

Vergaderjaar 2012–2013

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 378

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 januari 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 13 december 2012 overleg gevoerd met staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **de vervoersconcessie hoofdrailnet**.
(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
P. Jansen

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

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Israel

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Dik-Faber, Geurts, De Graaf, Hoogland, Paulus Jansen, Van Veldhoven, Aukje de Vries

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

Aanvang 15.00 uur

De **voorzitter**: Ik open deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet. Ik heet de staatssecretaris en haar medewerkers, de vele belangstellenden op de publieke tribune en de collega's welkom.

Voordat ik het woord geef aan de eerste woordvoerder wil ik even nagaan wat we doen met de drie brieven die een uur geleden nog zijn toegezonden. Mijn voorstel is dat iedereen die brieven kan betrekken bij zijn inbreng, maar dat we in de eerstvolgende procedurevergadering nog wel even kijken of we erop terug moeten komen. Iedereen kan dus naar believen handelen.

De spreektijd in eerste termijn bedraagt tien minuten per fractie. Mijn voorstel is om maximaal twee interrupties toe te staan op de bijdragen van collega's.

Ik moet tussen 17.00 uur en 18.00 uur even weg. Als er op dat moment niet geschorst is, zal ik worden vervangen door mevrouw De Vries. Het woord is allereerst aan mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Je zou bijna kunnen zeggen dat vandaag het «spoorcalypsdebat» wordt gehouden. We gaan het hebben over de gunning van de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015, de Fyra-verbinding en de langetermijnspooragenda. Een belangrijke dag voor het spoor dus.

Ik begin met de Fyra. D66 is niet blij met de oplossing voor de treinverbinding met België. Het verbaast me eigenlijk dat de staatssecretaris dat wel is. Op 18 september schreef de minister nog dat een overeenkomst zonder verbinding van Den Haag en Breda naar Brussel niet acceptabel was, maar nu staat toch de handtekening van de staatssecretaris onder een akkoord waarin nu juist die verbinding ontbreekt. Noord-Brabant krijgt wel een verbinding met België, maar moet daar zelf aan meebetalen. Bovendien krijgen de Belgen dan ook nog eens de door hen gewenste stop in Noorderkempen. Is de lijn naar Den Haag ineens onrendabel geworden? Zo nee, waarom is de stellingname van de Nederlandse regering dan veranderd? Of hebben de Belgen gewoon beter onderhandeld?

We zijn natuurlijk blij dat Noord-Brabant een goede verbinding met België krijgt. Ook daar heeft mijn fractie vaak op aangedrongen. Maar Den Haag – de internationale stad van vrede, veiligheid en recht, onze parlementaire hoofdstad – verliest nu zijn directe aansluiting op het internationale treinenet. D66 vindt dat een gemiste kans. Wij willen dan ook dat de staatssecretaris naar een oplossing zoekt. In de brief over het bestuurlijke overleg MIRT staat dat de mogelijkheid wordt onderzocht om twee Fyra's per dag vanuit Brussel naar Den Haag te laten rijden in plaats van naar Amsterdam. In het akkoord zie ik dit echter helemaal niet terug. Ook zijn we niet geïnformeerd over de resultaten van dit onderzoek. Die zou ik alsnog graag ontvangen. Waarom is dit geen onderdeel van de deal geworden? Of zijn die resultaten er nog niet? Wanneer verwacht de staatssecretaris die dan? Wat vindt zij van het initiatief van de gemeente Den Haag om zelf dan maar te gaan werken aan een verbinding?

D66 wil ook een oplossing voor het verplichte reserveren. Dat maakt het reizen met de Fyra op dit moment echt onaantrekkelijk. Wat D66 betreft, moet het reserveren op deze korte internationale trajecten een service zijn. Het moet een keuze zijn, maar geen verplichting. Wil je een zitplaats? Zeker, dan moet je die reserveren. Maar als je het niet erg vindt om het risico te lopen in een volle trein te stappen, dan betaal je gewoon het kaartje met de vaste toeslag en ben je niet gebonden aan een specifieke trein en een specifieke zitplaats. Dit biedt dan ook de mogelijkheid om een kaartje voor de Fyra bij te chippen, in de trein of op het perron, als je bijvoorbeeld een ov-jaarkaart of een trajectkaart hebt. Dat voorkomt dat je een kaartje voor de Fyra koopt terwijl hij vertraagd is of helemaal niet rijdt. Dat voorkomt ook dat je dat dure kaartje in de prullenbak moet gooien omdat je vergadering is uitgelopen. En dat gebeurt bij veel reizigers, zelfs de afgelopen dagen. Voor veel van hen zou dit weleens een eens-maar-nooit-weerervaring met de Fyra kunnen zijn. Dat is natuurlijk het allerlaatste wat we willen. Wil de staatssecretaris er met de NS voor zorgen dat de reserveringsplicht wordt afgeschaft? Ik ben bereid dat desnoods in een motie neer te leggen.

We zijn wel blij om te horen dat er wordt gezocht naar een oplossing voor de abonnementen. Wanneer horen we daar meer over? We vinden het jammer dat er voor de fiets geen plek meer is in de Fyra. Volgens ons is dat niet nodig en kan ook daarvoor een oplossing worden gevonden. Ik kom te spreken over de gunning van het hoofdrailnet voor 2015–2025 en de langetermijnagenda voor het spoor. Ik heb vijf punten: de sturing op kernprestatie-indicatoren, de zogenaamde KPI's, de voorbereidingen voor de volgende gunning, de ruimte voor concurrentie, de samenhang met bezuinigingen en natuurlijk – de reiziger centraal – het gebruiksgemak. Ik begin met een compliment aan de NS. De NS kondigde aan, per 2015 over te willen gaan op 100% groene stroom. Daar had D66 ook om gevraagd, maar de NS weet het nog sneller te doen dan wij gevraagd hadden. Dat is dus heel erg goed. Daar gaan we de NS dan natuurlijk ook aan houden.

Nu kom ik op de kritische noten. Ik zal allereerst ingaan op de prestaties en de KPI's. We hebben in het verleden vaak debatten gevoerd over de vraag, hoe we de NS en ProRail nu echt afrekenbaar kunnen maken op hun prestaties. Dat ging om de vraag welke prestaties zij leveren, maar dat ging ook om de vraag: wat doen we als ze die niet halen? De staatssecretaris schrijft dat zij toe wil naar KPI's per regio. Dat is natuurlijk een prima eerste stap, maar D66 wil daarin nog verdergaan. Op sommige trajecten is er gewoon regelmatig ellende. Daar hoef ik alleen maar de sms'jes van vertraagde collega's op na te kijken. Daarom willen wij niet alleen regiogebonden, maar ook traject- en tijdgebonden KPI's, op bijvoorbeeld punctualiteit en de kans op een zitplaats in de ochtendspits. Zo kunnen we veel gerichtere echte knelpunten, echte pijnpunten aanpakken. Is de staatssecretaris bereid om dit verder uit te werken? Wanneer ontvangen wij dan het voorstel voor de invulling van de KPI's? We hopen natuurlijk allemaal dat die KPI's gehaald worden, maar wat gebeurt er als ze niet gehaald worden? Wat is de stok achter de deur? Wat er nu gebeurt, is een negatief berichtje in de krant en ze betalen, wat uiteindelijk natuurlijk is, een vestzak-broekzakboete. Heeft de staatssecretaris nagedacht over mogelijkheden om een echte stok achter de deur te krijgen? Ik denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om het hoofdrailnet per 2025 wel openbaar aan te besteden als de NS in 2020 de KPI's structureel niet blijkt te halen. We hebben dat eerder een laatstekansconcessie genoemd. Ziet de staatssecretaris hier iets in?

Ik kom aan mijn tweede punt. Als een open aanbesteding bij de volgende concessieverlening een reële optie moet worden, moet je natuurlijk wel al gedurende deze kabinetsperiode beginnen met voorbereidingen. Is de staatssecretaris bereid om, in lijn met de suggesties van de NMa hierover, een verkenning hiernaar te laten doen vanuit het perspectief van de

reiziger? Voor ons is die open aanbesteding of het decentraliseren geen dogma. Het is niet iets wat we per se willen, maar het moet wel een reële optie zijn. Daarvoor moet je nu al nagaan wat dat eventueel zou kunnen opleveren.

Ik sla een bruggetje naar concurrentie op, bij, naast en van het spoor. D66 vindt het goed als er meer concurrentie komt om de NS scherp te houden, maar het moet wel in het belang van de reiziger zijn. Wij zijn geen voorstander van concurrentie om de concurrentie of decentralisering om de decentralisering, maar wij zien echt gewoon concrete punten voor verbetering van het gelijke speelveld. Daar willen we wel aan werken. Regionale spoorvervoerders als Veolia, Arriva en Syntus zijn op een aantal punten afhankelijk van de NS. Ik noem in dit verband het station, de reizigersinformatie maar ook de verdeling van de inkomsten. Die partijen klagen over oneerlijke concurrentie. Is de staatssecretaris bereid om met deze partijen in gesprek hierover te gaan? Kan er een onderzoek komen naar de notoire geschilpunten en het toezicht? D66 vindt het erg jammer dat de regionale vervoerders ontbreken in de langetermijnspooragenda. Deze vervoerders zijn onderdeel van het spoorvervoer en gaan in de toekomst wellicht een grotere rol spelen. Het heet niet «de langetermijnsagenda voor de NS en ProRail». Heeft de staatssecretaris hier oog voor en, zo ja, neemt zij de regionale vervoerders dan ook mee in de langetermijnspooragenda?

Een volgend punt is de samenhang met bezuinigingen. Ik wil daar niet te lang op ingaan, want de discussie over omvang en aard van de bezuinigingen zal in het voorjaar uitgebreid gevoerd worden. Ik vraag toch wat de bezuinigingen zullen betekenen voor de gunning van het hoofdtrainnet en het programma van eisen. Hebben die bezuinigingen financiële consequenties of gevolgen voor omgang met en invulling van de concessie, bijvoorbeeld waar het gaat om het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer?

Ik wil ten slotte iets zeggen over onze eerste prioriteit: de reiziger. De minister geeft aan dat zij de extra's voor de reiziger nog verder zal uitwerken binnen de financiële kaders. Natuurlijk, dat een trein rijdt, dat die veilig is en dat er voldoende plek is, is wel het belangrijkste. Maar met die extra's, zoals een goede wifi-verbinding, kun je reiziger wel het ov in verleiden. Dat is, naar ik heb begrepen, wel de missie van deze staatssecretaris. Hoe zorgt zij er dan voor dat dit soort dingen, die heel belangrijk zijn bij het verleiden van die reiziger, goed verankerd wordt in de nieuwe concessie?

Er is zeer onlangs een brief verschenen over de Schipholtunnel. Mijn fractie vindt het heel erg belangrijk dat snel helderheid wordt geboden over een betrouwbare verbinding met onze mainport Schiphol.

Ik rond af. Het zal beter gaan met de Fyra als deze op tijd gaat rijden, ook vanuit Den Haag en zonder reserveringsplicht. Maar het wordt pas echt een succes als ook de draak van een website van NS Hispeed wordt aangepast. Kan de staatssecretaris hierop aandringen?

De voorzitter: De heer Geurts vervangt zijn collega Sander de Rouwe die wegens heuglijke omstandigheden vandaag niet aanwezig kan zijn. Ik heb begrepen dat hij alleen tijdens de eerste termijn aanwezig zal zijn.

De heer Geurts (CDA): Voorzitter. Dat is juist, want ik heb nog andere verplichtingen. Ik wil allereerst van de gelegenheid gebruikmaken om een bericht van Sander de Rouwe voor te lezen. Hij wil de leden en de bewindspersonen bedanken voor hun leuke kaart. Er staat verder: «Ook de trein is op tijd aangekomen en wordt inmiddels goed en tot volle tevredenheid benut door de gebruikers in huize De Rouwe.» Tot zover het ambtsbericht van mijn collega!

De **voorzitter**: Ik wil nog even een omissie van mijn kant rechtzetten. Ik had voor de vergadering nog moeten melden dat er vlak voor 15.00 uur een petitie is aangeboden door bewoners en de dorpsraad van de gemeente Leudal in Midden-Limburg. Die gemeente wordt doorsneden door de spoorlijn Roermond-Weert. Er zijn daar een heleboel handtekeningen opgehaald voor stations in Haelen en in Baexem. De handtekeningen staan momenteel om de hoek van de zaal. Zoals bekend, is het niet toegestaan om die in de zaal te hebben. Ik kan de collega's verzekeren dat het er heel veel zijn.
Het woord is aan de heer Geurts.

De heer **Geurts** (CDA): Voorzitter. De problemen in het openbaar vervoer, zowel bus als trein, waren deze week groot. Ik heb er zelf ook als Kamerlid over mogen twitteren. De nieuwe dienstregeling leidt niet bij alle reizigers tot vrolijke gezichten. Dat heb ik ook zelf kunnen constateren. Dat moet en kan beter. We bespreken vandaag in een keer twee grote en belangrijke onderwerpen: de hoofdrailnetconcessie en de decentralisatie die daarin voorkomt. Uit het rapport van de commissie-Janse de Jonge blijkt dat veel provincies nog niet nagedacht hebben over eventuele decentralisatie van spoorlijnen. Voor sommige provincies kwam het onderzoek te vroeg. Wij hebben de volgende vraag aan de staatssecretaris. Worden de door de commissie-Janse de Jonge aanbevolen lijnen meegenomen in de midterm review? Welke mogelijkheid heeft de staatssecretaris om halverwege de concessieperiode de omvang van het hoofdrailnet te wijzigen? Op welke manier houdt zij rekening met de wensen vanuit de provincies? Limburg is ambitieus wat betreft het spoor. Kan de staatssecretaris aan die ambities voldoen? Mijn fractie vindt het belangrijk dat alle opties worden meegenomen, dus ook decentralisatie van lijnen. De staatssecretaris moet op dat punt ambitie tonen.

Ik kom te spreken over alternatieven. Strukton en Movares hebben een alternatieve toekomstvisie voor het spoor ontwikkeld. Wat is het oordeel van de staatssecretaris daarover? Is zij bereid een onderzoek te laten uitvoeren naar dit alternatief? Grensoverschrijdend openbaar vervoer is voor mijn fractie heel belangrijk. Zie de initiatiefnota Grenzeloos Genoegen van de collega's Koopmans en Cramer. Mijn fractie verwacht dus meer van de staatssecretaris dan een inspanningsverplichting. Is zij bereid een resultaatsverplichting op te nemen in de concessie indien ontbrekende infrastructurele schakels gerealiseerd zijn? Zij kan daarbij denken aan de verbinding Heerlen-Aken.

Er moet meer dynamiek in de concessie komen. Het moet mogelijk zijn om tussentijds bij te sturen, om zo toekomstige discussies over toiletten te voorkomen. Aan de andere kant moet de staatssecretaris de vervoerder, in dit geval de NS, vrijlaten om ook zelf beslissingen te kunnen nemen. De vorige minister stond hier welwillend tegenover. Hoe zal de staatssecretaris bewerkstelligen dat de concessie op een adequate manier beheerd wordt zonder dat alle beslissingen door het ministerie genomen worden? Ik kom te spreken over de kernprestatie-indicatoren. Zoals mijn fractie in een eerder overleg heeft aangegeven, mogen de ambities op dat punt omhoog. Het kan niet zo zijn dat indien een KPI gehaald is, het jaar erop de norm naar beneden bijgesteld wordt. Dat was bij de vervoers- en beheersplannen voor 2012 wel het geval. De lat moet dan juist omhoog. Welke rol krijgen KPI's in de nieuwe concessie? Hoe groot zijn de ambities van de staatssecretaris op dit punt en krijgen reizigers een grotere rol hierin?

En dan veiligheid. Uit het rapport van de inspectie blijkt dat de NS en ProRail onder verscherpt toezicht zijn geplaatst. Staatssecretaris Mansveld verbindt daar de conclusie aan dat dat gevolgen kan hebben voor de vergunning van de spoorbedrijven. Wat betekent dit concreet voor de

nieuwe concessie? Gaat de staatssecretaris daar nu al conclusies aan verbinden?

Een volgend punt is Nachtnet Brabant. Een half jaar geleden is een motie aangenomen van onder anderen het lid Kuiken over Nachtnet Brabant. Geeft de staatssecretaris daar gehoor aan? Ik zie het namelijk niet terug in het programma van eisen. Dat zou een mooi gebaar zijn naar de provincie en de grote steden die flink hebben geïnvesteerd om het nachtnet te verlengen tot 4.00 uur. Ik krijg graag een reactie van de staatssecretaris. In september vorig jaar heeft de Nederlandse Mededingingsautoriteit een marktscan uitgevoerd voor het personenvervoer per spoor. De NS heeft namelijk een monopoliepositie ten opzichte van andere vervoerders. Regionale vervoerders zijn afhankelijk van de NS voor bijvoorbeeld reisinformatie of kaartautomaten. In de analyse doet de NMA ook aanbevelingen over mogelijke verbeteringen. Neemt de staatssecretaris dat mee bij het opstellen van de nieuwe concessie?

En tot slot over de concessie – de brekebeen – de Fyra. De punctualiteit van de trein is slecht. Reizigers die de vorige minister met een grote R schreef, kunnen niet op de trein vertrouwen. Welke gevolgen zal de staatssecretaris hieraan verbinden? In de nieuwe concessie wordt de hsl toegevoegd aan het hoofdrailnet, maar dan moeten de prestaties wel een stuk hoger komen te liggen.

Ik kom te spreken over de langetermijnspooragenda. Het is goed dat de staatssecretaris met een visie voor de langere termijn komt, maar er ontbreken nogal wat zaken. Het is nu namelijk alleen een agenda voor de NS en ProRail. Zij laat die twee partijen ook zelf de agenda uitwerken en vormgeven, om de resultaten daarvan vervolgens te vertalen in de beheers- en vervoersconcessies. De commissie-Kuiken heeft de minister gevraagd om een visie en strategie voor de langere termijn op inrichting, gebruik, onderhoud, vervanging en aanleg van het spoor. Spoor in het algemeen dus, en niet alleen het hoofdrailnet. Nu ontstaat de rare situatie dat de staatssecretaris de onderhandelingen met de NS over de nieuwe concessie verder vorm gaat geven, terwijl ondertussen de NS zelf de langetermijnspooragenda moet uitvoeren. Op welke manier heeft de staatssecretaris dan nog een onderhandelingspositie tegenover de NS? En dan een spoorcommissaris. De ordeningsdiscussie vindt verder plaats aan het eind van de langeretermijnagenda. Oké, inhoud gaat voor structuur. Maar wat mijn fractie betreft, kan inhoud niet zonder structuur. Voor de langere termijn is het van belang om te weten hoe de ordening er in de toekomst uitziet. Het lijkt mijn fractie een beter idee om een onafhankelijke commissaris te laten kijken naar de langeretermijnvisie op het spoor. Wij denken aan een commissaris vergelijkbaar met de Deltacommissaris. Dan is het mogelijk om neutraal met verschillende partijen in overleg te gaan en vandaaruit de staatssecretaris te adviseren. De commissaris zou moeten gaan over alle brede openbaarvervoeronderwerpen. Ik krijg graag een reactie van de staatssecretaris hierop. Mijn fractie mist in de visie de regionale vervoerders. Een langeretermijnvisie op het spoor zou breder moeten zijn dan alleen het hoofdrailnet. Er moet een visie worden gegeven op de toekomst van de gehele spoorsector. Ziet de staatssecretaris in die visie nog een rol weggelegd voor regionale vervoerders en goederenvervoerders? Ook zij maken gebruik van het spoor. Het verbaast mijn fractie voorts dat de multimodaliteit geen onderdeel uitmaakt van de agenda. Dat is een gemiste kans. De staatssecretaris moet dat met ons eens zijn, want zij gaf tijdens het notaoverleg over het rapport van de commissie-Kuiken aan dat openbaar vervoer is bedoeld om de reis van A naar B te faciliteren, en niet van station tot station. Een reis van A naar B kan niet optimaal gefaciliteerd worden als alleen het hoofdrailnet bij de visie betrokken is. Het betrekken van de fiets en de auto in het voor- en natraject is belangrijk. 45% van de treinreizigers gebruikt de fiets om bij het station te komen. Er moet dus voldoende ruimte zijn om fietsen te stallen. Maar het moet voor zakelijke reizigers

ook mogelijk zijn om met de auto te reizen. Het voor- en natraject en het overstappen op een andere modaliteit zijn ook van belang voor de spoorsector, maar ze maken geen onderdeel uit van de spooragenda. De Kamer heeft toch opgeroepen om met een langeretermijnvisie te komen? Vooralsnog lijkt de voorliggende langeretermijnspoorvisie toch iets te snel in elkaar gezet, omdat nog veel niet duidelijk is. De NS en ProRail wordt gevraagd, de agenda uit te werken. Onze vraag aan de staatssecretaris luidt: hoe logisch is dat?

Neemt de staatssecretaris de aanbevelingen van de ILT en de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van de treinbotsing Amsterdam Westerpark met betrekking tot de veiligheid over?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Er staan drie majeure onderwerpen op de agenda.

Ik wil beginnen met de concessie aan de NS, en dan specifiek met het programma van eisen. Dat programma van eisen is geen harde resultatenverbintenis, maar eerder een inspanningsverplichting. Je zou overigens bijna zeggen: ontspanningsverplichting. Er zijn geen sanctiemogelijkheden. Ik verzoek de staatssecretaris om in de concessie harde en concrete afspraken te maken. Het programma van eisen is te vaag en te vrijblijvend. Strengere eisen bij regionale aanbesteding hebben ook daar geleid tot een betere kwaliteit. Ten aanzien van de informatievoorziening ten behoeve van de reiziger, de punctualiteit, de zorgplichtketen en de ov-chipkaart moeten duidelijke en concrete kernprestatie-indicatoren worden afgesproken. De reiziger moet centraal staan en de kwaliteit kunnen beoordelen. De NS moet kunnen worden afgerekend op deze punten en ook op het aantrekken van bijvoorbeeld meer reizigers. Dat geldt tevens voor stortingstijden en -diensten rondom mobiliteitsknooppunten, oftewel stations. Nu staat in het programma van eisen dat je een redelijke kans op een zitplaats moet hebben. Dit is een afspraak van niks. Wat is een redelijke kans als je in de spits regelmatig mensen ziet staan in de trein? De NS moet kunnen garanderen dat een behoorlijk hoog percentage reizigers kan zitten. Het schort ook aan de informatievoorziening.

Er zal ook een heel duidelijk sanctiesysteem moeten komen, opdat de NS de afspraken nakomt. Daaronder vallen boetes bij slecht functioneren. Ook voor de verantwoordelijken binnen de NS moeten er sancties kunnen volgen als de prestaties onder de maat blijven. Dat is in het bedrijfsleven eveneens het geval. Die afspraken moet je hier ook kunnen maken. De VVD-fractie is voorstander van concurrentie op het spoor. Er rijden op dit moment ook goederentreinen op het hoofdrailnet. Zij gebruiken dat net samen met de NS. De VVD is voorstander van de aanbevelingen van het rapport van de commissie-Janse de Jonge. Daarbij gaat het om de lijn Roermond-Maastricht-Sittard-Heerlen en nog een drietal lijnen waaronder Groningen-Zwolle maar bijvoorbeeld ook Leeuwarden-Zwolle. Wij willen graag dat de staatssecretaris dat meeneemt in haar gesprekken met de regionale overheden in het noorden. Ik krijg hierop graag een reactie. Dit is overigens tevens in lijn met de signalering in het rapport van de EU Transportraad. Daarin wordt aangegeven dat een besluit tot verdere marktopening van het binnenlands passagiersvervoer voorafgegaan moet worden door een impactanalyse waarin de voor- en nadelen grondig worden onderzocht. Ik juich een dergelijke analyse toe. Ik kom te spreken over de prijsafspraken. De vervoersconcessie is niet kostendekkend. Er moet nog een onderzoek komen naar de voor- en nadelen van een hogere prijs voor de concessie versus kostendekkendheid en de gevolgen daarvan. Wij hebben hier in het laatste AO ook al over gesproken. De uitkomsten van dat onderzoek moeten ook worden meegenomen bij het vaststellen van de definitieve concessie begin volgend jaar.

Een volgend punt is de veiligheid. Bij vervanging van materieel moet de NS materieel bestellen waar ERTMS in zit. Hier heeft al overleg over plaatsgevonden en het staat ook in het regeerakkoord. In hoeverre gaan we nog verder met het systeem ATB-Vv? Dit klinkt misschien ingewikkeld, maar de staatssecretaris weet wat ik bedoel. Dit kost namelijk ook heel veel geld en zou overbodig zijn op het moment dat wij het ERTMS gaan invoeren. Zo geldt bijvoorbeeld voor de net geopende Hanzelijn dat er 200 km/u kan worden gereden maar dat het materieel deze snelheid niet aankan. Bij het kopen van nieuwe treinen moet het nieuwe materieel deze snelheid wel aankunnen. Het moet in ieder geval 160 km/u kunnen halen. Dat moet ook in de concessie worden afgesproken.

Er is deze week een rapport verschenen naar aanleiding van het onderzoek naar de treinbotsing bij Amsterdam. De conclusies zijn scherp, namelijk dat het veiligheidszorgsysteem dat de Spoorwegwet voorschrijft, niet aan de eisen voldoet omdat zowel ProRail als de NS de veiligheidsrisico's onvoldoende laten meewegen als zij de dienstregeling maken of aanpassen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het gaat over de concurrentie op het spoor. Mevrouw De Boer zei aan het begin van haar betoog dat de VVD voorstander is van concurrentie op het spoor. Zij heeft vervolgens gezegd dat zij wil dat er een onderzoek naar gedaan wordt. De vraag is: weet de VVD al dat concurrentie op het spoor goed is of wil zij onderzocht hebben of het goed is?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er is een onderzoek gedaan waaruit een aantal aanbevelingen is voortgekomen over een aantal lijnen. We zouden graag zien dat dit al in deze concessie geregeld wordt, maar ik heb ook begrepen dat het voor een aantal lijnen wat lastiger ligt of wat verder weg in de tijd. Ik zou dat nader onderzocht willen hebben.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De VVD is dus blij met de pilot op basis van de aanbevelingen. Zij vindt echter dat er meer onderzoek nodig is om te bepalen of die concurrentie ook op andere stukken gunstig zou uitpakken. De VVD zegt dus niet, across the board, dat zij voorstander is van concurrentie overal op het spoor?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wij zijn inderdaad voor meer concurrentie op het spoor. Het moet alleen wel kunnen. We hebben nu ook een afspraak dat wij deze concessie voor tien jaar aan de NS verlenen. Ik vind voorts dat de staatssecretaris, ook in overleg met de regionale overheden, moet bezien in hoeverre de regionale overheden dit kunnen meenemen in hun concessieverlening.

De heer **Bashir** (SP): De woorden van mevrouw De Boer verbazen mij. Zij zegt dat in het rapport van de commissie-Janse de Jonge staat dat het mogelijk is. Dat klopt, maar bij een grote decentralisatie en het opknippen van het spoor hoort ook een hoger prijskaartje. Is marktwerking zo belangrijk voor de VVD dat die zelfs doorgevoerd moet worden op het moment dat die marktwerking de reiziger en de belastingbetaler meer geld gaat kosten?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Gebleken is dat bij aanbestedingen in de regio's de kwaliteit omhoog is gegaan. De kwaliteit en de punctualiteit zijn omhooggegaan terwijl het prijskaartje voor de reiziger zelfs naar beneden is gegaan. Ik weet niet over welke informatie de heer Bashir beschikt, maar ik heb deze informatie gekregen. Men zou moeten onderzoeken in hoeverre het technisch mogelijk is om meerdere vervoerders op één spoorlijn te laten opereren. Ik noem bijvoorbeeld het traject Groningen-Zwolle, Leeuwarden-Zwolle en bepaalde lijnen in Limburg en bij

Eindhoven. Bij marktwerking is het nog altijd zo dat de kwaliteit voor de reiziger omhoog gaat en de prijs naar beneden.

De heer **Bashir** (SP): Mevrouw De Boer heeft gesproken over het rapport van de commissie-Janse de Jonge. Mijn informatie komt uit dat rapport. Het kan wel, maar als je gaat decentraliseren, wordt het duurder. Laten we wel wezen, de NS levert op dit moment geld op voor de Staat. De Nederlandse Spoorwegen keren dividend uit, terwijl regionale spoorlijnen waar buitenlandse staatsbedrijven op rijden, geld kosten. Daar gaan miljoenen naartoe. Wij hebben het over kwaliteit. Dan zeg ik: geef de NS dan evenveel geld als de regionale spoorlijnen en kijk vervolgens naar de resultaten. Ik denk dat de kosten die met die prestaties gemoeid zijn, mevrouw De Boer zullen verbazen. Is de VVD daartoe bereid?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben bang dat er nooit meer een trein zal rijden als we daar naar zouden kijken. Misschien kan de staatssecretaris tot achter de komma helderheid geven over de totale kosten. Dat geldt dan ook voor deze concessie. Mijn informatie is ook dat er in de regio's steeds minder geld naar het regionale vervoer hoeft te gaan. Het gaat dus steeds beter. Er moet inderdaad geld bij. Openbaar vervoer heeft twee functies. De eerste functie is het brengen van veel reizigers van A naar B. De tweede functie is het verzorgen van openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden. Dat vindt de overheid kennelijk belangrijk. Ik begrijp van de SP echter dat zij liever de regionale lijnen schrapt.

De **voorzitter**: Dat is uitlokking. Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De heer Bashir krijgt zo de volle tien minuten om zijn eigen verhaal te houden. Ik ga even door met het rapport over de treinbotsing dat gisteren verschenen is. Het is bekend dat er jaarlijks 150 treinen door een rood sein rijden. Dat kan toch echt duiden op een afwijkend spoorgebruik. Hierbij wordt vertrouwd op menselijk handelen, terwijl juist in deze tijd moderne technieken fouten moeten kunnen uitsluiten. Het systeem moet erop worden ingericht dat er niet meer door rood kan worden gereden. We hebben het over de langetermijnspooragenda. In dat kader wil ik even een doorkijkje tot na 2025 maken. Ik zie de concessieverlening aan de NS voor de komende tien jaar als een transitieperiode naar het in volledige openbaarheid aanbesteden van de vervoersconcessies op het hoofdspoornet. Onze voorkeur gaat ernaar uit om niet stil te zitten, maar ons voor te bereiden op een openbare aanbesteding en daarvoor onderzoek te initiëren. We steunen op dit moment geen moties, maar komen hier zeker zelf op terug. De NS moet hierbij ook terug naar de corebusiness als vervoerder. Er moet een scheiding komen tussen het vervoer, de vervoersactiviteiten en de overige activiteiten. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het beheer en eigendom van stations, maar ook om de reizigersinformatie, de ov-chipkaart en de verdeling van de kaartverkoop op trajecten die meerdere vervoerders betreffen. De NS is in dezen een monopolist en kan vragen wat hij wil. Ik heb nog een vraag die eventueel schriftelijk kan worden beantwoord. Hoe staat het met de financiële positie van NS-deelnemingen waaronder Qbuzz en Syntus? De discussie over Connexion is net gevoerd, maar ik noem ook de buitenlandse deelneming Abellio. Een volgend punt is de hogesnelheidslijn. Ik wil in dit verband het volgende opmerken over de concessie op de hogesnelheidslijn van Amsterdam naar Brussel. Den Haag is in het verleden meermaals toegezegd dat de stad een verbinding met Brussel zou behouden. Deze inzet is september 2012 nog door de minister in een brief aan de Kamer bevestigd. De minister zei in haar brief dat zij zich tot het uiterste zou

inzetten voor deze verbinding. Ook zijn er moties ingediend, waaronder de motie-Roemer (29 984, nr. 197). De afspraken zijn door België met voeten getreden. Ik heb vanochtend in een krant gelezen dat de Belgen woedend zijn. Dat is helaas maar één kant van het verhaal. Heeft de staatssecretaris dit besproken met de gemeente Den Haag? Hebben we er verstandig aan gedaan om snel van deze afspraak af te stappen? Wat heeft de staatssecretaris hiervoor teruggekregen? Er rust bovendien nog een claim op de Belgen voor het niet nakomen van de afspraken. Ook deze claim laten we nu liggen. Er is ineens een streep gezet door de verbinding Den Haag-Brussel, waarvoor België het materieel zou leveren. Hoe verklaart de staatssecretaris dit? Ik ben het op voorhand nog niet eens met de conclusie dat we zouden moeten afzien van het nemen van verdere juridische stappen tegen België op dit punt.

In het verlengde hiervan is het ook goed om bij een concessie voor de NS rekening te houden met ruimte op het traject Den Haag-Rotterdam voor een hogesnelheidslijn. Dat kan door dit traject niet exclusief te gunnen aan de NS. De gemeente Den Haag stelt zich op het standpunt dat zij dit verder wil onderzoeken. Zij houdt vast aan een verbinding met Brussel. De gemeente Den Haag wil hierover in gesprek met andere vervoerders. Wij steunen de opstelling van de gemeente Den Haag en de regio. Afspraak is afspraak! De hsl Den Haag-Brussel draagt bovendien bij aan de aantrekkelijkheid van Den Haag als vestigingsstad voor internationale organisaties die ook veel contacten hebben en veel samenwerken met organisaties in Brussel.

Ik kom te spreken over een volgend punt: het verplicht reserveren van een zitplaats. Waarom is hier gekozen voor het vliegtuigmodel waarbij van tevoren gereserveerd moet worden? Dan zou je naar mijn smaak ook een lastminute moeten kunnen boeken. Ik krijg visioenen van lege plekken in een voorbijrijdende Fyra en 100 kleumende reizigers die op het station achterblijven omdat ze niet hebben gereserveerd. Er moet een aanvulling komen op deze reserveringssystematiek. Ik wil daarbij niet bepalen wat dat moet zijn, want ik wil niet op de stoel van de NS gaan zitten. Er waren de afgelopen week problemen met de Fyra. Op de derde dag dat de Fyra moest rijden, reed zij niet. Vanaf Breda rijden er bussen. Waarom zijn de Belgen zo boos of is er sprake van misplaatste verontwaardiging en het verbergen van het feit dat ze zelf hun afspraken niet nakomen? Dat laat onverlet dat we van de staatssecretaris duidelijk willen horen dat het materieel deugdelijk is.

Ik heb nog een paar punten over de langetermijnvisie op het spoor. Die dreigt vandaag een beetje onder te sneeuwen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb nog een vraag over de midterm review en het onderzoek naar de trajecten waar de VVD voorstander van is. Dat is verder prima, maar mijn vraag is: wil de VVD op dat moment dan ook de concessie openbreken en kijken of er nog andere lijnen naar andere vervoerders toe zouden moeten? Of wil de VVD dat niet en zegt zij: we doen het nu tien jaar zo en we gaan daarna verder met de lijnen waar onderzoek naar gedaan is?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik begon mijn verhaal met de opmerking dat er met de NS goede en sluitende afspraken moeten worden gemaakt over punctualiteit en het aantrekken van meer reizigers. Er moeten ook duidelijke sancties komen in die concessie. Wat gebeurt er als de NS de afspraken niet nakomt? Eerlijk gezegd, ga ik daar voorlopig niet van uit. Als je dat zou doen, zou je immers die concessie niet verlenen. Maar als de NS de afspraken echt overtreedt, dan zou je ook naar die sanctiemogelijkheden moeten kijken. Dan moet je kijken of je de concessie voortijdig kunt afbreken of dat je aangepaste afspraken kunt maken. Die flexibiliteit zou in de concessie moeten zitten. Je moet niet zeggen: hier is de concessie, u gaat uw gang maar en we zien het wel na tien jaar. Dat lijkt

me niet de bedoeling. Dat kan inderdaad tot gevolg hebben dat je tussentijds ziet dat iets helemaal niet goed gaat en vervolgens bespreekt hoe het anders kan. Ik ga daarover te zijner tijd graag het gesprek met de heer Hoogland aan.

Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog. Er is al eerder gezegd dat in de langetermijnvisie op het spoor de rol en de positie van de regionale vervoerders ontbreken. Die worden nagenoeg niet genoemd, terwijl die het kwalitatief en kwantitatief heel goed doen. De VVD ziet voor hen een grotere rol weggelegd in de langetermijnvisie. De aanbesteding van het spoor zou wat ons betreft ook in regionale delen kunnen plaatsvinden. Een regio zou eigenlijk op enig moment de regionale lijnen moeten kunnen aanbesteden, en dan niet alleen de regionale spoorlijnen maar ook het regionale busvervoer. Daarnaast zijn er natuurlijk nog die lange intercitylijnen. We moeten misschien toe naar een aanbesteding in modaliteiten.

Ik kom te spreken over het goederenvervoer. Wij willen een betere benutting van de Betuwelijn. Die heeft veel meer capaciteit dan nu feitelijk wordt benut. Nu rijden er helaas zware goederentreinen over de Twentelijn, wat leidt tot overlast voor omwonenden en schade aan gebouwen.

Ik heb nog een klein puntje over de veiligheid. Ik heb het ERTMS al even genoemd. Veel dingen zijn al aan de orde geweest, maar ProRail moet spooraannemers in de aanbestedingen ook kunnen afrekenen op calamiteiten en schade. Hiermee wordt het incentive bij de aannemer gelegd om te zorgen voor een hoge kwaliteit en veiligheid op het spoor. Ik heb twee slotopmerkingen. In de visie wordt gesproken over het aantal reizigerskilometers. Dat zegt niemand iets. Ik zou liever willen spreken over reizigers. In ieder geval stijgt dat aantal met 25%. Moeten we hier niet de ambitie tonen en een streven neerzetten in aantallen personen en tonnages goederenvervoer?

Het bekende rondje om de kerk wordt nu op veel verschillende trajecten ingevoerd. Er kleven voor treinbestuurders veel nadelen aan dat rondje om de kerk. Er kan echter ook worden gekeken naar een tussenoplossing, waarin treinbestuurders meerdere trajecten rijden. Ze rijden in het kader van de veiligheid minder verschillende routes dan nu het geval is.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik hoor vertegenwoordigers van politieke partijen weleens zeggen dat zij trots zijn op de KLM. Dat is onze nationale trots, zeggen ze dan. De SP knikt dan bevestigend, want zij is ook graag trots, maar zij beseft tegelijkertijd dat de KLM allang niet meer is wat zij geweest is. De KLM is overgenomen door Air France en we bezitten nog maar een paar aandelen van de KLM. Als je dan nog trots bent op de KLM, dan is dat hetzelfde als trots zijn op de auto van je buurman.

De NS is daarentegen nog steeds 100% eigendom van de Nederlandse Staat. Daar zijn we dan ook 100% trots op, ook al wordt dat ons niet altijd gegund, bijvoorbeeld als gevolg van de door het marktdenken gemotiveerde politieke keuzes. Daar zal ik later op terugkomen. Ik wil eerst nog even stilstaan bij onze nationale trots. De SP is oprecht 100% trots op alle medewerkers van de NS en ProRail en alle andere medewerkers in de spoorsector. Zij zetten zich kei- en keihard in om dagelijks miljoenen mensen op een zeer duurzame manier te vervoeren. Die mensen werken keihard om alles draaiende te houden, terwijl de politiek de afgelopen jaren niet heeft meegewerkt maar eigenlijk eerder heeft tegengewerkt. Dan heb ik het natuurlijk over de splitsing van de NS en ProRail, over de mislukte marktgemotiveerde aanbesteding van de HSL-Zuid, over het bij de Fyra laten prevaleren van winst maken boven het belang van de reizigers en over de nog steeds toenemende marktwerking bij onderhoud. Het verheugt de SP-fractie dat het hoofdrailnet weer aan de NS wordt gegund. Concurrentie op het hoofdrailnet zou namelijk funest zijn voor de reiziger. De vraag is echter ook: wat is nog ons hoofdrailnet? Er zijn

immers steeds meer stukken van afgeknipt. Het vorige kabinet had ook al besloten om in elk geval twee lijnen eraf te knippen en daar regionale lijnen van te maken. Het is voor de SP-fractie onduidelijk hoe de reiziger hier nu beter van zal worden. Ik noem slechtere aansluitingen, treinen van verschillende bedrijven die bij vertraging niet meer op elkaar zullen wachten en het moeten in- en uitchecken met een chipkaart als je van het ene vervoerbedrijf op het andere vervoerbedrijf moet overstappen. Kan de staatssecretaris hier nader op ingaan? Wat zijn nu de voordelen voor de reiziger als er nog meer marktwerking en opknipping van het spoor plaatsvinden? Hoe kijkt zij aan tegen het hoofdrailnet? Deelt zij de mening dat het afsnoepen van nog meer lijnen het hoofdrailnet niet ten goede zal komen? Het is gewoon een feit dat in alle provincies in Nederland het merendeel van de mensen over de provinciegrenzen heen reist. Juist wanneer er één hoofdrailnet is, kunnen treinen optimaal op elkaar aansluiten, wordt overstappen verminderd en heeft de reiziger te maken met één aanbieder en dus één tarief.

De minister heeft begin dit jaar in antwoord op onze schriftelijke vragen aangegeven dat het decentraliseren van de lijnen uiteindelijk tot een resultaatverbetering bij de NS leidt, omdat het hier zou gaan om onrendabele lijnen. Voor de boekhouding van de NS gaat dit wellicht op, maar de minister vergat te vermelden dat de provincies deze lijnen zullen aanbesteden voor een behoorlijk bedrag. Hierdoor is er dus helemaal geen sprake van een kostenvermindering. Het wordt niet uit de portemonnee van iemand anders betaald. Nee, de provincie betaalt de buitenlandse bedrijven. Dat is ook gewoon geld van de treinreiziger en de belastingbetaler. Kan de staatssecretaris aangeven of zij, net als de minister, het decentraliseren van lijnen als een kostenbesparing ziet? De SP-fractie wil niet dat er extra lijnen worden gedecentraliseerd. Wij willen de omvang van het hoofdrailnet bij de gunning in stand houden. Daarbij willen wij op termijn de reeds gedecentraliseerde lijnen graag weer toevoegen aan het hoofdrailnet. Is de staatssecretaris bereid om hierover mee te denken? In hoeverre zal zij dit meenemen in de langetermijnspooragenda?

De SP-fractie is van mening dat twee zaken in het programma van eisen voor het hoofdrailnet extra aandacht behoeven. Dat is allereerst het gratis draadloze internet in de trein. De staatssecretaris stelt voor om het aan de NS over te laten of dit al dan niet op termijn gratis blijft. Wij willen dat dit gewoon in het programma van eisen wordt opgenomen. Wij zien het liefst een systeem waarbij er in het gehele openbaar vervoer sprake is van één modaliteit voor de toegang tot het internet, zodat in de bus en de trein hetzelfde wachtwoord en dezelfde gebruikersnaam kunnen worden gehanteerd. Juist het feit dat mensen gemakkelijk gebruik kunnen maken van een snelle internetaansluiting in de trein, maakt het reizen aantrekkelijk. Ik krijg hierop graag een reactie.

Voorts is het van groot belang dat er forse stappen worden gezet op het punt van de toegankelijkheid van treinen, zodat mensen met een beperking gemakkelijk zelfstandig met de trein kunnen reizen. Ik heb destijds met de heer Aptroot van de VVD-fractie een motie (33 000-XII, nr. 16) ingediend om ervoor te zorgen dat in 2030 zowel de treinen als de stations zelfstandig toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Deze motie is destijds aangenomen. De minister zegt dat het niet mogelijk is om dit in 2030 te realiseren, omdat de intercitydubbeldekkers roet in het eten gooien. Deze zijn nog even snel gekocht terwijl iedereen wist dat ze niet goed toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Deze treinen zijn pas in 2045 afgeschreven. Dat is dus pas over 33 jaar! Dat is voor de SP-fractie onacceptabel. Wij willen dat de motie wordt uitgevoerd overeenkomstig de inhoud, dus dat in 2030 gewoon alle stations en treinen zelfstandig toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Voor de uitvoering van de motie van de SP en de VVD kan worden gekozen uit drie mogelijkheden. De treinen die versneld zijn aangeschaft, kunnen

vervroegd worden afgeschreven. Er kan een verlaagd balkon worden toegevoegd. Deze twee opties kosten heel veel geld. Een derde optie is het inbouwen van een lift. Wij willen dat er nog eens goed naar de lift gekeken wordt. De minister heeft namelijk toegezegd dat zij in gesprek zou gaan met Roos Prommenschenkel van de Roos Prommenschenkel Foundation. De minister is die toezegging nog niet nagekomen. Kan de staatssecretaris hierop ingaan? Op dit moment moeten rolstoelgebruikers er van tevoren voor zorgen dat zij assistentie krijgen. Omdat dit erg omslachtig is, wordt hier maar 30.000 keer gebruik van gemaakt. Als treinen zelfstandig toegankelijk worden en mensen met mobiliteitsbeperkingen op eigen kracht gebruik kunnen maken van de trein, zullen er waarschijnlijk 9 miljoen meer kaartjes verkocht worden. Nogmaals: 9 miljoen meer kaartjes met bijhorende opbrengsten voor vervoersbedrijven! Het mooiste is natuurlijk dat dit op termijn een forse besparing op het doelgroepenvervoer oplevert. Ik krijg hierop graag een reactie van de staatssecretaris. Wij vinden het plan dat nu op tafel ligt sympathiek, maar het is geen uitvoering van de aangenomen motie. In die motie wordt gevraagd om ervoor te zorgen dat alle treinen en stations uiterlijk in 2030 zelfstandig toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Hopelijk hoeven blinden en slechtzienden helemaal niet tot 2030 te wachten en kan de staatssecretaris er sneller voor zorgen dat zij zelfstandig kunnen reizen. Ik heb nog een paar kleine onderwerpen. Er is vlak voor dit algemeen overleg een petitie aangeboden. Wat is erop tegen om de trein ook op station Haalen te laten stoppen? Een ander punt is de intercityverbinding Eindhoven-Heerlen-Aken. Waarom blijft dat een inspanningsverplichting en wordt dat geen resultaatsverplichting?

Ik krijg ook graag een reactie op het voorstel om in de nieuwe concessie voor de NS een intercityverbinding Maastricht-Luik op te nemen. Waarom is er ten slotte geen goede verbinding tussen Amsterdam en Den Haag? Waarom is die verbinding zo slecht geworden?

Wij willen dat alle mensen die bij de NS en ProRail werken maximaal een salaris van een directeur-generaal verdienen. Het is niet goed dat ambtenaren die bij de NS of ProRail werken en zichzelf directeur noemen, meer verdienen dan een minister, zelfs nog meer dan de minister-president. Ik krijg hierop graag een reactie.

Een volgend punt is de fiets. De SP-fractie ziet graag dat in de vervoersconcessie enkele zaken met betrekking tot de trein en de fiets beter geregeld worden. Vooral in de vakanties en tijdens weekends met mooi weer is er op een aantal treintrajecten een tekort aan vervoerscapaciteit voor de fiets. Veel modern materieel heeft goede voorzieningen, maar bij de renovatie van de voormalige doorloper zijn juist veel fietsplaatsen weggehaald. Wat ons betreft, moet er een ondergrens gesteld worden aan de beschikbare capaciteit per treinstel. Op routes naar de belangrijkste recreatieve bestemmingen moet de lat hoger gelegd worden. Je zou ook kunnen overwegen om fietsvervoer buiten de spits in stoptreinen gratis te maken, zoals in Duitsland het geval is. Dat materieel heeft een ruime capaciteit. Daarmee haal je waarschijnlijk ook de druk op een aantal intercitytrajecten weg. Verder is het absoluut noodzakelijk dat er in de concessie voor grensoverschrijdende trajecten eisen gesteld worden aan het fietsvervoer. Dat er op dit moment op internationale treinen naar België, met uitzondering van de stoptreinen, geen fietsen mee kunnen, is echt een schande. Wij dringen er ten slotte op aan dat de vervoersvoorwaarden voor de fiets in de concessie voor de NS en de regionale concessies identiek zijn. Als dit niet in deze concessie geregeld kan worden, dan zou het een bindende spelregel moeten zijn voor provincies met eigen concessies. Ik krijg hierop graag een reactie.

Ik wil het ten slotte hebben over het grootste hoofdpijndossier uit de Nederlandse spoorweggeschiedenis: de Fyra. De SP-fractie is ronduit verbolgen dat we iets anders krijgen dan wat er in 2001 is afgesproken. Daar is natuurlijk niets mis mee als het beter zou zijn geworden, maar het

probleem is juist dat het veel slechter is geworden. Het gaat in dit geval om een dienstverlening met minder treinen. Er rijdt geen Fyra naar Den Haag en er rijdt maar acht keer per dag een Fyra naar Breda. Waarom heeft de staatssecretaris geen gebruikgemaakt van haar boeteclausule? Waarom laat zij de provincie Noord-Brabant meebetalen om de trein te laten stoppen in Breda?

De **voorzitter**: Ik verzoek u om nu echt af te ronden. U bent al over uw spreektijd heen.

De heer **Bashir** (SP): Wij willen dat er opnieuw onderhandeld wordt over de treinconcessie. Wij zijn echt verbolgen over het feit dat de Fyra na zeven jaar testen nog steeds niet functioneert. Wij willen dat die treinen retour gestuurd worden naar Italië. Wij willen ook dat er een schadeclaim wordt ingediend tegen AnsaldoBreda, de fabrikant van de treinstellen die prutswerk heeft afgeleverd. Wij willen dat in de tussentijd de Beneluxtrein weer terugkomt. Daarvoor kan de NS bestaand materieel dat gewoon goed functioneert, aanschaffen.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Technologie en vooruitgang kennen af en toe bijwerkingen. Toen de minister van I en M – toen nog Verkeer en Waterstaat – bij het orakel van Delphi kwam en vroeg of er een hogesnelheidslijn moest komen, zei het orakel: meer mensen zullen Brussel bereiken. Net als koning Croesus, die van het orakel hoorde dat er een groot rijk ten onder zou gaan maar niet dat het zijn eigen rijk zou zijn, wist toen ook de minister niet dat die mensen per bus Brussel zouden bereiken. Zo hebben meer technologische vooruitgangen soms wat nare bijwerkingen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de roltrap. Die gaat naar de eerste etage. Als iedereen echter stil gaat staan, zijn we later boven. Een ander voorbeeld is de computer. Die zou papier besparen, maar er werden steeds meer boompjes omgehakt om meer te kunnen printen. Het gaat dus over de Fyra. Als ik de heer Bashir mag geloven wordt het tijd voor de «Fyrb» of de «Vijfa». Ik kan me daar ook best wel een klein beetje in vinden. Die Fyra houdt de gemoederen weer eens lekker bezig. De trein rammelt, heeft last van kinderziektes, staat vaker stil dan dat hij rijdt en nu zijn de Belgen ook nog boos. Jazeker! De gemeente Den Haag blijft lobbyen voor een directe verbinding met Brussel, D66 stelt de reserveringskosten ter discussie en wij hebben ons al druk gemaakt om die prijsstijging van 30%. Met andere woorden: het ontbreekt aan regie vanuit het Rijk. Wij krijgen daarop graag een reactie. Ik kom te spreken over de NS en ProRail. Hoe hebben we in 2024 het spoor ingericht? Wij hebben daar het orakel niet op geraadpleegd, maar we hebben wel gekeken naar het rapport van de Eerste Kamer met betrekking tot privatiseringen in het verleden. We trekken twee conclusies. Verzelfstandiging en privatisering zijn politieke keuzes geweest die niet goed hebben uitgepakt. De PVV is ervan overtuigd dat de opsplitsing van de NS en ProRail een verkeerde keuze is geweest. Wij willen dat de twee bedrijven weer onder de regie van het Rijk komen en onder politieke verantwoordelijkheid van de staatssecretaris en de minister. De regie moet dus weer bij het Rijk komen te liggen, en wij zien het liefst dat het weer één bedrijf wordt. Heeft de reiziger hier dan baat bij? Mijn antwoord daarop is: ja, want we zijn dan af van alle poespas zoals zachte zittingen, luxe rookpalen en mooie zitjes op het perron. Treinen moeten rijden! Dat zal het credo zijn. Wifi is leuk, maar reizigers willen van A naar B, en vooral veilig van A naar B. Ze willen op tijd en met zo weinig mogelijk gedonder kunnen reizen. Pas veel en veel later komen de verleidingstrucjes van een marketinggerichte organisatie. Hebben de politiek en de maatschappij er als geheel baat bij? Ook die vraag kan ik bevestigend beantwoorden. Uit het aantal debatten dat we de afgelopen tijd over het spoor hebben gehad, blijkt wel dat het spoor leeft

bij de bevolking en ook hier in de Kamer. Het is een publieke zaak, en over publieke zaken moet de minister bij falend beleid ook politiek kunnen worden afgerekend. We krijgen hierop graag een reactie van de staatssecretaris.

In het regeerakkoord staat: «In het kader van de op te stellen langetermijnagenda spoor analyseren we de organisatie en de ordening op het spoor. Op basis van de uitkomsten volgen eventueel aanpassingen.» Wanneer kunnen we deze analyse verwachten?

Ook wij willen opmerkingen maken over het salaris. Wij waren geschokt toen de heer Meerstadt afgelopen zondag bij Buitenhof met droge ogen en zonder schaamte vertelde dat zijn salaris van ruim € 400.000 gerechtvaardigd is. Dat vinden wij werkelijk een schande. De PVV is van mening dat de top van de NS en ProRail maximaal de balkenendenorm mag verdienen. We zouden graag zien dat de staatssecretaris dit overneemt en hier actie op onderneemt.

Ik kom te spreken over decentralisatie. Een andere centrale vraag is of er op het spoor sprake is van een markt. De econoom zal zeggen: ja, de vraag van de reiziger komt samen met het aanbod van de aanbieder, in dit geval de NS. Dan lijkt het op een markt. Is er sprake van marktwerking? De Partij voor de Vrijheid zegt: nee, want ook al zal verdere decentralisatie op sommige trajecten ervoor zorgen dat de reiziger een keuze heeft, het is de vraag of de aanbieders werkelijk met elkaar kunnen concurreren. Wij denken dat het een rommeltje wordt. Daar zien we niets in. Het spoor heeft nu eenmaal meer kenmerken van een nutsvoorziening dan van een markt. Dat geldt helemaal voor het spoor in Nederland.

Een heel belangrijk punt voor de Partij voor de Vrijheid is de sociale veiligheid, sowieso de veiligheid op het spoor. Gelukkig is dat ook voor de NS een belangrijk punt. Op de site staat immers als missie het volgende vermeld. «Wij bundelen onze inspanningen rond de missie: meer reizigers veilig, op tijd en comfortabel vervoeren via aantrekkelijke stations.»

Hoewel, aantrekkelijke stations! Dat zijn natuurlijk plekken waar je maar heel kort wilt verblijven. Anders creëer je immers je eigen vertraging. Veiligheid wordt zelfs als eerste genoemd. Wij waarderen die instelling enorm, ook al is de definitie van veiligheid hier tweeledig. Het gaat om zowel fysieke als sociale veiligheid. De cijfers geven aan dat het gevoel van sociale veiligheid ook de afgelopen jaren is toegenomen, maar toch worden we week in week uit geconfronteerd met berichten over geweld, schofferingen, beledigingen en bedreigingen. We hebben vorige week een rondetafelgesprek gehouden waarin een conducteur vertelde dat veiligheid eigenlijk constant het gespreksonderwerp aan de koffietafel is. Het leeft onder het personeel. Wij zijn dan ook van mening dat het personeel optimaal beschermd moet worden. Het tuig mag niet winnen, nooit winnen! Daarom wil de PVV ook niet meer spreken van incidenten maar van een structureel probleem. Deelt de staatssecretaris dit?

Incidentenpolitiek leidt alleen maar tot kortetermijnoplossingen. Wat ons betreft, is het tijd voor een grondige aanpak van de onveiligheid. De PVV is van mening dat op elke trein minimaal een conducteur met boa-bevoegdheden aanwezig moet zijn. Bij ongeregeligheden moet er kordaat worden opgetreden, en dan niet alleen met een boete of met een taakstrafje, maar gewoon met gepaste middelen. Als het aan ons ligt, komt de conducteur, de boa die ernaast loopt of een combinatie van beiden handen tekort om de pepperspray, de handboeien, de taser en de ouderwetse lange lat te hanteren. Daardoor kan er weer met harde hand worden opgetreden. De tijd van pappen en nathouden is voorbij.

De heer **Hoogland** (PvdA): Wil de heer De Graaf dan ook, naar een cartoon die ooit werd gemaakt over Hans Wiegel, dat er gaten worden geschoten in de kaartjes die gecontroleerd worden?

De heer **De Graaf** (PVV): Ik vind het een prachtige opmerking, maar dat is natuurlijk bezijden de werkelijkheid. Bij kaartjes gaat het natuurlijk om controle en bij veiligheid gaat het om handhaving. Tegenwoordig krijg je een stempeltje of moet je inchecken, dus die tijd van gaatjes is al een beetje voorbij. Maar in ieder geval bedankt voor de mooie opmerking! Een voorbeeld van het feit dat we zijn doorgeschoten met pappen en nathouden, is dat een conducteur eerst geslagen moet worden voordat hij mag reageren. Ik zal er niet voor pleiten dat hij al slaande door de trein heen gaat, zoals de heer Hoogland misschien bedoelt. Als een conducteur een vuistslag ontwijkt en vervolgens zelf slaat, dan wordt de rol van tuig en conducteur juridisch omgedraaid. Dat is natuurlijk belachelijk. Sterker nog, dat is een schande. Wij vinden dat niet normaal en snappen daar niets van. We horen graag hoe de staatssecretaris dat oplost.

Er dient ook meer aandacht te zijn voor nazorg. Indien een conducteur te maken heeft met een geweldsincident, moet de overheid erop toezien dat hij de zorg en aandacht krijgt die nodig is. Als de top zich nu eens wat minder zorgen maakt over de duurzaamheidseisen van het bedrijf, zoals groene energie, en wat meer oog heeft voor het personeel, dan zijn we al een eind met de oplossing.

Een volgend punt is het losse kaartje, oftewel het papieren kaartje. Wij hebben ons altijd hard gemaakt voor het behoud van papieren kaartjes. Ik besef dat alle argumenten hierover de revue zijn gepasseerd. Nu schijnt er volgend jaar een soort wegwerp-ov-chipkaart te komen. Dat is nu precies zo'n tussenoplossing op basis van een technologie waar niemand iets aan heeft. De kaart zal ook slechts één jaar dienst doen. Waarom maar één jaar? Waarom niet gewoon even dat papieren kaartje hanteren in plaats van die vervloekte «Onee-chipkaart»? Welke toegevoegde waarde heeft de reiziger met deze wegwerpvariant? Gaat deze variant ook meer kosten? Ook voor de PVV blijft dit een tussenoplossing. Wij zijn van mening dat de ov-chipkaart er is voor een probleem dat voorheen geen probleem was. Als je van Scheveningen – mijn eigen vertrouwende dorp – naar Valkenburg wilt, moet je op lijn 9 kunnen inchecken en bij de grotten weer kunnen uitchecken. Daartussen moet het gewoon geregeld zijn. En niet tussendoor die trein uit!

Ik heb nog een vraag aan de staatssecretaris. Hoe zit het precies als je om 8.58 uur instapt en een kortingskaart hebt? Telt dan het volle tarief omdat je voor 9.00 uur bent ingestapt? Of moet je, als je van Maastricht naar Den Bosch rijdt, in Heerlen of ergens in Roermond even uitstappen om tussendoor uit en in te checken – en dan weer je trein missen – om je korting te kunnen krijgen? Hoe werkt dat precies? Als daar geen oplossing voor komt, wil ik daarover een motie indienen.

Wij willen ook nog iets kwijt over de langetermijnagenda spoor. Tijdens een voorgaand debat heb ik een punt gemaakt van de management-terminen die gebruikt worden door de NS. De PVV heeft daar, vanwege het feit dat de NS in haar ogen een nutsbedrijf is, helemaal niets mee. De staatssecretaris is er blijkbaar wel gecharmeerd van. Dat mag. We gaan in de marketing vaak uit van de vijf P's: product, prijs, plaats, promotie en personeel. Het valt me op dat de eerste vier P's goed aan bod komen in de visie, maar dat het personeel zwaar onderbelicht wordt. Sterker nog, het woord «personeel» komt maar vijf keer voor in het hele document, terwijl bijvoorbeeld «duurzaamheid» wel zeventien keer voorkomt. Daarom hebben wij zo'n moeite met die managementcultuur.

Ik wil voorts nog iets zeggen over de informatievoorziening. Wij komen dan te spreken over het reisgemak. Ik heb daar al eerder over gesproken. Heel veel maatregelen moeten de reiziger verleiden tot het nemen van de trein. Zo is er wifi in de trein terwijl 3G op de stations niet werkt. Dan kom je er dus niet! Ook de informatieborden moeten gewoon werken. De reizigers moeten niet afhankelijk zijn van een smartphone, om vervolgens te merken dat 3G niet werkt en zij dus alsnog niet weten wanneer hun trein rijdt. Dat is niet handig!

Ik wil mijn betoog tot slot nog even samenvatten. Wat ons betreft, komen de NS en ProRail onder het ministerie van I en M te hangen als één bedrijf met de regie bij het Rijk. De reiziger en het personeel moeten vooral veilig en gemakkelijk en zonder gelazer van A naar B kunnen komen. Er moeten duidelijke prioriteiten worden gesteld. Ik heb die zojuist al genoemd. Al het comfort komt later. We willen het papieren kaartje graag behouden. We horen graag een antwoord op het kortingenverhaal en we willen graag dat in de concessie duidelijke en afrekenbare doelstellingen met harde sancties worden opgenomen. Dat geldt ook voor de sociale veiligheid.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De heer De Graaf wil dat de NS en ProRail weer onder het ministerie gaan vallen. Wat doen we met de regionale vervoerders en regionale vervoerslijnen? Gaan we die opheffen of gaat de NS daar weer rijden?

De heer **De Graaf** (PVV): Wat ons betreft, kan de bestaande situatie gehandhaafd worden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is toch een beetje in strijd met de eerdere woorden van de heer De Graaf. Hij zegt dat de PVV geen concurrentie op en om het spoor wil. Ik begrijp de visie van de heer De Graaf niet helemaal.

De heer **De Graaf** (PVV): Er is op die regionale lijn ook helemaal geen concurrentie. Zo rijdt Veolia op één lijntje heen en weer. Wil mevrouw De Boer dan ook Arriva op dat lijntje heen en weer laten rijden? Ook daar is dus eigenlijk geen sprake van concurrentie.

De heer **Bashir** (SP): We zijn het met de heer De Graaf eens dat het papieren treinkaartje er gewoon moet blijven en dat de NS en ProRail samengevoegd moeten worden. Ik begrijp dat de PVV het met de SP eens is dat we de boel niet nog meer moeten decentraliseren. Het moet dus blijven zoals het nu is, er mag niet nog meer marktwerking op het spoor komen.

De heer **De Graaf** (PVV): Wat ons betreft, is er één uitzondering: de twee stukjes van het hoofdrailnet in Limburg. Als het daar op een betere manier kan worden geregeld, als de reiziger daar voordeel bij heeft, dan willen wij daarvoor nog een uitzondering maken. Daarmee heb ik meteen gezegd dat uitzonderingen de regel bevestigen. Voor de rest willen wij het wel bij het oude houden.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp het niet meer. De PVV zegt dat zij tegen marktwerking is, dat er niet nog meer marktwerking moet komen. In Limburg, waar de heer Wilders vandaan komt, moet juist wel meer marktwerking komen. Waarom wordt een uitzondering gemaakt voor Limburg? Als buitenlandse staatsbedrijven daar straks nog een groter deel van de markt in het bezit krijgen en winst maken over de rug van de reiziger, dan komt dat niet ten goede aan de reiziger in Nederland. Dat geld gaat dan naar Frankrijk en Duitsland. Waarom is de PVV daarvoor?

De heer **De Graaf** (PVV): Ik kom inderdaad uit Scheveningen en de heer Wilders komt uit Venlo. Dat wil echter niet zeggen dat hij alles van de tram hier in Den Haag weet en ik alles van het spoor in Limburg. Op dit punt heb ik echter wel die kennis. Het verleden heeft aangetoond dat een aantal onrendabele lijnen die door de NS moeilijk winstgevend te maken waren, door andere bedrijven wel beter rendabel gemaakt kunnen worden. We staan nu op het punt om een concessie te verlenen. Dan is er voor de komende tien jaar nog één keer een moment om hier een beslissing over te nemen. Als de nutsvoorziening die daar ligt door een ander bedrijf

beter rendabel kan worden gemaakt, dan zeggen we: nog één uitzondering en dan is het klaar. De rest van het hoofdrailnet blijft een nutsvoorziening onder regie van het Rijk.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De heer De Graaf zegt nu zelf dat de lijnen in Limburg door marktwerking beter rendabel zijn geworden. Dat is ook het geval in Noord-Nederland. Wat wil de heer De Graaf nu eigenlijk? Hij wil eigenlijk stoppen met marktwerking, maar hij zegt tegelijkertijd dat het daardoor wel beter is geworden. Hij spreekt zichzelf dus een klein beetje tegen.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik kijk heel pragmatisch naar het hele verhaal. Dan moet je gewoon concluderen dat voor het grootste deel van het hoofdrailnet geldt dat het zo'n ongelooflijk moeilijke knoop is om goed te besturen, dat je daar gewoon één bedrijf moet toelaten. Maar op een aantal heen-en-weerlijntjes is het vervoer echt heel overzichtelijk en heel gemakkelijk te regelen. Kijk daar dan pragmatisch naar. We hebben nog één keer een moment om een beslissing te nemen. Dat doen we dan nu. Dat is ons voorstel.

De **voorzitter**: Ik wil erop wijzen dat het vandaag voornamelijk zou moeten gaan over de concessie voor het hoofdrailnet en een aantal aanpalende onderwerpen. Ik heb het goederenvervoer en de ov-chipkaart echter al horen langskomen. Iedereen mag uiteraard zijn eigen invulling aan de agenda geven, maar ik verzoek de leden om een beetje bij het hoofdonderwerp van vandaag te blijven. Het woord is aan de heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mooi, dan kan ik meteen een paar punten schrappen!

Voorzitter. Afgelopen maandag was ik mee met Alex, een machinist die al 27 jaar bij de Nederlandse Spoorwegen werkt. Ik wil met hem beginnen, omdat hij en veel van zijn collega's schuilgaan achter alle woorden die wij hier vandaag spreken. Ik wil hem en alle medewerkers op het spoor, van welke maatschappij dan ook, danken voor hun inzet. Alex legde me uit hoe het allemaal werkt op de bok. Hij vertelde dat hij de eer in zijn werk legt om er altijd voor te zorgen dat de trein heel zachtjes tot stilstand komt, zodat de reiziger een comfortabele in- en uitstap heeft. Hij biedt de mensen dus zekerheid.

Zekerheid, daar wil ik het vandaag over hebben. De PvdA wil zekerheid op het spoor. Dat betekent dat we willen dat de reizigers en werknemers er zeker van zijn dat de NS de komende tijd het hoofdrailnet berijdt. De NS moet kunnen investeren in veiligheid en in nieuwe treinen en de medewerkers moeten zeker zijn van hun baan. De PvdA wil dan ook dat de NS de komende tien jaar de hoofdvervoerder op het spoor blijft en dat de NS blijft rijden op de trajecten waar de NS nu ook rijdt. We maken één uitzondering: de lijnen Roermond-Maastricht-Randwyck en Heerlen-Sittard waar in de toekomst ook andere vervoerders kunnen meedingen naar de vervoersconcessie. De PvdA is geen voorstander van dergelijke versnippering, maar in Limburg wil men graag zelf deze wijziging. Die wordt breed gedragen. Daarom zijn wij bereid om aan deze wens tegemoet te komen. Over tien jaar kunnen we dan kijken of het heeft gewerkt en het desgewenst terugdraaien.

De NS moet beter zijn best gaan doen om vertragingen te verminderen en de informatievoorziening op het spoor te verbeteren. Met een versnippering van het spoor, met op iedere lijn een andere vervoerder, zullen de huidige problemen niet worden opgelost. Door zekerheid te bieden op het spoor kan de NS blijven werken aan de benodigde verbetering van de

dienstverlening en hebben de medewerkers zekerheid voor de toekomst. Ik zal de prestaties van de NS de komende jaren vanuit de Kamer kritisch volgen.

Dan de Fyra. De PvdA-fractie wil dat er een goede treinverbinding met Brussel is. Het blijft mogelijk om voor het gewone tarief via Breda te reizen naar België. De reiziger heeft daarnaast ook de mogelijkheid om voor wat extra geld een snellere verbinding te nemen en op die manier tot een uur aan reistijd te besparen. Wij zijn wel van mening dat het mogelijk moet zijn om zonder te reserveren een kaartje voor de Fyra te kopen. Ik steun het pleidooi van mevrouw Van Veldhoven en anderen op dat punt. Ook moet de NS ervoor zorgen dat de vertragingen die we de afgelopen tijd bij de Fyra gezien hebben, tot het verleden gaan behoren.

Wij hebben een enigszins afwijkende mening over Den Haag. De PvdA begrijpt de onvrede die er heerst in Den Haag, maar zij vindt het met een overstap in Rotterdam uiteindelijk een acceptabele deal. De reis naar Brussel verloopt uiteindelijk 40 minuten sneller. Voor ons is dat acceptabel. Ik heb contact gehad met Den Haag. Wij wachten het onderzoek van Den Haag af. Als dat aanleiding geeft tot het nemen van verdere stappen, dan zullen wij dat op dat moment bezien. Wat ons betreft, kunnen we nu voorlopig gewoon verder zoals we gestart zijn.

Ik kom te spreken over de NS en ProRail. De PvdA wil dat de directeurs van de NS en ProRail een keer per jaar de Kamer – en dan bedoel ik deze commissie – informeren over de staat van het spoor en hun onderlinge samenwerking. Hun relatie is in het verleden hobbelig geweest. Daarom wil ik regelmatig horen hoe het gaat. Ik wil in plaats van na ieder incident een debat liever structureel de vinger aan de pols houden. Is de staatssecretaris bereid om elk halfjaar te rapporteren over de samenwerking die gestart is en kunnen wij dit verbetertraject dan ook vanuit de Kamer volgen?

De investeringen in het nieuwe Europese veiligheidssysteem moeten wat ons betreft doorgaan. Dat systeem moet uitgerold worden. We spreken daar in 2013 verder over en de planuitwerkingsfase is in 2016 afgerond. Wij hopen dat dit snel doorgaat en willen weten hoe dat geborgd is in de concessie. Dat geldt ook voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, het spoorboekloos rijden. Hoe wordt dit beter geborgd in de concessie?

Mijn collega Kuiken heeft een tijd terug een motie ingediend over het nachtnet in Noord-Brabant. Hoe kan dat sterker geborgd worden in de concessie? Het is voor ons belangrijk dat het ook mogelijk is om die verbinding tussen Noord-Brabant en de Randstad op vrijdag en zaterdag te realiseren. Wat ons betreft, hoeft die verbinding niet aan alle eisen van de concessie te voldoen, maar er moet wel een mogelijkheid zijn om het verkeer tussen Noord-Brabant en de Randstad te laten plaatsvinden. Wij hebben een motie over de internationale verbindingen ingediend waarin de regering wordt opgeroepen om een spoortop te organiseren. Het lijkt erop dat de staatssecretaris inmiddels aan de gang is geweest met België, maar wat gaat zij nog meer doen en wat is de maximale inspanning die de NS moet leveren om die verbindingen tot stand te brengen? Op het moment dat wij zeggen dat we het gaan doen, leunen de andere landen achterover. Dan zijn we onze onderhandelingspositie kwijt. De vraag is wel even: kunnen we nog wat meer doen dan alleen een maximale inspanning leveren, want dat voelt toch een beetje als «net niet»?

Ik wil toch iets zeggen over de ov-chipkaart. Biedt de concessie de garantie voor samenwerking tussen de verschillende concessiegebieden? Kan de staatssecretaris ervoor zorgen dat mensen die inchecken bij de ene vervoerder en uitchecken bij de andere vervoerder, gewoon één keer het opstarttarief betalen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zou een aantal vragen kunnen stellen naar aanleiding van de inbreng van de Partij van de Arbeid, maar ik concentreer me toch even op Den Haag. De heer Hoogland vindt de voorgestelde verbinding met een overstap in Rotterdam prima, omdat de reis dan 40 minuten sneller verloopt. Maar als je moet overstappen en de facto 20 minuten overstaptijd neemt omdat je er zeker van wilt zijn dat je de Fyra niet mist, dan is de winst nog maar 20 minuten. Is het dan ook nog acceptabel voor de Partij van de Arbeid? Immers, zeker als je moet reserveren voor een trein, wil je wel zeker weten dat je die trein niet mist. Dan ga je wellicht overstaptijd inbouwen. Er zijn immers geen garanties dat er geen vertragingen bij de NS optreden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik kan vaststellen dat de rekensom van mevrouw Van Veldhoven klopt. Garanties heb je alleen bij de autodealer. Haar constatering is juist. Dat is voor de mensen in Den Haag heel vervelend. Ik begrijp dat. Ik ben alleen geen knip voor mijn neus waard als ik ga zeggen dat ik het nu voor ze ga regelen. Ik zeg ook: laten we kijken hoe we het loopt. Laten we kiezen voor de huidige oplossing, waarbij een overstap op hetzelfde platform in Rotterdam voor ons acceptabel is. Wij nemen daar genoeg mee. Ik heb daarover al contact gehad met Den Haag. In Den Haag is men daar inderdaad ontevreden over. Men heeft letterlijk gezegd: we snappen dat het nu niet gewijzigd kan worden, maar we gaan daar een onderzoek naar doen. Ik heb gezegd: houd me op de hoogte; we wachten de resultaten van dat onderzoek af en we willen jullie graag helpen om de verbinding zo nodig te verbeteren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is een mooi bruggetje naar mijn tweede vraag. De heer Hoogland geeft aan dat de resultaten van het onderzoek worden afgewacht. Wat gebeurt er als het in de tussentijd niet goed loopt? Deze vraag heeft zowel betrekking op de verbinding naar Den Haag als op de tienjarige concessie in den brede. Hoe wil de Partij van de Arbeid een stevige stok achter de deur hebben om dingen nog te kunnen wijzigen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Deze vraag geldt voor elke trein die in Nederland rijdt. Het sanctioneringssysteem zoals dat nu bestaat, moet worden toegepast. Dat is misschien geen antwoord waar mevrouw Van Veldhoven blij van wordt, maar dat is wel mijn antwoord. Als zij de illusie wekt dat zij ervoor kan zorgen dat de Fyra morgen wel op tijd rijdt, dan is dat ook niet helemaal eerlijk. Ik snap wat zij bedoelt. Wij zijn het erover eens dat de Fyra op tijd moet rijden. Ik vind dat ook een beetje een open deur. Ik steun graag het pleidooi van mevrouw Van Veldhoven om de minister en de NS aan te sporen om op tijd te rijden, maar meer dan dat wordt het nu niet.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik heb een punt van orde. We hebben nog genoeg tijd. Ik stel voor dat iedereen de mogelijkheid krijgt om een extra interruptie te plegen.

De **voorzitter**: Ik vind dat prima, want er is inderdaad geen sprake van een grote tijdsdruk.

De heer **Bashir** (SP): Wat er nu gebeurt met de Fyra is natuurlijk een ramp. Die hsl-verbinding heeft immers miljarden belastinggeld gekost. We hebben eerst geprutst met de HSA. De Partij van de Arbeid en de VVD wilden indertijd heel graag dat er werd gegund via een aparte concessie. Vervolgens moest de HSA bijna gered worden van een faillissement. Wordt het geen tijd om orde op zaken te stellen? De treinen zouden kunnen worden teruggestuurd naar de fabrikant AnsaldoBreda. Er zouden

treinstellen kunnen worden gekocht die wel voldoen aan de eisen en er zou een schadevergoeding kunnen worden geëist van de Italianen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het gaat erom dat mensen vanuit Nederland snel en soepel naar Brussel kunnen reizen. Ik denk dat deze oplossing in ieder geval op papier een goede is. Ik ben het met de heer Bashir eens dat er in de praktijk ook goed en stipt gereden moet worden. Wij zijn er uiteraard niet blij mee als dat niet het geval is. Wij verwachten dan een verbetering van de NS. Ik kan niet ingaan op de suggestie van de heer Bashir. Wij sturen geen treinstellen terug, wij willen gewoon dat de Fyra goed en op tijd rijdt. Wij willen dat er een alternatief is voor mensen, dat mensen altijd nog gewoon via Breda naar België kunnen reizen, vooral ook vanuit Noord-Brabant en Zeeland. Dat was een eis van de Partij van de Arbeid. Dat vinden wij belangrijk. Wij zijn dan ook heel blij dat die verbinding tegen hetzelfde tarief gewoon blijft bestaan.

De heer **Bashir** (SP): Er werd ook geëist dat Den Haag een goede verbinding met Brussel zou krijgen. Die verbinding is er niet gekomen. De verbinding Den Haag-Amsterdam is een prutsverbinding geworden. Hoeveel tijd wordt de NS nog gegund? Gunt de PvdA de NS nog een week of twee weken? Wanneer kunnen we nu eindelijk gewoon rijdende treinen verwachten? Wat zijn de eisen van de PvdA op dat vlak?

De heer **Hoogland** (PvdA): Wij vinden vooral dat mensen een snelle verbinding tussen Den Haag en Brussel moeten hebben. Er kan nu 40 minuten sneller gereisd worden. Daarbij moet wel overgestapt worden. Wij vinden dat acceptabel.

De heer **De Graaf** (PVV): Wat de PVV betreft, gaat er helemaal niemand van Den Haag naar Brussel. Daar gaat al genoeg geld naartoe! Of mensen moeten daar dan blijven en niet meer terugkomen. Maar oké, dat is een ander verhaal. De Fyra is natuurlijk een Trabant op een racebaan. Wij moeten die treinen toch kunnen laten repareren en kunnen terugsturen! Het is nu echt een rommeltje. De PvdA kan hier zorgen voor een meerderheid die wil dat er iets wordt gedaan aan die treinstellen, dat ze worden teruggestuurd naar Italië voor een grondige reparatie. Daar kan de PvdA toch mee instemmen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik ga mezelf herhalen. De PvdA is een voorstander van een goede verbinding tussen Brussel en Amsterdam. Met de deal die nu gesloten is, is er een tijdwinst van een uur. Ik ben het met mevrouw Van Veldhoven eens dat er best wel wat flexibiliteit gezocht kan worden als het gaat om de verplichte reserveringen. Daarnaast zijn wij blij met de mogelijkheid om vanuit Antwerpen naar Breda een snelle reis te maken, en ook nog eens voor hetzelfde tarief als waarvoor dat nu kan. Snap ik dat het niet aanhaken van Den Haag niet conform de afspraken is? Ik snap dat, maar wij zijn er blij mee dat de mensen die vanuit Den Haag reizen 40 minuten tijd winnen en in ieder geval, als de Fyra niet rijdt, tijdens het deel van Den Haag naar Rotterdam nog wel in een warme trein zitten. Alle gekheid op een stokje, ik begrijp dat het vervelend is dat ze moeten overstappen, maar in totaliteit gezien gaan wij akkoord met de deal.

De heer **De Graaf** (PVV): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Mensen doen er op dit moment ongeveer een uur en 40 minuten langer over in plaats van 40 minuten korter, omdat ze met een bus moeten. Die trein doet het niet! Er ligt een prachtig spoor, maar het kreng rijdt niet. Daar moet toch iets aan gebeuren! Daarvoor vraag ik de steun van de PvdA.

De heer **Hoogland** (PvdA): Daar moet zeker wat aan gebeuren. Daarover zijn wij het uiteraard met elkaar eens. De Fyra moet gewoon rijden conform de dienstregeling. Alle vertragingen die zich vandaag en eerder deze week hebben voorgedaan, moeten tot het verleden gaan behoren. Dat ben ik met de heer De Graaf eens.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil eerst even iets rechtzetten. Ik heb helemaal niet gesuggereerd dat er morgen een oplossing is. Ik heb de staatssecretaris wel een duidelijke vraag gesteld. Ik had dit debat ook heel graag willen voeren voordat het akkoord getekend werd, maar die mogelijkheid was er niet meer omdat de staatssecretaris haar handtekening al had gezet voordat de Kamer de gelegenheid had om te debatteren. Het is bekend dat ik nog een poging daartoe heb gedaan. Ik ben wel blij met de opening van de PvdA-fractie. De heer Hoogland heeft aangegeven dat zal worden bekeken hoe het gaat. Daarin proef ik ook de opening dat als echt blijkt dat het niet goed gaat, we daarover met elkaar kunnen spreken. Dat vind ik winst.

Mijn vraag gaat over de decentralisatie. De Partij van de Arbeid maakt een uitzondering voor Limburg, omdat daar sprake is van een draagvlak. Is dat dan het criterium? Of wordt de reiziger centraal gezet, moet het goed zijn voor de reiziger? Is de PvdA bereid om op basis daarvan eventuele pilots te evalueren?

De heer **Hoogland** (PvdA): Zoals bekend, hebben wij op dit punt wat koudwatervrees. Wij zijn geen voorstander van een versnippering van het hoofdrailnet. Dat gaat dus gewoon naar de NS. We maken echter een uitzondering voor twee lijnen. Dat is dus ook echt een uitzondering. Dat betekent dat we tien jaar lang moeten kijken of dit goed gaat. Wij hopen dat de provincie Limburg haar ambities kan waarmaken. Dat zou natuurlijk het mooiste zijn. Maar in principe zijn wij geen voorstander van versnippering van het hoofdrailnet.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): In de langetermijnspooragenda wordt een mooi perspectief geschetst, maar het wordt allemaal weinig concreet. Met hoeveel reistijdverbetering is de staatssecretaris bijvoorbeeld tevreden? Het lijkt er nu op alsof de NS en ProRail hun eigen opdracht mogen formuleren. Waar is de toekomstvisie op de regionale spoorlijnen? Door elektrificatie en de capaciteitsmaatregelen op deze lijnen kan het hoofdrailnet veel robuuster worden, omdat er dan meer omleidingsroutes ontstaan. De langetermijnspooragenda zal ook een infrastructuuragenda moeten bevatten. Door de beperkte budgetten is het noodzakelijk dat vooruit wordt gekeken naar 2040. Er moet dus een einde komen aan het kortetermijndenken.

De nieuwe concessie voor het hoofdrailnet biedt kansen om een kwaliteitssprong op het spoor te maken. De ChristenUnie ziet een paar mooie verbeteringen, zoals de afspraak om overal twee keer per uur een trein te laten rijden, maar voor een echte kwaliteitssprong is meer nodig. Dat begint al als je op het station komt. Er zijn scherpe prestatie-eisen nodig voor de overstap op trein, bus en auto. Voldoende gratis fietsenstallingen bij alle stations en voldoende P&R-voorzieningen moeten worden opgenomen als concessievoorwaarden.

Het model van intercity's en sprinters heeft het voordeel van de eenvoud, maar sluit niet altijd aan bij de vervoersvraag van de reiziger en zorgt er ook voor dat de capaciteit van het spoor niet optimaal wordt benut. Het gevolg is onnodig lange reistijden voor grote groepen reizigers. De ChristenUnie vraagt daarom om in de nieuwe concessie ruimte te bieden voor sneltreinen en treinen die op een deel van het traject als sprinter rijden en vervolgens stations overslaan. Dat zijn de zogenaamde zonetreinen. Op deze manier zou de reistijd vanaf alle stations tussen Zwolle en Amersfoort richting Utrecht meer dan tien minuten korter

kunnen worden. Juist op de korte afstanden wil de reiziger hoge frequenties. Daarom moet er in de concessie meer aandacht komen voor het stadsgewestelijk vervoer.

De voornemens voor reistijdverbetering zijn nog veel te vaag en vrijblijvend. Door de Hanzelijn en de HSL-Zuid is de reistijd voor sommige reizigers korter geworden, maar het spoorstelsel als geheel is de afgelopen tientallen jaren alleen maar trager geworden. De ChristenUnie vraagt daarom om in de concessie prikkels op te nemen voor reistijdverbetering naar de landsdelen en ook over te gaan tot de aanschaf van alleen nog maar treinen die geschikt zijn om 200 km/u te rijden. Ik krijg graag een toezegging van de staatssecretaris.

Het is de ChristenUnie er veel aan gelegen om tot eenvoudige en eerlijke tarieven te komen. Het tariefsysteem op het spoor wordt nauwelijks genoemd in het programma van eisen, maar dit moet en kan ook veel eenvoudiger. Weg met de voor reizigers onbegrijpelijke tariefeenheden die er op sommige korte trajecten voor zorgen dat de tarieven per kilometer veel hoger zijn dan op andere trajecten. Op de Hanzelijn betalen scholieren nu per jaar bijna € 800 meer dan op vergelijkbare trajecten elders in het land. Dit jaagt gezinnen op kosten, dit moet echt anders. Schrap de toeslagen voor de HSL-Zuid en zorg voor integratie met de tariefsystemen voor het regionale openbaar vervoer. We willen dus één landelijk opstaptarief voor trein, tram, bus en metro en landelijke kortingsabonnementen voor het openbaar vervoer. Is de staatssecretaris bereid, met de NS te komen tot zo'n nieuw tariefsysteem? We wachten graag haar reactie af, maar we overwegen om op dit punt een motie in te dienen.

De ChristenUnie wil graag meer transparantie over de prestaties per lijn. Prestaties en klanteneoordelen moeten per lijn inzichtelijk worden. Aan de reizigersoordelen moeten ook financiële prikkels worden gekoppeld en prestaties en klanteneoordelen moeten door een onafhankelijke partij worden gemeten. Kortom, de ChristenUnie wil één ov-barometer voor klanteneoordelen en prestaties voor het hele openbaar vervoer. Een volgend punt is de decentralisatiediscussie. Het onderzoek naar de decentralisatie van enkele stoptreinen biedt veel informatie. Er wordt echter niet gekeken naar de plaats van elke lijn in het netwerk en toekomstige ontwikkelkansen voor de dienstregeling. Is het niet wenselijk om in de toekomst stoptreinen tussen Groningen en Zwolle vanaf Zwolle door te laten rijden als intercity naar de Randstad? Dan zouden we moeten kiezen voor de NS. Dit is echter allemaal niet onderzocht, laat staan dat er afspraken over zijn gemaakt met de NS. Ik krijg hierop graag een reactie. Je kunt de stoptrein Enschede-Zwolle wel decentraliseren, maar zou deze lijn, nu de Hanzelijn is geopend, niet over een paar jaar een plaats in het intercitynetwerk kunnen krijgen? Dan zou de lijn wellicht bij de NS moeten blijven. Ik zie nergens in de stukken een visie van de staatssecretaris hierop. Voor de ChristenUnie is dit echter bepalend voor de keuze om wel of niet te decentraliseren.

Voor Limburg ligt er wel een breed gedragen visie, maar is het financieel al rond met de provincie? Is de staatssecretaris bereid, ook de lijn Eindhoven-Roermond mee te nemen in LimburgNet en te regelen dat de Valleilijn naar Arnhem kan doorrijden? Limburg en Gelderland nemen deze lijnen graag over. Beide concessies lopen af in 2016. We moeten met het geven van duidelijkheid over deze lijnen niet wachten tot de midterm review in 2020.

Ik kom te spreken over de ambities voor de dienstregeling. De toekomstvisie van de NS op de dienstregeling is vaag. Het is mooi dat de hsl wordt geïntegreerd in het hoofdrailnet, maar komen er harde afspraken over de hsl Rotterdam-Almere en Den Haag-Eindhoven? Over deze laatste verbinding ligt er al een paar jaar een motie van de ChristenUnie te verstoffen op het ministerie. Hoe wordt de NS geprikkeld om ook buiten de Randstad het treinaanbod de komende jaren te verbeteren, boven op

het minimale bedieningsniveau? Kortom, ik mis een langtermijnperspectief voor de dienstregeling. Limburg heeft een eigen spooragenda opgesteld met een duidelijke toekomstvisie. Is de staatssecretaris bereid, met de provincies te werken aan een spooragenda voor de overige regio»«s?

Dan het grensoverschrijdend spoor en de HSL-Zuid. Reizen over de grens is nu nog vaak veel trager dan reizen binnen Nederland. De ChristenUnie wil daarom dat er afspraken worden gemaakt over grensoverschrijdende intercity's naar Luik, Aken, Osnabrück en Düsseldorf. De ChristenUnie wil voorts dat er een inspanningsverplichting wordt afgesproken om te komen tot een intercity Enschede-Münster. Het programma van eisen is op dit punt te vaag. Mijn fractie is blij dat de Fyra naar Brussel eindelijk gaat rijden – als die rijdt! – maar zij is nog ontevreden over de oplossing voor Zeeland en Noord-Brabant. De ChristenUnie wil dat de trein Breda-Antwerpen elk uur gaat rijden, en niet slechts acht keer per dag. Waarom is er voor reizigers uit Noord-Brabant en Zeeland geen noodoplossing tot 8 april, bijvoorbeeld vanaf Roosendaal? Waarom zijn Fyra-kaartjes niet verkrijgbaar bij de loketten en de kaartautomaten? Waarom zijn er geen afspraken gemaakt over het meenemen van fietsen? In Frankrijk, Duitsland en Oostenrijk kan dat wel, dus waarom niet in de hypermoderne Fyra?

In verband met de beperkte spreektijd, sluit ik af met een kort wensenlijstje voor de nieuwe concessie. Op het punt van toegankelijkheid kan ik helemaal aansluiten bij de woorden van de heer Bashir. De ChristenUnie ziet verder graag inbouw van ERTMS in alle treinen. We willen dat de reisinformatie en de ov-chipkaart fors verbeterd worden, met één keer in- en uitchecken per reis op het spoor. Wij willen tot slot duidelijke afspraken over groene stroom.

De voorzitter: We zijn zo vroeg klaar met de eerste termijn van de Kamer dat ik voorstel om een half uur te schorsen. Dan proberen we daarna om het debat in één keer af te maken. Dan zijn we waarschijnlijk veel eerder klaar dan we oorspronkelijk gedacht hadden.

De vergadering wordt van 16.25 uur tot 16.55 uur geschorst.

Voorzitter: Aukje de Vries

De voorzitter: Ik heropen de vergadering. Ik vervang de heer Paulus Jansen als voorzitter tot 18.00 uur.

Ik geef het woord aan de staatssecretaris voor haar beantwoording in eerste termijn. Misschien kan zij eerst aangeven hoe haar beantwoording wordt ingedeeld, zodat onnodige interrupties kunnen worden voorkomen.

Staatssecretaris Mansveld: Voorzitter. Ik heb mijn beantwoording verdeeld in twee grote en twee kleinere blokken. Het eerste blok betreft de langetermijnspooragenda. Het tweede blok gaat over het beleidsvoornemen voor de concessie. Mijn derde blokje gaat over de Fyra en ik heb ten slotte nog een vierde blokje met overige punten.

Het gaat vandaag om de consultatie voor de langetermijnspooragenda. De woordvoerders van de verschillende fracties hebben aangegeven wat er naar hun mening ontbreekt in de spooragenda. Zoals bekend heb ik het Overleg Infrastructuur en Milieu (OIM) geconsulteerd en ook diverse gesprekken met stakeholders gehad. Ook daaruit zijn aanvullingen naar voren gekomen. Ik kan in ieder geval aangeven dat er in de spooragenda meer aandacht zal worden besteed aan het goederenvervoer, de relatie met het regionaal vervoer, de relatie met andere trajecten, de ov-visie, de Europese context en de betrokkenheid van andere stakeholders dan de NS en ProRail.

Ik zal reageren op een aantal suggesties van de diverse partijen. Mevrouw De Boer heeft gesproken over de ambitie om het vervoer per spoor te laten groeien. Ik zal de groeiambitie niet opnemen in de langetermijnspooragenda, maar ik wil reizigers wel verleiden om vaker de trein te nemen. Dat willen we doen via een verbetering van de kwaliteit. Vervolgens zullen wij kijken of dit kan leiden tot een groei op het spoor. Wij zullen ook voor het goederenvervoer een vraagspecificatie opstellen. De mogelijkheden van het beter benutten van het spoor worden daarin meegenomen. Ik vraag de NS om in de vraagspecificatie voor het personenvervoer ook te kijken naar het koppelen van personeel en materieel.

De heer Geurts heeft opgemerkt dat er in de langetermijnagenda onvoldoende aandacht is voor de plaats van de fiets en de auto in het voor- en natraject en het overstappen op een andere vervoersmodaliteit. Ook mevrouw Dik heeft daarover gesproken. Het verbeteren van de reistijd van deur tot deur, dus niet van station naar station, is een van de doelen van de spooragenda. Ik probeer me in ieder geval te verplaatsen in de reiziger die inderdaad niet van station naar station reist, maar van deur tot deur. Er zal dus ook gekeken worden naar voldoende fietsenstallingen en P&R-mogelijkheden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb inderdaad gesproken over het aantal reizigers. Worden in de concessie afspraken met de NS opgenomen over de ambitie om meer reizigers te trekken via het bieden van meer kwaliteit en dergelijke, zodat er een groeitraject kan worden afgesproken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal in het volgende blokje over de concessie spreken. Ik probeer eerst even de consultatie inzake de langetermijnspooragenda met de Kamer door te lopen.

Mevrouw Dik is van mening dat de langetermijnspooragenda veel te vaag is. In de langetermijnspooragenda worden de visie, de ambities en de functionele doelen beschreven. Maar daar blijft het natuurlijk niet bij, want in een volgende stap komt de operationalisering aan de orde. Daar worden dan de targets aan verbonden. We zitten nu dus aan de voorkant van het traject. Er komen vervolgens een plan en uitwerkingen daarvan. Er wordt door de sector een verbeterplan ontwikkeld. Daarbij gaat het onder andere om de ontwikkeling van een toekomstbestendig operationeel concept en het verbeteren van de be- en bijsturing door de sector. Als laatste stap worden de projecten en de programma's herijkt. Dat is ook de infrastructuuragenda. Hiermee waarborg ik in ieder geval dat de beoogde ambities en doelen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. Het gaat dus eigenlijk om drie stappen. We zitten nu in stap 1.

Mevrouw Dik heeft voorts gevraagd hoe de reistijdverbetering in het algemeen wordt gerealiseerd. Zij vond de passage daarover te vaag en vraagt of die verbetering wordt gerealiseerd door middel van een verhoging van de snelheid. Zij vroeg om dit punt op te nemen in de vervoersconcessie. De doelstelling van de langetermijnspooragenda is reistijdverbetering. Die kan op verschillende manier bereikt worden. Die kan worden bereikt door sneller te rijden, maar die kan ook worden bereikt door verhoogde frequenties en een optimalisatie in de keten. De uitwerking van deze doelstelling is de volgende stap in het traject van de spooragenda. Een en ander wordt verankerd in de vervoersconcessie. Daar wordt de link gelegd. De jaarlijks te hanteren normen vinden we terug via het jaarlijkse vervoersplan.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb nog een verduidelijkende vraag. De staatssecretaris heeft gesproken over normen. Mag ik daaruit opmaken dat zij die reistijdverbetering ook echt wil kwantificeren? Het blijft dus niet bij een algemene opmerking en een algemene ambitie, maar

er wordt echt gekeken naar de doelen en de termijn waarop die doelen gerealiseerd moeten zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat klopt.

Mevrouw Dik heeft voorts opgemerkt dat een complete visie op de dienstregeling voor de lange termijn ontbreekt. In het kader van de langetermijnspooragenda zullen de NS en ProRail een gezamenlijke spoorfilosofie uitwerken. Daarmee wordt richting gegeven aan een gezamenlijke verbeteraanpak. In de verbeteraanpak worden zaken als veiligheid, capaciteitsverdeling, weer die be- en bijsturing en de ontwikkeling van infrastructuur en stations geoptimaliseerd en vertaald in ontwerpen en plannen. Ik benadruk nogmaals dat we ons bevinden aan de voorkant van de visieontwikkeling. Daarna volgen die stappen. Ik meen overigens dat de Kamer een presentatie heeft gehad waarin dat duidelijk is gemaakt. Een nieuw ontwerp voor de dienstregeling zal dan pas ontwikkeld worden en aansluiten bij de spoorfilosofie voor de lange termijn.

Voorts is gevraagd of er ook plannen voor regionale lijnen zijn, bijvoorbeeld elektrificatie, om de robuustheid te verbeteren. De spooragenda ziet ook op alle regionale lijnen. Ik maak de afweging voor een eventuele verbetering van deze lijnen binnen het beschikbare budget. Dat doe ik met het afwegingskader uit de spooragenda in de hand. Men moet zich realiseren dat alles wat we doen, uiteindelijk ook een prijskaartje heeft. Die weging zal gemaakt worden en aan de Kamer worden voorgelegd. Een andere vraag luidt: komt er een agenda voor regionale lijnen? De spooragenda ziet ook toe op de regionale lijnen, maar het vervoer hierover wordt bepaald door regionale overheden. Ik zal er in samenwerking met hen voor zorgen dat de spooragenda en de regionale plannen goed op elkaar aansluiten.

De heer Geurts vroeg: hoe kan de staatssecretaris de NS en ProRail een spooragenda laten uitwerken en tegelijkertijd onderhandelen over de concessies? Het besef wordt breed gedragen dat het allemaal beter moet en beter kan. Dat blijkt ook uit het gezamenlijke onderzoek van de NS en ProRail naar de verbetering van de samenwerking. Voorts ontwikkelen de NS en ProRail de aanpak niet in isolement. Ik vind het woord «samenwerking» heel belangrijk, want we zullen ieder vanuit onze eigen rol het totaal moeten versterken. Daar hebben de NS en ProRail een rol in, daar heb ik een rol in, maar daar hebben de regionale overheden en vervoerders uiteindelijk ook een rol in. Gedurende het traject zal hierover gesproken worden. Ik laat me hierover ook bijpraten door mensen met externe expertise. Het is belangrijk dat wij ook een klankbord hebben en kunnen kijken wat anderen daarvan vinden. Ik gebruik de resultaten van deze verbetering om te bepalen of de ambities van de NS en ProRail gehaald kunnen worden. Ik maak de basiskeuzes voor de sturing en onderhandel daarover vervolgens met de NS en ProRail.

De heer Geurts heeft gevraagd of ik het voorstel van een groep aannemers om het spoornet op te delen in corridors teneinde een olievlekwerking van storingen te voorkomen, zal onderzoeken. Dit plan zal ik, net zoals alle andere ideeën, bekijken in het kader van de verbeteraanpak en de doelen zoals gesteld in de langetermijnspooragenda. Daarbij is het samenspel van infrastructuur, materieel, personeel, het logistieke plan en de bijsturing belangrijk. Bij de beoordeling van dit plan neem ik de wens van de reiziger als uitgangspunt. Het plan belooft minder storingen, maar geeft ook aan dat de reiziger vaak moet overstappen. Dit zal worden meegenomen in de afweging in relatie tot de doelen van het spoor. We spreken ook met de aannemers over die plannen, net zoals we dat met vele andere belanghebbenden doen.

Er is voorts gesproken over de betrokkenheid van stakeholders anders dan de NS en ProRail, zoals regionale vervoerders en goederenvervoerders. Er zijn heel veel belanghebbenden. Ik hecht eraan dat deze bij

de verschillende stappen in de uitwerking van de langetermijnspooragenda worden betrokken. Ik heb al aangegeven dat iedereen uiteindelijk in zijn eigen rol zit, maar dat we allemaal een functie in het totaal hebben. Het is dan ook belangrijk dat iedereen erbij betrokken wordt. Dat gebeurt op verschillende manieren. Ik heb zojuist al gesproken over het OIM, waarvoor alle belanghebbenden in de volle breedte worden uitgenodigd. In november heeft de eerste bijeenkomst plaatsgevonden en in 2013 zullen er nog twee bijeenkomsten plaatsvinden. In het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) wordt regelmatig met consumenten- en reizigersorganisaties gesproken. Daarnaast is er een specifieke dialoog met regionale vervoerders, goederenvervoerders, andere overheden, maar ook bedrijven en ondernemers. Ik hecht eraan dat bij de verbeteraanpak van de NS en ProRail belanghebbenden worden betrokken. Wat mij betreft, heeft ProRail een specifieke verantwoordelijkheid om de goederenvervoerders en de regionale vervoerders hierbij te betrekken, want die rijden tenslotte op het spoor van ProRail.

De heer Geurts heeft voorts gevraagd of ik overweeg om een onafhankelijke spoorcommissaris aan te stellen. Ik heb al aangegeven dat op bepaalde momenten externe expertise wordt binnengehaald. Ik deel ook de mening dat dit van belang is, net zoals een goede betrokkenheid van de stakeholders. Ik vind het een interessante gedachte, maar wij willen nu juist dat ik de regie neem. Advies is daarbij belangrijk, maar de regie moet niet bij een ander komen te liggen. Ik overweeg om een klankbordgroep in te stellen om ons bij de uitwerking scherp te houden en te wijzen op de vele belangen die er zijn.

De heer De Graaf heeft gevraagd waarom er niet wordt overgegaan tot samenvoeging, omdat de problemen veroorzaakt lijken te worden door de splitsing van de NS en ProRail. Ik heb al in een eerder overleg gezegd dat er door een betere samenwerking nog veel winst te behalen is. De NS en ProRail gaan ook meer samenwerken. Dat heeft men al op verschillende momenten kunnen zien. Wij hebben ook gezegd dat de structuur de strategie volgt. Ik heb ook al eerder aangegeven dat dit, wat mij betreft, zeker niet het moment is om over de structuur te praten. Wij moeten nu een brede visie zien te vertalen in een plan, in uitwerkingen daarvan, in een programma van eisen en in een vervoersconcessie. We moeten nu niet verzeild raken in een structuurdiscussie.

De heer **De Graaf** (PVV): Als het dan nu niet het moment is om daarover te praten, is er dan later in de tijd misschien wel een moment om daarover te praten? Of denkt de staatssecretaris met de concessie ook dit punt voor tien jaar dicht te timmeren? Oftewel: blijft er de komende tien jaar ruimte om hierover te praten en beslissingen te nemen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben helemaal niet voornemens om dingen dicht te timmeren. Ik heb in de brief al aangegeven op welk moment we naar de structuur gaan kijken en welke opties daarbij wellicht mogelijk zijn. De Kamer heeft die brief naar ik meen een paar weken geleden gehad. Het kan ook een paar maanden geleden zijn, want een aantal dingen speelt al langer. Er wordt dus naar gekeken, maar wel op het goede moment. Dat is niet nu. Ik heb al eerder het voorbeeld van mijn eerdere ervaring in de jeugdzorg genoemd: als je de structuur voorop zet, vergeet je te kijken naar de inhoud, waar het om te doen is. Eerst inhoud, dan structuur.

De heer Hoogland van de PvdA-fractie vroeg om halfjaarlijks aan de Kamer te rapporteren over de samenwerking tussen NS en ProRail. Ik heb al een paar keer benadrukt dat een betere samenwerking noodzakelijk is, ieder vanuit zijn eigen rol. Ik hoop niet dat ik dit nog vijf keer ga zeggen, maar ik denk dat ik hiermee wel heel duidelijk maak dat het heel belangrijk is dat NS, ProRail, de Kamer, ikzelf en de regionale vervoerders, kortom alle spelers, samenwerken om tot dat ene doel te komen: een

betrouwbaar, goed, snel en veilig vervoer van reizigers. Het komende jaar zal ik de Kamer in het voorjaar en in het najaar informeren over de uitvoering en voortgang van de agenda en over de concessietrajecten. Daarna zal ik de Kamer in ieder geval informeren via de jaarlijkse beheer- en vervoerplannen en zal ik haar informeren over de jaarlijkse realisatie van deze plannen. We hebben immers afgesproken dat we jaarlijks een vervoerplan maken en naar de realisatie daarvan kijken. Die punten zou ik het liefst aanhouden om ervoor te zorgen dat we structuur houden in de momenten waarop we bijstellen, kijken, evalueren etc.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat klinkt heel reëel, maar ik heb er nog wel een vraag over. Gaat het in die plannen dan ook expliciet wat meer over dit traject dat ProRail en NS samen zijn aangegaan? Dat dwingt de heren daar in de top om eerst na te denken voordat ze hier eventueel één keer per jaar een gesprek met ons hebben waarbij we ideeën uitwisselen. De gedachte daarachter is dat we zo van die incidentenpolitiek af kunnen en wat meer gericht kunnen sturen op de samenwerking tussen die twee bedrijven. Dat is mijn verzoek. Ik ken het vervoerplan en het beheerplan, alleen is de vraag of het een tandje meer kan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Betekent dat «een tandje meer»: «een tandje vaker»? Of bedoelt de heer Hoogland dat we het moment zelf beter moeten aangrijpen om dan te doen wat de heer Hoogland wil?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik bedoel daarmee wat ik in eerste termijn heb aangegeven, namelijk dat ik het fijn zou vinden als ze elk halfjaar rapporteren over hun samenwerking en het verbetertraject dat ze samen zijn gestart, en wij daarvan een voortgangsrapportage krijgen. Hoe dat rapport eruitziet, maakt me niet zo veel uit. Ik vind het ook prima als dat met een vervoerplan wordt samengevoegd. De vorm maakt dus niet zo veel uit, als ze maar twee keer per jaar het idee hebben: we moeten naar de Kamer, we moeten ook publiek verantwoording afleggen over wat we doen en we moeten daar vragen beantwoorden over van alles en nog wat en over het wel en wee op het spoor.

Staatssecretaris **Mansveld**: In het proces zitten momenten waarop dat besproken wordt. Ik vind het veel om twee keer per jaar de voortgang van de samenwerking te bespreken. Ik zou het graag jaarlijks willen koppelen aan het moment waarop we er al over praten. Het zit al in het traject. Ik merk dat de heer Hoogland er heel veel prijs op stelt en daar kan ik me iets bij voorstellen, maar laten we het dan doen op een moment waarop we er al over praten en laten we niet daarbovenop nog nieuwe momenten, met nieuwe vragen, creëren.

De heer **Hoogland** (PvdA): Om spraakverwarring te voorkomen: dat was ook wat ik bedoelde. Het moment maakt me niet uit. Als het maar gebeurt.

Staatssecretaris **Mansveld**: We nemen het mee in de tussenrapportages. Mevrouw Van Veldhoven van D66 vroeg of de taakstelling consequenties heeft voor de verlening van de concessie voor het hoogfrequente spoor. In maart zal ik de Kamer nader berichten over de invulling van de taakstelling. Vooralsnog ga ik ervan uit dat de taakstelling geen consequenties heeft voor de concessie. In maart hoop ik er meer duidelijkheid over te kunnen geven. In het begrotingsdebat zei ik al dat de doelstelling van het hoogfrequente spoor niet ter discussie staat. Dat heb ik inmiddels in meerdere overleggen bevestigd.

De heer Hoogland vroeg of ik PHS borg in de concessie. Ik sta achter het hoogfrequent rijden en blijf daarachter staan. Ik zal dit borgen in de concessie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb twee vragen, voordat we van de Lange Termijn Spooragenda naar de concessie gaan. In de Lange Termijn Spooragenda zegt de staatssecretaris: «Met de Spooragenda als basis kan ik mijn regierol en formele bevoegdheden meer gestructureerd over de gehele breedte van het spoorstelsel invulling geven.» Dat klinkt prachtig, maar ik ben benieuwd naar de handjes en de voetjes hiervan. Een andere vraag gaat over wat de staatssecretaris net zei over ProRail. Dit bedrijf moet straks samen met andere partijen de regie gaan voeren. Krijgt ProRail daarmee ook een soort beleidstaak op dat terrein?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het traject van de Lange Termijn Spooragenda loopt voor een deel parallel aan de vervoerconcessie en de beheerconcessie. Bij het opstellen van het concept wordt die link ook gelegd. Dat is het verband. De tweede vraag ben ik even kwijt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als ProRail meer regie moet gaan voeren, samen met andere partijen, krijgt het er dan ook een soort beleidstaak bij? Die ligt tot nu toe meer bij het ministerie. Hoe ziet de staatssecretaris die regierol?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb ProRail geen regierol toegedicht. Als ProRail onder andere onze visie betreffende de Lange Termijn Spooragenda gaat vormgeven, zal ProRail wat betreft het goederenvervoer de contacten onderhouden met de regionale vervoerders, omdat al die partijen over het spoor van ProRail rijden. Op die manier wordt ProRail erbij betrokken.

Ik kom op het tweede blok. Op 17 april jl. is het beleidsvoornemen voor de gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet ontvangen. Dit voornemen is de stap die voorafgaat aan de procedure van de concessieverlening. Volgens de Wet personenvervoer 2000 moeten onder meer de volgende elementen een plek in dit voornemen hebben: de betrokken markt en de procedure van de concessieverlening. De voornaamste onderdelen van het voornemen zijn reeds met de Tweede Kamer besproken op 15 februari, tijdens een algemeen overleg over de HSA-problematiek en het hoofdrailnet. De Kamer heeft toen in meerderheid ingestemd met de integratie van het hoofdrailnet en de dienst op de hsl en met een onderhandse gunning van de vervoerconcessie aan NS voor een periode van tien jaar. Ook de consumentenorganisaties in het Locov hadden positief geadviseerd over deze integratie en een onderhandse gunning.

Over de voorgenomen koers ten aanzien van de decentralisatie van de stoptreindiensten buiten de brede Randstad waren de Kamer en consumentenorganisaties kritisch. De minister heeft in het AO van 15 februari toegezegd om een nadere analyse van het nieuwe spoorplan van FMN uit te voeren met een onafhankelijke toets. In het beleidsvoornemen zijn de uitvoering van deze analyse en het initiële voornemen tot decentralisatie benoemd. Medio juli is de nadere analyse naar de Kamer gezonden. Het advies van de onafhankelijk voorzitter, de heer Janse de Jonge, is door de minister overgenomen. Ik kom zo dadelijk terug op de decentralisatie. De voorhang van het beleidsvoornemen is opgerekt tot het moment waarop we het gesprek hierover kunnen voeren in samenhang met die nadere analyse, nu dus. De Kamer heeft recentelijk ook een geactualiseerde versie van het programma van eisen voor de nieuwe concessie ontvangen.

Vandaag wil ik dan ook een gesprek voeren over de voorhang van het beleidsvoornemen betreffende de nieuwe concessie, zodat we vandaag tot een afronding kunnen komen. Ik wil op basis van het programma van eisen verkennen wat tussen 2015 en 2025 belangrijk is voor de reiziger en het resultaat daarvan meenemen in de uitwerking naar concrete eisen in het ontwerp van de concessie.

De CDA-fractie vroeg welke mogelijkheden er zijn om tussentijds veranderingen door te voeren in de concessie. Net als de huidige concessie zal de nieuwe concessie een bepaling bevatten waarmee wordt geregeld dat NS op het eerste verzoek van I&M meewerkt aan een evaluatie en aan een door I&M voorgenomen wijziging naar aanleiding van deze evaluatie. Ik wil sowieso een evaluatie halverwege de concessieduur in de concessie opnemen. Een en ander kan dan leiden tot herijking van de concessie-eisen. Uiteraard moeten de eisen en de financiële kaders in balans blijven. Een wijziging van de concessie zal de wettelijk vastgelegde procedure volgen. Een van de onderwerpen van de midterm review, pardon midtermevaluatie, is decentralisatie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Bij dit soort dingen moet je altijd heel scherp op de formulering letten. Ik zie dat de staatssecretaris dat ook doet en daarom vraag ik er toch nog maar even naar. Er komt dus een midterm review en op basis daarvan kunnen we dus zeggen dat we de concessie willen bijstellen. De bestaande financiële kaders zijn dan kaderstellend. Hoeveel ruimte betekent dat dan in de praktijk?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb «herijking» van de concessie-eisen gezegd. Eisen en financiële kaders moeten natuurlijk wel in balans blijven. Als in de midterm review wordt bedacht dat het eisenpakket moet worden verzwaaard, dan moeten de middelen daarvoor wel beschikbaar zijn. Het kan zijn dat voor iets wat de Kamer dan wil, iets anders moet wijken. Dat bedoel ik met de balans tussen die twee punten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat begrijp ik. Het kan ook zijn dat uit de herijking blijkt dat bepaalde doelstellingen niet worden gehaald, terwijl de middelen daarvoor wel beschikbaar waren gesteld. Hoe ziet een herijking er in de ogen van de staatssecretaris dan uit?

Staatssecretaris **Mansveld**: In de jaarlijkse plannen die we bekijken, zal daarnaar worden gekeken. Ik kan me niet voorstellen dat we een en ander na vijf jaar bekijken en pas dan zeggen: goh, er zijn bepaalde prestatie-indicatoren niet gehaald. Als we op die manier ons werk zouden doen, dan gaat het niet helemaal goed. Het zal een herijking van de concessie-eisen zijn en geen beoordeling van de prestatie-indicatoren, want die vindt jaarlijks plaats.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is helder dat je daar jaarlijks naar kijkt, maar één jaar kan een pechjaar zijn, twee jaar zal al een beetje een trend zijn en drie jaar is dan een structureel probleem. Het zou kunnen dat je iets echt structureel wilt veranderen. Een logisch moment om dat aan te geven is dan dat van de herijking. Dan kan het zijn dat je toch dingen wilt veranderen ondanks het feit dat je er op dat moment geen extra geld voor wilt uittrekken omdat de afspraken niet worden of niet kunnen worden – dat laat ik nog even in het midden – nagekomen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat mevrouw Van Veldhoven doorvraagt naar die prestatie-indicatoren. Die kunnen onderweg veranderen. Daar kijken we jaarlijks naar. Het is heel simpel: als een prestatie-indicator niet wordt gehaald, dan hebben we een middel, namelijk de boete. Dat loopt dus niet via de herijking van de concessie. We kijken er jaarlijks naar en we hebben een sanctiemiddel als een prestatie-indicator niet wordt gehaald.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik hoor positieve geluiden van de staatssecretaris: ze wil in gesprek met de regio. Ik hoor ook positieve geluiden aan de andere kant: er moet regionaal draagvlak zijn. In Limburg is er nu draagvlak voor het aanbesteden van twee lijnen. Misschien is er straks

ook draagvlak in andere regio's, die er nu misschien een beetje achteraan hobbelen. Hoor ik de staatssecretaris zeggen dat in de midterm review in 2020 --of vindt die eerder plaats? -- ruimte is om te bekijken of er meer lijnen kunnen worden gedecentraliseerd? Of kan dat in bepaalde regio's al op kortere termijn? De gesprekken over decentralisatie kunnen al worden gevoerd, want ik hoor positieve geluiden uit ook andere provincies. Er is dus al lokaal draagvlak. Decentralisatie is geen doel op zich, maar is het niet mogelijk om al volgend jaar naar decentralisatie van meerdere lijnen te kijken als aan de voorwaarde van draagvlak is voldaan, als die decentralisatie technisch haalbaar is en als ze in termijnen nog in de concessie kan worden ingepast?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal daar zo antwoord op geven. Ik kom straks terug op de decentralisatie. Ik wil graag eerst het punt waar ik mee bezig was, afmaken.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ook ik heb nog een vraag over de decentralisatie. Ik begreep dat er in 2020 een midterm review komt. We hebben twee voorbeelden genoemd van lijnen waarvan de concessie in 2016 afloopt. Het betreft de lijn Eindhoven-Roermond, voor het LimburgNet, en de Valleilijn. Er is bij de vervoerder en de provincie draagvlak om de Valleilijn door te trekken naar Arnhem. Is de staatssecretaris bereid om niet met een standpunt over beide lijnen te wachten tot het moment van de midterm review?

De **voorzitter**: Misschien kan de staatssecretaris dit punt meenemen als zij straks ingaat op de decentralisatie.

Staatssecretaris **Mansveld**: Uitstekend. Mevrouw De Boer vroeg of onderzoek naar de concessieprijs kan worden meegenomen in de definitieve concessie. De minister heeft de Kamer in februari jl. geïnformeerd over de overeengekomen concessieprijsen. Hierover is gedebatteerd en de Kamer heeft ook hiermee ingestemd. Op basis daarvan is het traject om te komen tot een nieuwe concessie ingezet. Het wordt dus niet nader onderzocht. Het is al duidelijk.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik moest me een beetje inwerken in deze nieuwe portefeuille en heb daarvoor ook de verslagen van de AO's gelezen. In het verslag van het laatste AO las ik dat aan de heer Aptroot, de vorige woordvoerder, de toezegging is gedaan dat er een onderzoek naar dat punt zou komen. Dat staat echt in een van die verslagen. Er zou een onderzoek komen naar de prijs voor deze concessie, naar de kostendekkendheid ervan. Er stond geen termijn bij, maar er zou een onderzoek komen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar kom ik in tweede termijn op terug. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of ik bereid ben om onderzoek te doen naar de effecten van een mogelijke aanbesteding van het hoofd-railnet voor 2025 en verder. Er zijn mogelijkheden voor een aanbesteding in 2025. Het is zowel mogelijk om een aanbesteding te doen als om een onderhandse gunning te doen. Een aanbesteding is gezien de omvang van het hoofdrailnet echter erg complex. Het instellen van een onderzoek is nu niet actueel, omdat we het hebben over 2025 en verder. Ik zou dat dan ook willen uitstellen tot bijvoorbeeld 2022. Ik overweeg daarom om het niet nu te doen. Ik richt me in de komende tijd op de concessie van 2015 tot 2025.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): We zitten nu in 2012 en we praten over de concessie vanaf 2015. Ons is van alle kanten te verstaan gegeven dat het echt hoog tijd was om nu over deze concessie te praten, omdat het

anders allemaal te laat zou zijn. Als we in 2022 gaan praten over het al dan niet open aanbesteden van een concessie vanaf 2025, dan is dat rijkelijk laat. Ik kan me er iets bij voorstellen dat de staatssecretaris zegt dat ze niet al morgen de voorbereidingen daarvoor gaat treffen, maar het lijkt me wel belangrijk dat we eerst een onafhankelijk onderzoek of een onderzoek doen naar de voor- en nadelen, vanuit het oogpunt van de reiziger, van een open aanbesteding in 2025 en dat we een duidelijk beeld hebben van wat we daarvoor voor die tijd moeten doen. Dat hoeft dus niet morgen, maar ik stel de staatssecretaris wel de vraag of ze bereid is om zo'n onderzoek te starten, zodat we de volgende keer niet voor een situatie staan waarin we moeten constateren dat de tijd eigenlijk te krap is om het nog te doen, als we het zouden willen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er vinden ook ontwikkelingen plaats in Europa. Ik noem het vierde spoorpakket. Ik vind het daarom niet opportuun om nu dit soort dingen te onderzoeken. Er lopen nog allerlei ontwikkelingen in Europa en we zijn nu bezig met een concessie voor tien jaar, van 2015 tot 2025. Ik ben het wel met mevrouw Van Veldhoven eens dat 2024 misschien wat laat is, maar we zitten nu in 2012. We zullen in die twaalf jaar wel een goed moment vinden. Laten we vooral wel meenemen welke Europese ontwikkelingen er plaatsvinden. Het zou merkwaardig zijn als we nu een onderzoek doen en er vervolgens over vier of drie jaar Europese uitspraken zouden komen waardoor we het opnieuw zouden moeten doen. Ik ben het dus met mevrouw Van Veldhoven eens dat het tijdig moet, maar het is wat vroeg om nu te zeggen dat dit al het moment is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben best bereid om flexibel te zijn wat betreft het precieze tijdstip. Het gaat mij erom dat wij het doen in de aanloop naar de volgende concessie. Ik vind het logisch dat wij even afwachten wat er uit het vierde spoorpakket komt. Laten wij daarna dan nadenken over een stappenplan naar de volgende concessie.

Staatssecretaris **Mansveld**: U hebt inmiddels door dat ik erg gecharmeerd ben van goede structuren. Ik ben het helemaal met u eens dat wij daar wel over moeten nadenken.

De heer De Graaf zei dat het spoor een publieke zaak is en dat de politiek daarop moet kunnen worden afgerekend. Er zijn inderdaad sterke publieke belangen gemoeid met het spoor. Daarom sluiten wij concessies af met de spoorpartijen. Daarmee worden deze belangen geborgd, zoals het serviceniveau, de betaalbaarheid en de veiligheid. Ik voer hierover als opdrachtgever graag een inhoudelijk debat met de Kamer, zoals vandaag. Wat mij betreft is dat het moment waarop met de politiek wordt afgerekend.

Mevrouw Dik heeft gevraagd of ik mogelijkheden zie voor een ander tariefsysteem in de vervoerconcessie. Het ligt er een beetje aan wat voor tariefsysteem dat zou zijn. Op dit moment is er een tariefsysteem waarbij het tarief voor de tweedeklaspassagier wordt beschermd. Dit tarief mag jaarlijks alleen met de CPI en de toename van de gebruiksvergoedingen stijgen. Veel van de tarieven voor andere kaartsoorten zijn gekoppeld aan de prijs van het tweedeklaskaartje. Er zit dus een systeem in, en daarmee worden vele andere kaartsoorten ook beschermd. In het akkoord met de NS over HSA is van dit tariefsysteem uitgegaan. Gezien de beperkte tariefstijging en gezien het feit dat de kosten voor de NS vaak sneller stijgen dan de CPI, ga ik ervan uit dat deze tariefbescherming ook een prikkel tot efficiëntie is. Ik zie wel mogelijkheden voor tariefdifferentiatie, maar dan zal de NS daarvoor een goed voorstel moeten doen, dat ik dan vervolgens zal toetsen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): U hebt mij misschien wat vragend zien kijken, omdat ik als nieuwe woordvoerder op dit dossier nog eens moet nadenken over wat u hebt gezegd. Mijn intentie was, te komen tot een tariefsysteem dat eenduidig, transparant en ook eerlijk is. Er gelden bijvoorbeeld opstaptarieven. Of je nu een lange of korte treinreis maakt, iedere passagier heeft al de kosten van acht tariefeenheden. Dat is iets waar wij van af willen. Voor de Fyra moet een toeslag worden betaald. Er bestaan verschillende tariefsystemen naast elkaar. Ik heb het voorbeeld genoemd van de Hanzelijn. Ik krijg mailtjes van mensen die zeggen dat zij voor een jaarkaart op de Hanzelijn tot € 800 meer betalen dan voor een jaarkaart voor een vergelijkbare afstand elders in het land. Dat komt doordat de tariefeenheden iets compacter worden berekend. Het hele systeem komt op mij dus niet over als eenduidig, transparant en eerlijk. Mijn vraag aan de staatssecretaris is om dat te bezien. Ook vraag ik haar, daarbij een koppeling te leggen met het regionale ov, om de ketenmobiliteit goed van de grond te tillen, zodat we tot één tariefsysteem komen voor de trein, in combinatie met regionaal ov.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil dit niet helemaal afdoen als: dit is toch voor een deel de ov-chipkaartdiscussie? Ik geef nu aan wat het tariefsysteem op dit moment is en hoe de bescherming van de prijs plaatsvindt. Aan een dubbel opstaptarief wordt op dit moment hard gewerkt. Ik hoop u daarover heel snel te kunnen informeren.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Het is mooi dat er aan het opstaptarief wordt gewerkt, zodat dit in elk geval tot het verleden gaat behoren. Dan loop ik nog aan tegen de mailtjes van mensen die met heel veel plezier gebruikmaken van de Hanzelijn, onder wie scholieren, die € 800 per jaar meer kwijt zijn voor het desbetreffende traject ten opzichte van vergelijkbare trajecten elders. Ik blijf volhouden dat dit niet aan de reizigers is uit te leggen. Daar moet gewoon verandering in komen. Verder noem ik het punt van de korte afstanden, waarvoor meteen al acht eenheden moeten worden betaald.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat het voorbeeld van de studenten betreft dat u zojuist gaf: ik heb begrepen dat dit een foutje was van het systeem van de NS, waaraan gewerkt wordt. In de breedte ga ik terug naar wat ik zojuist zei: soms worden tarieven hoger omdat er sneller wordt gereisd. Ik heb het huidige systeem van de kaartjes zojuist beschreven. Met de ov-chipkaart komen we in een heel andere discussie terecht. Die wil ik op een ander moment voeren. Zoals ik al zei, wordt een aantal van die zaken op dit moment uitgezocht. Ik hoop u daar snel over te kunnen berichten. De problemen die uitgezocht worden, zijn u ook bekend. Mevrouw Dik heeft ook gevraagd of ik in de concessieverlening ruimte wil bieden voor een tussenvorm tussen de intercity en de stoptrein. De concessie geeft de kaders waaraan de dienstregeling moet voldoen, waaronder een minimale bediening en matching van vraag en aanbod. De concessie schrijft geen intercity's of stoptreinen voor. De vervoerder maakt de dienstregeling en weegt jaarlijks af welke stations door welke trein worden bediend. Ik wil de flexibiliteit daarvan niet beperken door treintypen voor te schrijven. Mevrouw Dik heeft daarnaast gevraagd hoe de NS geprikkeld wordt om de dienstregeling op lange termijn te verbeteren. De NS moet voldoen aan de eis uit de concessie. Dit betekent: minimale bediening van stations, het aanbod afstemmen op de vraag en streven naar groei. Daarnaast is het in het belang van de NS zelf om een zo goed mogelijke dienstregeling te maken. Dit trekt immers reizigers en dat is een belangrijk doel; comfortabel reizen voor de reiziger in het ov. Het zorgt ook voor de meeste inkomsten.

We spreken ook over het programma van eisen. Dit behandelt vanuit het perspectief van de reiziger de uitgangspunten en de onderwerpen die ik uitwerk en afweeg voor de nieuwe concessie. Ik benadruk daarbij dat het proces van een onderhandse gunning anders is dan dat van een aanbesteding. Een aanbesteding vergt vooraf een in detail uitgewerkt programma van eisen, een bestek, dat veelal het onderwerp van de concessie al behelst. De marktpartijen bepalen vervolgens met hun biedingen de prijs van de concessie. Daarmee is er in principe geen ruimte meer voor wijzigingen. Een onderhandse gunning volgt een ander proces, conform de wettelijk vastgelegde procedure. Het programma van eisen en de beleidsvoornemens zijn voor mij het startpunt. Het ontwerp van de concessie volgt later, in de procedure conform de Wet personenvervoer 2000. Het resultaat van het gesprek met de Kamer neem ik mee in de uitwerking van de concrete eisen in het ontwerp van de nieuwe vervoerconcessie. Uiteindelijk moet dit een concessie opleveren die op een verbetering voor de reizigers stuit en waarin de goede set van eisen weer in balans is met de financiële kaders. Het ontwerp van deze concessie komt natuurlijk terug in de Kamer. Afhankelijk van het procesverloop verwacht ik deze in het najaar, naar ik hoop in oktober, te kunnen leveren. Wij kunnen dan gezamenlijk in gesprek gaan over de concrete eisen en de afwegingen die ik dan heb gemaakt. Dit kan leiden tot aanpassing van de concessie; die ruimte is er. De verlening van de concessie vindt plaats na deze voorhang. Het is mijn streven om dit uiterlijk eind 2013 te doen, zodat de NS zich kan voorbereiden op de uitvoering van de eisen in de nieuwe concessie. Een andere reden om het programma van eisen op deze wijze vorm te geven, is dat de komende tijd de uitkomsten zullen volgen van belangrijke trajecten, zoals de Lange Termijn Spooragenda en – ik kijk naar mevrouw Dik – de ov-chipkaart. Met het programma van eisen houd ik dan ruimte om deze ontwikkelingen mee te nemen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd hoe wij in de concessie zaken zo kunnen regelen dat wij de reiziger verleiden. Ik heb al eerder aangegeven, ik geloof al in de eerste week na mijn installatie, dat mijn inzet zal zijn om de reiziger te verleiden en te bezien wat de reiziger wil. Ik kom dan weer terug op «deur tot deur», want ik denk dat wij het er met elkaar heel erg over eens zijn dat het belangrijk is dat er van deur tot deur wordt gereisd en niet van station naar station. In de concessie neem ik de zorggebieden en de prestatie-indicatoren op die zich richten op de reiziger.

Welke rol krijgt de reiziger bij het bepalen van de prestatie-indicatoren? In het systeem wordt de stem van de reiziger vertegenwoordigd door de consumentenorganisaties in het Locov. Zij worden langs die weg betrokken bij het bepalen van de KPI's.

De heer Geurts van de CDA-fractie vroeg of wij in de concessie gaan voldoen aan de wensen van de provincies. Bij het opstellen van het programma van eisen wordt ook goed gekeken naar de inbreng van de decentrale overheden. Ook is afgesproken dat de decentrale overheden via IPO en SkVV worden betrokken bij de uitwerking van de ontwerpconcessie. Ik heb al gezegd dat ik het belangrijk vind dat op alle momenten zo veel mogelijk partijen erbij betrokken worden, want ik denk dat alleen met een breed draagvlak duidelijk is wat we gaan doen en dat wij het ook goed gaan doen. Het ontwerp van de concessie zal ik met de decentrale overheden afstemmen, zoals IPO en SkVV.

Mevrouw de Boer heeft gevraagd of er harde en concrete eisen in de concessie kunnen worden opgenomen. Ik heb al gezegd dat het programma van eisen de onderwerpen en uitgangspunten weergeeft die ik uitwerk in het proces van de concessieverlening. Over deze onderwerpen voeren wij vandaag dit gesprek. Vervolgens komt er een ontwerpconcessie uit met concrete eisen die passen binnen de financiële kaders. Het ontwerp van de concessie komt weer naar de Kamer terug. De cirkel

wordt op die manier rond gemaakt. Na deze voorhang vindt de concessieverlening plaats.

De heer De Graaf vroeg naar duidelijke en afrekenbare prestaties in de concessie. Ik heb al aangegeven dat ik in de komende tijd de doelen en de prestaties uitwerk. Dat doe ik in het kader van de Lange Termijn Spooragenda en de vervoerconcessie. Uiteraard neem ik in die concessie vervolgens de goede prikkels en de handhavingsinstrumenten op. De heer Geurts van de CDA-fractie heeft gevraagd hoe ik regel dat de concessie flexibel en dynamisch genoeg is om te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Ik heb daar zojuist ook al iets over gezegd. Zoals in het programma van eisen benoemd, bezie ik in de uitwerking van de concessie hoe deze waar nodig kan inspelen op actuele thema's bijvoorbeeld in het vervoerplan dat jaarlijks wordt opgesteld. De opstelling van het jaarlijkse vervoerplan is natuurlijk het moment waarop wij praten over hoe het gaat, en hoe om te schakelen in de sturing van output- naar programmasturing. Ook kent de concessie een evaluatiebepaling, waarmee ik in ieder geval halverwege bezie of er verbeteringen nodig zijn. Met de evaluatiebepaling komen wij bij de midterm review uit. Mevrouw Van Veldhoven van D66 vroeg of de prestatie-indicatoren niet alleen per regio maar ook per traject en tijdstip zouden kunnen worden vastgesteld. Ook vroeg zij of ik bereid ben dit uit te werken en, zo ja, wanneer. In de komende tijd moet goed worden bezien welke set prestatie-indicatoren wij nodig hebben om te kunnen sturen op de doelen. Bezien zal moeten worden waar er differentiatie van inzicht nodig is om te kunnen bijsturen, die past bij de beleving van de reiziger. Je kunt bijvoorbeeld denken aan een top tien van slechtst presterende lijnen. Een voorstel volgt bij de Lange Termijn Spooragenda en bij de vervoerconcessie.

De heer **Bashir** (SP): Ik mis in de antwoorden van de staatssecretaris de positie van de reiziger. Zij heeft het over prestatie-indicatoren en noemt maar op, maar ik heb in mijn eerste termijn een aantal concrete onderwerpen op tafel gelegd, bijvoorbeeld het niet aansluiten van de treinen bij overstappen en het in- en uitchecken met de ov-chipkaart als je van de ene trein naar de andere overstapt. Dat zijn dingen waarmee de reizigers worden geconfronteerd. Waarom begint de staatssecretaris niet gewoon met haar visie op het hoofdrailnet en de reiziger? Wat zijn haar doelstellingen? Nu springt zij van de hak op de tak in de beantwoording van vragen van Kamerleden, maar waar blijft de reiziger?

Staatssecretaris **Mansveld**: U stelt een beetje een lastige vraag wanneer u zegt dat ik van de hak op de tak spring bij de beantwoording van vragen die de Kamer heeft gesteld. Ik zit hier om de vragen van de Kamer te beantwoorden en om alles wat u zegt mee te nemen, om tot een Lange Termijn Spooragenda te komen en tot een goed programma van eisen voor concessies. Ik heb al meerdere malen, vandaag maar ook al eerder, gezegd dat de reiziger staat centraal. Het doel is, ervoor te zorgen dat de reiziger verleid wordt om met het openbaar vervoer te reizen. Dit moet betrouwbaar, veilig, snel en maximaal gericht op de reiziger plaatsvinden. Het is dan een gegeven dat ik de vragen van uw collega's behandel. Als ik dat niet doe, denk ik dat een aantal mensen zeer onaangenaam en onaardig worden.

De heer **Bashir** (SP): Kamervragen moeten altijd worden beantwoord, maar de staatssecretaris zit er niet alleen om vragen te beantwoorden. Zij zit er ook voor de reiziger. Het gaat erom dat de reiziger het gevoel krijgt dat de staatssecretaris hier voor de reiziger zit. Als ik nu naar de staatssecretaris luister, vermoed ik dat de helft van de mensen die thuis meelisteren, al lang hebben afgehaakt. De paar mensen die nu nog luisteren, zullen straks ook afhaken. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: waar blijft

de reiziger? Waar is de visie voor de reiziger? Hoe gaat de staatssecretaris de ellende waarin de reiziger verkeert nu eens aanpakken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Om uiteindelijk te komen tot een ontzettend goed plan, waarmee wij ons vervoer in de concessie gaan regelen, moeten wij door een aantal zaken heen. In de eerste plaats betreft dat de visie op de Lange Termijn Spooragenda die nu voorligt. Verder moeten wij komen tot twee programma's van eisen voor de vervoerconcessie en de beheerconcessie. Dat niet alles altijd even lekker bekt en aantrekkelijke kost is, kan ik mij wel voorstellen. Het moet echter wel gebeuren, en het is onze verantwoordelijkheid om dat hier te doen. Daarom behandel ik het Fyra-dossier aan het einde, zodat een aantal mensen denkt: wij blijven zitten, want er komt nog een onderwerp aan waarvan wij heel nieuwsgierig zijn wat de staatssecretaris erover te melden heeft.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg om prestatie-indicatoren niet alleen per regio vast te stellen, maar ook per traject en tijdsduur. Die vraag heb ik zojuist beantwoord.

De CDA-fractie stelde de vraag of ik ga waarborgen dat er meer ambitie komt in de prestatie-indicatoren. Ook dat is niet echt een sexy onderwerp, maar ik zal mijn best doen om er goed op te antwoorden. In de nieuwe concessie wil ik sturen op een continue verbetering van de prestaties. De prestatie-indicatoren voor de nieuwe concessie zijn nog niet gedefinieerd. Dit is een onderdeel van de uitwerking van de ontwerpconcessie, mede in het kader van de Lange Termijn Spooragenda.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg welke stok ik achter de deur heb als de NS de prestatie-indicatoren niet haalt. Ik ga ervan uit dat de NS en ook ProRail er alles aan zullen doen en alles op alles zullen zetten om de reiziger optimaal te bedienen. Dat is hun corebusiness. Indien de NS de prestatie-indicatoren niet haalt, zullen boetes volgen. Ik heb dat al eerder gezegd. Die zullen wat mij betreft een goed instrument zijn. Overigens worden er met de bestuurders van de NS afspraken gemaakt over de te behalen prestaties. De aandeelhouder, de minister van Financiën, ziet daar dan weer strikt op toe.

De heer **Bashir** (SP): Het is natuurlijk interessant om je eigen staatsbedrijf een boete op te leggen, maar dan krijg je gewoon minder dividend uitgekeerd. Het is dan een broekzak-vestzakverhaal. Mijn vraag aan de staatssecretaris is, waarom zij niet zegt: «Ik ben verantwoordelijk voor de prestaties van de Nederlandse Spoorwegen. Als zij niet goed presteren, ben ik hier. U mag mij altijd op het matje roepen en dan zal ik uitleggen wat er aan de hand is.»

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan u verzekeren dat de NS het zeer vervelend vindt om een boete opgelegd te krijgen, ongeacht of het een staatsbedrijf is. Het is een bedrijf dat trots is op de medewerkers en trots op de doelen die het nastreeft. Volgens mij herhaal ik daarmee een deel van uw woorden. NS vindt het niet leuk als men boetes krijgt. Het lijkt mij niet verstandig om de redenering te volgen in de trant van: het systeem werkt niet, want de Staat is ook aandeelhouder.

De heer **De Graaf** (PVV): Als er dan toch een boete moet worden opgelegd en als het echt vervelend gemaakt moet worden – die vraag moet nog worden beantwoord, maar ik kom er toch alvast op terug – kunnen wij dan niet beginnen bij het salaris van de heer Meerstadt?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een aanvullende vraag over dit onderwerp. Kunnen wij misschien iets doen in het kader van sanctiëring in relatie tot tariefstijging? Ik weet dat de staatssecretaris er nog op terugkomt, maar wellicht kunnen wij tariefverhoging alleen mogelijk maken op het moment dat bepaalde doelen worden behaald. Wellicht

kunnen wij daarmee spelen en aan die knop gaan draaien om de NS te stimuleren om goed te presteren. Dan heeft de burger daar misschien ook nog iets aan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, daar kunnen we naar kijken. Ik heb op deze redeneerlijn eigenlijk geen antwoord paraat. Wij nemen dit mee in het programma van eisen.

Ik kom later terug op de vraag over het salaris van de heer Meerstadt. Dan de vraag van de fractie van de ChristenUnie welke prikkels tot reistijdverbetering ik in de concessie opneem. Het verbeteren van de reistijd is belangrijk voor de reiziger, zeker als het gaat om de reistijd van deur tot deur. Dit gaat deels over het verbeteren van de aansluiting op andere modaliteiten en deels over het verbeteren van de reistijd op het spoor. Ik zal bezien op welke wijze de reissnelheid in de concessie wordt geborgd, maar dat doe ik mede naar aanleiding van de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda en het onderzoek naar de mogelijke snelheidsverhogingen op bepaalde baanvakken. Daarbij moet men zich realiseren dat de dienstregeling een puzzel is met veel afwegingen, zoals het bieden van aansluiting op knooppunten, de goede verdeling van treinen over het uur en de samenloop van meerdere vervoerders. Daarnaast noem ik de ruimte voor de goederentreinen.

De heer Bashir van de SP-fractie heeft mij om een reactie gevraagd op zijn vraag over fietsen in de trein. De fiets is belangrijk in de keten en de afspraken over de openingstijden van fietsstallingen zouden wij kunnen terugvinden in de nieuwe concessie. De fiets neemt wel ruimte in en dat gaat eventueel ten koste van zitplaatsen. De heer Bashir gaf aan dat hij het belangrijk vindt dat de fiets ook kan worden meegenomen in internationale treinen. Het is een beetje lastig om op dat punt eisen te stellen, want het internationale spoor is geliberaliseerd. Wij kunnen daaraan dus geen eisen stellen. Terwijl ik dit antwoord formuleer, vraag ik mijzelf overigens af op welk platform wij dit aan de orde zouden kunnen stellen, om te bezien of er beweging in te krijgen is om dit gemakkelijker geregeld te krijgen. Het zou voor de reiziger natuurlijk wel een enorme vooruitgang kunnen zijn bij het op vakantie gaan naar het buitenland, bijvoorbeeld. Het antwoord op mijn eigen vraag heb ik niet, maar het is wel iets waar ik over zal nadenken.

De heer **Bashir** (SP): Het is in ieder geval positief dat de staatssecretaris hier nog over gaat nadenken en erop wil terugkomen. Met de Benelux-trein bestond wel de mogelijkheid om de fiets mee te nemen, maar met de Fyra nu niet meer. Het is heel belangrijk dat mensen hun fiets kunnen meenemen. Wij hebben ook een voorstel gedaan om de fiets gratis mee te nemen in de stoptrein buiten de spitsuren. Daarmee ontlast je de intercityverbindingen en zorg je er ook nog eens voor dat het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd. Wellicht kan de staatssecretaris daar ook meteen op terugkomen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei, op het moment dat ik antwoord gaf bedacht ik dat er een aantal mogelijkheden zou moeten zijn. Het heeft mijn aandacht en ik zal ernaar kijken, maar ik heb er op dit moment geen antwoord op, omdat het ineens ook over internationale treinen en buitenlandse aanbieders gaat.

Ik kom nu te spreken over het grensoverschrijdend vervoer. De woordvoerder van de PvdA-fractie vroeg waarom ik voor grensoverschrijdend vervoer niet meer opleg dan een inspanningsverplichting. De heer Hoogland vond de inspanningsverplichting eigenlijk te mager. Tegelijkertijd hoorde ik hem later zeggen dat je een beetje merkwaardig in de markt bezig bent op het moment dat het een resultaatverplichting is, want dat zou de kaarten ook open leggen. Bij het tot stand brengen van de grensoverschrijdende verbindingen zijn de spoorwegen afhankelijk van de

medewerking van buitenlandse vervoerders en buitenlandse autoriteiten. Bovendien is bij deze verbindingen de infrastructuur niet altijd gereed of geschikt. Dan moeten er dus afspraken worden gemaakt. Bij een resultaatverplichting zou de onderhandelingspositie van de NS ten opzichte van buitenlandse partijen worden ondermijnd, wat ten koste zal gaan van de haalbaarheid en de financiering. In het regeerakkoord staat dat belemmeringen voor grensoverschrijdend treinverkeer waar mogelijk zullen worden weggenomen. Ik weet dat er nog wat geld beschikbaar is om initiatieven in de regio te stimuleren. Verder is erover gesproken om een spoortop te organiseren. Ik heb de motie daarover gezien als ondersteuning van beleid. Inmiddels heb ik van Limburg een voorstel gekregen om zo'n top te organiseren. Men wil dat graag combineren met een ander programma. Ik vond het een uiterst charmante oplossing om het met een wat breder programma te combineren dan alleen een gesprek met een aantal mensen in een zaal over hoe wij hier nu mee omgaan. Ik heb nog niet gereageerd op het voorstel van Limburg, omdat wij even bezien hoe wij dit het beste kunnen organiseren. Ik zei echter al dat ik het een zeer charmante oplossing vind, en ik zal daaraan gevolg geven.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het is goed om te horen dat de provincie Limburg uitvoering geeft aan moties die de Kamer indient. Het is heel goed dat het in Limburg gebeurt. Ik ken de regio goed. De drempel om naar het buitenland te gaan is daar natuurlijk wat minder hoog dan op andere plekken in het land. Er zijn echter ook in het noorden van het land nog wel wat verbindingen waar ruimte is voor verbetering, om het maar Haags uit te drukken. Gaat u daarmee op termijn ook nog aan de slag? Het hoeft allemaal niet morgen, maar wel op enig moment.

Staatssecretaris **Mansveld**: De regio waar de heer Hoogland op doelt, nu hij zich tot mij richt, ken ik wat beter. Ik denk dat hij doelt op de lijn Groningen-Bremen. Het is belangrijk dat de regio zelf initiatief neemt. Het betreft vaak toch regionale overheden en gemeenten. Zij hebben aangeboden om de top in Limburg te organiseren. Het is belangrijk dat wordt gecheckt ten aanzien van welke punten de regio's betrokken zijn bij dit soort gesprekken en dat met name die regio's worden uitgenodigd. Sterker nog, ik denk dat zo'n top alleen zin heeft als mensen er ook daadwerkelijk zijn.

De heer Bashir van de SP heeft gevraagd naar het opnemen van Maastricht-Luik in de concessie. Ik neem een zware inspanningsverplichting in de concessie op voor de bediening van Luik. De specifieke afspraken die onder deze bediening liggen, worden vastgelegd in contracten die onder de concessie hangen. Ik neem deze afspraak echter niet op in de concessie, omdat de NS afhankelijk is van andere partijen, ook voor de afdekking van de exploitatiekosten.

Ook heeft de heer Bashir gevraagd naar Eindhoven-Heerlen-Aken. Ook voor Aken neem ik een zware inspanningsverplichting op.

De heer **Bashir** (SP): De staatssecretaris zegt dus dat ze de inspanningsverplichting niet in de concessie zelf wil opnemen. Waar wil zij die dan wel in opnemen, in een apart contract of zo?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, ik neem die op in contracten die onder de concessie hangen.

De heer **Bashir** (SP): Als het mogelijk is, willen wij graag nader geïnformeerd worden over de contracten. Zijn daar nog meer van? Op welke manier worden die gewaarborgd? Dan kunnen wij eventueel stappen zetten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik hoor net dat de Kamer over alle contracten die worden gesloten, wordt geïnformeerd.

Ik ben bij het onderwerp decentralisatie aangekomen. Ik denk dat het iets spannender wordt voor de mensen in de zaal. Ik zie dat wat mensen recht gaan zitten. Begin dit jaar heeft de minister met de Kamer gesproken over haar voornemen om een aantal stoptreinen gefaseerd te decentraliseren. Ook dat vond plaats tijdens het beroemde debat van 15 februari. Ik merk dat er heel veel verwezen wordt naar 15 februari. Op verzoek van de Kamer is daarna het nieuwe spoorplan van de FNM nader geanalyseerd. Deze analyse is onafhankelijk uitgevoerd onder het voorzitterschap van de heer Janse de Jonge. De Kamer heeft dat rapport in juli ontvangen. Bij de analyse zijn decentrale overheden, consumentenorganisaties, FNM, NS, ProRail en het ministerie betrokken. De minister heeft het advies van de heer Janse de Jonge onderschreven. Hij adviseert een gefaseerde aanpak van decentralisering om ervaring in de praktijk op te kunnen doen. De decentralisatie zou kansen bieden voor de reiziger door de mogelijkheid van regionaal afgestemde netwerken met meer regionale aandacht en ruimte voor regionale afwegingen. Deze vorm van decentralisatie, om op hetzelfde traject een intercity van de NS en een stoptrein van een andere vervoerder te laten rijden, is echter nieuw. Die vraagt daarom om een zorgvuldige en stapsgewijze aanpak.

Mijn aanpak houdt in dat de lijn Zwolle-Enschede per 14 december 2014 overgaat. Dit betreft oude afspraken. Het principebesluit tot decentralisatie van deze lijn is reeds in 2005 genomen en juli jongstleden herbevestigd. Daarnaast ben ik van plan om de twee Limburgse stoptreindiensten te decentraliseren. Hierover zullen nog afspraken gemaakt moeten worden met de provincie Limburg. Dit zou vanaf 2016 kunnen. Ik vind het belangrijk om deze decentralisatie samen met Limburg goed te monitoren om inzicht te krijgen in de effecten van de decentralisatie in de praktijk. Ik wil dus eerst graag de resultaten van Limburg afwachten. Ondertussen kijk ik dan naar de lijn Groningen-Zwolle. Onder meer met de decentrale overheden zal ik overleggen over de bereidheid tot overname. Wel is bekend dat de regio met NS in gesprek is gegaan over Groningen-Zwolle. Dat is al langer bekend, denk ik. Daarbij is gevraagd om meer treinen te laten rijden op het traject Zwolle-Groningen. Op basis van de ervaringen in de praktijk zal ik bezien of bij de midterm review van de nieuwe vervoersconcessie voor het hoofdrailnet ook andere stoptreindiensten uit het plan van de FMN gedecentraliseerd kunnen worden. Ik zeg nadrukkelijk dat ik daarop dus voor die tijd actie zal ondernemen. Dat heb ik zojuist aangegeven. In het regeerakkoord staat hierover dat mogelijkheden voor verdere decentralisatie zullen worden verkend, maar dat het hoofdrailnet in stand moet worden gehouden.

Voorzitter: Paulus Jansen

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wat de decentralisatie betreft, hoor ik het geluid uit het Noorden dat hiervoor draagvlak is en dat overheden echt serieus willen kijken naar verdere decentralisatie van de lijnen Zwolle-Groningen en misschien Zwolle-Leeuwarden. Wanneer kunnen wij die evaluatie verwachten? Als ik het wel heb, is de midterm review in 2019 of 2020. Kunnen wij niet eerder bekijken hoe dat in Limburg gaat? Als wij dat eerder bekijken, kan dat worden meegenomen in de concessie. We moeten naar aanleiding van ervaringen van, naar ik meen, één of twee jaar eerder bekijken of we in overleg met de overheden na een aantal jaren kunnen overgaan tot decentralisatie van de betreffende lijnen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik net al zei, zal ik het gesprek aangaan over Groningen-Zwolle. Die lijn komt ook uit het rapport van Janse de Jonge. De lijn Leeuwarden-Zwolle komt daar echter nadrukkelijk niet uit. Dat heeft simpelweg te maken met het feit dat die gewoon een heel

slechte businesscase had en dat daar dus heel veel geld bij moet. Wij hebben het advies van Janse de Jonge omarmd en zullen starten met Limburg – dat is precies wat ik net zei – en wat betreft Groningen-Zwolle aan de regio vragen hoe zij daarin staat. Dat gesprek ga ik aan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dan is de volgende vraag uiteraard wanneer de staatssecretaris dat gesprek zal aangaan. Kunnen wij daar in het eerste kwartaal van 2013 over worden geïnformeerd? Misschien kan het op een of andere manier gestalte krijgen in het kader van een procedureafspraken over de vraag wanneer wij stappen kunnen zetten op dat terrein. Ook over de lijn Leeuwarden-Zwolle zou ik in gesprek gaan met de lokale overheden en misschien ook met lokale vervoerders. Dat kan wel in dat rapport staan, maar misschien denken de lokale partijen daar anders over. Als een vervoerder daarin wil stappen, heb ik daar niets op tegen. Laten wij er vooral open in staan en het gesprek aangaan. Wij moeten echter het eerste kwartaal van 2013 wel duidelijkheid hebben over de vraag wat het gesprek heeft opgeleverd en hoe wij dat procedureel gestalte gaan geven in de concessie.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan het gesprek alleen aangaan als de Kamer akkoord is met wat voorligt. Dan zal ik het gesprek spoedig aangaan. Los van het feit dat ik gestructureerd ben, houd ik er ook van om actiepunten af te werken. Wat betreft Leeuwarden-Zwolle volgen wij het rapport van de heer Janse de Jonge. Wij gaan in die volgorde werken. Bij de midterm review hebben wij weer een moment om daarnaar te kijken.

De heer **Hoogland** (PvdA): Wat ons betreft, gaat kwaliteit boven snelheid. Ik weet eigenlijk niet hoe dat werkt, maar ik wil de Kamer oproepen om een uitspraak te doen om te bepalen dat vijf jaar een te korte termijn is om de twee lijnen in Limburg te evalueren. En ik wil de Kamer laten uitspreken dat het bij die twee lijnen moet blijven, want meer dan twee lijnen is voor ons te veel. Wij zien dus graag dat de staatssecretaris verdergaat met de twee lijnen in Limburg en de concessie nu voor tien jaar verleent aan de NS. Ik heb in eerste termijn toegelicht waarom. Ik weet niet of ik nu een VAO moet aankondigen, maar graag hebben wij dan een afrondend ...

De **voorzitter**: Dat hoeft niet, maar u mag dat altijd zeggen, als schot voor de boeg.

De heer **Hoogland** (PvdA): Als ik toch bezig ben, doe ik dat bij dezen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan alleen herhalen wat ik net zei. Wij volgen de koers van het rapport van Janse de Jonge. Wij starten met de lijnen in Limburg. Daarover zal eerst moeten worden gesproken met Limburg. Het is niet eerder dan 2016 aan de orde en het is eigenlijk aan de Kamer. Ik heb net verteld met welke stappen ik erdoorheen ga. Ook heb ik verteld hoe ik mij opstel ten aanzien van Leeuwarden-Zwolle. Ik kan daar niet meer aan toevoegen.

De heer **Bashir** (SP): Ik constateer hier toch een verandering van het standpunt ten opzichte van het regeerakkoord, want in het regeerakkoord staat dat een verdere decentralisatie onderzocht zal worden. Nu wordt echter eigenlijk al besloten om te beginnen met een verdere decentralisatie, want in Limburg worden twee lijnen afgestoten. De PvdA is dus blijkbaar achter de schermen akkoord gegaan met een verdere decentralisatie. Mij is er helemaal niets over bekend dat de Kamer dit voor Zwolle-Enschede heeft goedgekeurd. Ik wil daarover dus graag een uitspraak. Wat mij betreft, gaan wij niet nog veel meer spoor verpatsen. Klopt het dat er een verandering is ten opzichte van het regeerakkoord?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het antwoord hierop is nee. Zoals ik al zei, staat in het regeerakkoord dat gekeken wordt naar verdere decentralisatie. Dat is bij de midterm review en niet eerder. Over de vraag of de heer Bashir iets heeft gemist en of hem iets onbekend is, zeg ik het volgende. Dat besluit is in 2005 genomen. Dat blijkt uit het archief.

De heer **Bashir** (SP): Dat was een principebesluit in 2005 en geen definitief besluit. Nogmaals, het is nooit goedgekeurd door de Kamer. Het verbaast mij heel erg. De staatssecretaris begint meteen met de opmerking dat zij verder wil gaan met decentralisatie, terwijl er niet gekeken wordt naar de problemen waarmee de reiziger wordt geconfronteerd. Nogmaals komt mijn vraag om de hoek kijken waar de positie van de reiziger blijft. Die heeft te maken met het uit- en inchecken met de ov-chipkaart, met treinen die niet op elkaar aansluiten en met treinen van verschillende vervoersbedrijven die niet op elkaar wachten. Waar blijft de positie van de reiziger?

Staatssecretaris **Mansveld**: Wij kijken juist naar de reiziger. Ik zei al dat wij het rapport van de heer Janse de Jonge omarmen. Of dit verder moet of niet, zal op zijn vroegst bekeken worden bij de midterm review in 2020. Ik zie daartussen geen licht zitten. De heer Bashir heeft echter het gevoel dat ik een ander standpunt inneem.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik kom nog even op de spoorlijn Enschede-Zwolle terug en de eventuele decentralisatie daarvan. Het is natuurlijk heel goed mogelijk dat de Hanzelijn, nu die geopend is, een plek krijgt in het intercitynetwerk. Het zou dan misschien helemaal niet verstandig zijn om tot decentralisatie over te gaan. Dan moeten wij die lijn bij de NS houden. Ik pleit er dus voor om, als wij spreken over decentraliseren, dat dan ook vanuit de langetermijnperspectieven te doen. Ik sluit mij aan bij de heer Bashir. De reiziger moet daarbij inderdaad centraal worden gesteld. Deelt de staatssecretaris dat standpunt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat wij de reiziger centraal stellen. Het besluit over Zwolle-Enschede is in 2005 gedeeld met de Kamer en is deze zomer bevestigd. De reden dat deze belofte op zich heeft laten wachten, is dat deze lijn heeft gewacht op het viaduct bij Nijverdal. Dat is nu klaar. Nu kan de eerdere belofte dus worden ingelost.

De heer Bashir heeft gevraagd of ik bereid ben om reeds gedecentraliseerde lijnen toe te voegen aan het hoofdlijnnet. Het antwoord daarop is nee. De regionale overheden en vervoerders hebben positieve dingen bereikt op de gedecentraliseerde lijnen. De reizigers op deze lijnen zijn tevreden.

Ook heeft de heer Bashir gevraagd of decentralisatie een kostenbesparing is. Decentralisatie is een budgetneutrale operatie voor het Rijk. Bij het decentraliseren van een onrendabele lijn leidt dit tot een beter resultaat bij de NS. Hieruit zal ik een bijdrage voor de decentrale overheid voor de exploitatie beschikbaar stellen.

De PvdA heeft gevraagd of de decentralisatie van Limburg eventueel kan worden teruggedraaid, als die niet goed verloopt. Het antwoord daarop is: ja, dat kan, maar niet gedurende de looptijd van de concessie. Als Limburg is aanbesteed, zijn daarover afspraken gemaakt. Die hebben dus de looptijd van de concessie. Als beide partijen het erover eens zijn, kan het. Het is een bestuurlijk besluit.

De heer **Hoogland** (PvdA): Misschien heb ik een vergelijking. Waarom kunnen lijnen uit Limburg niet tijdens de concessie worden teruggehaald en is het wel mogelijk om lijnen tijdens de concessie verder te decentraliseren, zoals de staatssecretaris aangeeft? Dat komt vreemd op mij over. Het lijkt mij geen consequent beleid en dit geeft dus ook geen zekerheid.

Staatssecretaris **Mansveld**: Nee, daarover zijn met de NS afspraken gemaakt tot een bepaald niveau.

Voorzitter. Ik kom op kwaliteitsverbeteringen voor de nieuwe vervoersconcessie. De nieuwe vervoersconcessie moet voor de reiziger een verbetering van kwaliteit en mobiliteit borgen. Het is een belangrijk instrument voor het sturen op de doelen uit de langetermijnagenda. De Wet personenvervoer 2000 vergt dat een programma van eisen voor de nieuwe concessie wordt opgesteld, ook bij onderhandse gunning. Ik heb de Kamer onlangs de geactualiseerde versie van het programma van eisen toegezonden. Vanuit het perspectief van de reiziger, behandel ik hierin de uitgangspunten en de onderwerpen die ik uitwerk en afweeg voor de nieuwe concessie. De concessie wordt ten opzichte van de huidige concessie aangescherpt door zowel een uitbreiding van de onderwerpen als de wijze van sturing. Nieuwe onderwerpen zijn bijvoorbeeld een zorgplicht inzake de keten, een zorgplicht inzake duurzaamheid, het borgen van het commitment van de NS aan het PHS en aan andere toekomstige projecten en programma's, en het versterken van de positie van decentrale overheden.

Daarnaast wil ik mijn regierol verstevigen middels de inrichting van de sturing. Daartoe zal ik onder meer uitwerken: meer flexibiliteit om op actuele onderwerpen in te kunnen spelen, de mogelijkheden om van outputsturing op prestaties over te stappen op een meer gedetailleerde sturing via een programma of het jaarlijks komende vervoerplan, als de situatie hierom vraagt, en meer transparantie, waaronder gedifferentieerde prestatie-inzichten om meer gedetailleerd te zien hoe de NS presteert, dichter te komen bij de beleving van de reiziger en meer samenhang te krijgen tussen de prestatie van NS en ProRail.

In verband met de financiële impact van de oplossingen van de HSA waren de minister en de vorige houder van deze portefeuille genoodzaakt al bij het akkoord te bezien of er ruimte was voor een reeks kwaliteitsverbeteringen met een aanzienlijke financiële impact voor de NS. Over deze afspraken is de Kamer in november 2011, een jaar geleden dus, geïnformeerd. Het ging over de uitbreiding van minimale bediening, het nachtnet, toiletten in de trein, verbetering van de toegankelijkheid en de instandhouding en, waar mogelijk, uitbreiding van grensoverschrijdend vervoer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De staatssecretaris geeft aan dat de decentrale overheden een belangrijker rol krijgen. Denkt zij daarbij alleen aan de provincies of bijvoorbeeld ook aan grote steden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk in ieder geval aan de provincies. Ik kan mij voorstellen dat er ook naar grote steden wordt gekeken, zeker gezien onze deur-tot-deurwensen.

Ik zei net dat over een aantal zaken afspraken zijn gemaakt met de NS. Dat zijn een aantal voorwaarden en uitgangspunten. Indachtig deze afspraken hebben wij nu het gesprek over het programma van eisen, alvorens ik dat vaststel.

Dan heb ik nog een stukje procedure. Na de voorhang van het beleidsvoornemen start het proces van uitwerking van de concessie en de concrete eisen. In het proces van concessieverlening betrek ik ook andere lopende trajecten, zoals de uitwerking van de langetermijnspooragenda en de ov-chipkaart. Ik kijk maar even naar mevrouw Dik. Uiteindelijk moet dit een goede en werkbare concessie opleveren waarin eisen en financiële kaders in balans zijn. Het ontwerp van deze concessie komt dan weer terug naar de Kamer. Zoals ik al eerder heb gezegd, verwacht ik dit in het najaar van 2013 te doen.

De heer Bashir heeft gevraagd naar het opnemen van de bediening van de stations Haelen en Baexem in de concessie. ProRail en de NS hebben het initiatief nog niet onderzocht op de haalbaarheid. Het initiatief ligt

momenteel bij de regio, de gemeente en de provincie. Zolang er geen duidelijkheid is over de haalbaarheid, kan ik ook moeilijk iets toezeggen. De eerste stap is dus dat de provincie aan ProRail en de vervoerder vraagt om onderzoek te doen naar de haalbaarheid van deze nieuwe stations.

De heer **Bashir** (SP): Wanneer kunnen we het resultaat daarvan verwachten? Is dit op korte termijn mogelijk?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is lastig dat het initiatief bij een andere partij ligt. Het maakt het ten eerste lastig om te bekijken wanneer zij het initiatief neemt en ten tweede hoe lang zij over het antwoord doet. Ik ga ervan uit dat wij kunnen informeren of zij het bericht van de heer Bashir zo wil opnemen dat zij er haast mee maakt. Ik kan de heer Bashir echter niets beloven, want ik heb niet zo veel te zeggen over de provincies.

De heer **Bashir** (SP): De staatssecretaris kan natuurlijk wel met de provincie in gesprek gaan. Ook kan zij een gesprek aangaan met een eigen inzet. Als je naar de petitie kijkt, beseft je dat er heel veel mensen zijn die gebruik willen maken van het station in Haelen. Mijn verzoek aan de staatssecretaris is dan ook om haast te maken, maar ook om er zelf voor te zorgen dat de provincie met een positief besluit komt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan de heer Bashir toezeggen wat ik net al zei. Ik vind het prima om de provincie even attent te maken op zijn urgentiegevoel, maar ik heb daarin zelf geen rol, behalve dat ik het bericht van de heer Bashir overbreng.

De heer Geurts van het CDA heeft gevraagd of ik gehoor zal geven aan de motie-Kuiken (33 000-A, nr. 80) met betrekking tot het nachtnet in Brabant. De Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben deze week besloten om de huidige proef te continueren. Ik neem de motie mee in de uitwerking van de concessie. Ik wil goed bezien wat de financiële gevolgen ervan zijn en onder welke voorwaarden dit kan. De NS zal actief en constructief moeten blijven zoeken naar andere kansrijke nachtnetverbindingen.

De heer Bashir heeft gevraagd of internet in de trein wordt opgenomen in de concessie. De Spoorwegen zijn bezig om wifi in alle intercity's te realiseren, overigens met subsidie van de rijksoverheid. Ik ga ervan uit dat dit in de loop van 2013 is afgerond. De benodigde technische systemen, de technische voorwaarden daarvoor dus, zullen dan in alle intercity's aanwezig zijn. Ik kan mij nauwelijks voorstellen dat de NS deze systemen niet zal benutten en geen wifi zal aanbieden. Ik denk dat het afhangt van de kosten die hiermee gemoeid zijn voor de NS, of het gebruik van wifi gratis zal blijven voor de reiziger. Ik weet dat de NS nu in onderhandeling is met providers. De NS verwacht hierover volgende maand een besluit te kunnen nemen, zo heeft de NS mij laten weten. Ik wil in de concessie bezien wat ik borg en stimuleer zonder precies te bepalen hoe ik dat doe, omdat het aan de vervoerder is hoe hij dit oppakt om tot een klantattractief product te komen. Geld dat wordt uitgegeven aan gratis wifi, kan niet worden besteed aan andere zaken voor de reiziger. Het is natuurlijk een keuze.

De heer **Bashir** (SP): Dat is natuurlijk een keuze. Tegelijkertijd moet je beseffen dat er een tendens aan de gang is dat steeds meer jongeren de trein pakken, juist omdat zij daarin lekker kunnen internetten met een iPad, een iPhone of een andere telefoon. Ik verzoek de staatssecretaris dan ook om dat mee te nemen en er echt voor te zorgen dat in de concessie geregeld wordt dat wifi gratis wordt aangeboden. Anders moeten wij daarover misschien een uitspraak van de Kamer vragen. Daarmee maak je openbaar vervoer aantrekkelijker en zorg je er op termijn voor dat minder

mensen de auto gebruiken en er dus ook minder investeringen nodig zijn in infrastructuur.

Staatssecretaris **Mansveld**: Niet alleen de jongeren hangen tegenwoordig redelijk aan de iPads, iPhones en de smartphones. Ook ikzelf ben er redelijk verslaafd aan. Ik kan mij niet voorstellen dat de NS dat soort signalen en ontwikkelingen in de maatschappij niet ziet.

De heer **De Graaf** (PVV): Het is hartstikke leuk dat er wifi in de trein komt – ik heb er ook al iets over gezegd – maar wat ons betreft, komt dit heel ver achteraan in de prioriteiten. Is het niet veel beter om de NS te stimuleren om dit geld te besteden aan goede 3G-dekking op de stations? Daar ligt nog een heel groot gat. Ook bij de reizigersinformatie over vertraagde treinen en dergelijke valt een hoop te winnen met betrekking tot de tevredenheid van de reiziger. Het geld kan maar één keer worden uitgegeven. Het lijkt mij dat daar de prioriteiten liggen, als het dan toch aan techniek moet worden besteed.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ook die ontwikkeling zal de directeur Reizigers van de NS niet zijn ontgaan. Ik zou het haar bijna vragen. Ik zie haar een beetje knikken!

De **voorzitter**: Ik weet niet of dit in de notulen terecht komt, maar wij doen ons best!

De heer **De Graaf** (PVV): Ik vraag mij alleen af wat het antwoord van de staatssecretaris is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik geef de heer De Graaf hetzelfde antwoord als ik de heer Bashir gaf. Ik begrijp de zorgen van de heer De Graaf en ik zie de ontwikkelingen, maar het is aan de NS om daarin de afweging te maken of de NS daarin investeert of iets anders doet.

De heer Bashir heeft gevraagd of wij met mevrouw Roos Prommenschel hebben gesproken over de toegankelijkheid van de treinen. Zij heeft een idee over het aanbrengen van liftjes in de treinen waardoor deze toegankelijker worden. In dit geval gaat het om de dubbeldekkers, die op lange termijn moeilijk toegankelijk blijken. Wij hebben gezegd dat in 2030 het hele net toegankelijk moet zijn. Op de lijnen waar de intercity's rijden die niet tijdig toegankelijk te maken zijn, komt er een aanbod van stoptreinen waarvan wel zelfstandig kan worden gebruikgemaakt. De liften zijn hier eerder aan de orde geweest. Omwille van de veiligheid mogen deze liften niet door reizigers zelf bediend worden. Dan komen wij eigenlijk weer een beetje terug bij de zelfstandige toegankelijkheid; daar dragen deze liften niet aan bij.

De heer **Bashir** (SP): In andere landen worden die liften wel gewoon door reizigers bediend. Het is ook allemaal uitgezocht. Met weinig investeringen kan toch voor toegankelijkheid op het spoor worden gezorgd. In die motie werd ook gevraagd om toegankelijkheid op het spoor per 2030. Laten wij eerlijk zijn, 2030 is nog heel ver weg, maar nu zegt de staatssecretaris: niet 2030 maar 2045. Dat is over 33 jaar. Mijn verzoek aan haar is om a. het gesprek aan te gaan met Roos Prommenschel, zoals al was toegezegd, en b. toch te kijken op welke manier die liften op een of andere manier kunnen bijdragen aan de toegankelijkheid van alle treinen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik bedoelde de stations in 2025 en natuurlijk willen wij met alle plezier het gesprek aangaan met mevrouw Prommenschel.

De heer De Graaf heeft op het gebied van sociale veiligheid gesuggereerd dat er geen sprake is van incidenten maar van een structureel probleem.

De feiten laten juist een verbetering zien. Die cijfers kent de Kamer. Ik deel zijn veronderstelling dus niet.

De heer **De Graaf** (PVV): Is de conclusie dan: glas, plas, was?

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat?

De heer **De Graaf** (PVV): Of de conclusie dan is: wij dronken een glas, wij deden een plas en alles blijft zoals het was?

Staatssecretaris **Mansveld**: U zegt het wel heel grappig, maar dat kan natuurlijk niet aan de orde zijn. Zo gaan wij er ook niet mee om. Veiligheid in de trein, veiligheid voor de passagiers maar ook voor de medewerkers staat bij iedereen hoog in het vaandel, zeker bij NS. Daar zijn stevige maatregelen genomen, ook naar aanleiding van het incident in Amsterdam. Ik heb de details niet paraat, maar ik weet dat NS daarmee bezig is. Dit speelt breder in de samenleving dan alleen bij NS. Dat suggereerde de heer De Graaf ook. «Wij dronken een glas en wij deden een plas» is wat mij betreft niet aan de orde.

De heer **De Graaf** (PVV): Het antwoord leek daar een beetje op te duiden, dus ik maakte mij daar zorgen om. Ik heb een aantal voorstellen gedaan en heel veel maatregelen genoemd. Er zou een boa mee kunnen met de conducteur of de conducteur zou zelf opgeleid kunnen worden tot boa. Je zou een aantal middelen kunnen inzetten waarmee je geweld in kunt dammen, zoals pepperspray. Ik heb de afgelopen weken conducteurs gesproken en heb in het weekend expres vrij veel de trein gepakt om eens te gaan polsen. Er zijn toch een heleboel conducteurs die de trein nog steeds niet door durven op bepaalde trajecten en momenten. Ik zit bijvoorbeeld ook op de tram in de Haagse binnenstad in een aantal wijken. Wij moeten er toch met z'n allen voor zorgen dat de conducteur veilig door de trein heen kan en dat hij de reizigers die daar last van hebben, een beetje kan beschermen? Dus waarom niet een zetje extra? Waarom niet een beetje meer uitstraling en middelen voor deze mensen, zodat ze veilig hun werk kunnen doen en het hele spoor veiliger wordt? Dat is niet lollig bedoeld, maar heel serieus.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar wil ik twee dingen op zeggen. Het eerste is dat NS jaarlijks 40 miljoen uitgeeft aan veiligheid. Het tweede is dat een ov-chipkaart een bijkomstigheid heeft, namelijk dat door de poortjes de stations afgesloten worden. In grote steden met metro's waar stations zijn afgesloten, zie je de veiligheid met sprongen vooruitgaan omdat het station niet meer eenvoudig toegankelijk is.

De VVD-fractie heeft gevraagd hoe het staat met de financiële positie van NS-deelnemingen. Wij hebben daar een splitsing in aangebracht. Financiën ziet toe op NS op nv-niveau. Zonder het af te willen doen als een onbelangrijke vraag, wil ik toch vragen om deze vraag aan mijn collega van Financiën te stellen. Ik zie wel toe op de financiële prestaties van de Spoorwegen op het spoor, maar hiermee stuur ik op efficiency. Dat is belangrijk omdat er ook investeringen in kwaliteit moeten plaatsvinden. Bent u bereid een scheiding aan te brengen tussen het vervoer en andere activiteiten van NS? Dan kom ik weer terug op wat ik net zei. Toevallig heb ik van de week een gesprek met de minister van Financiën gehad over NS. De minister van Financiën ziet toe op de structuur van de onderneming. Ik ben opdrachtgever voor het vervoer. Het is belangrijk dat die scheiding er blijft.

Zowel de SP- als de PVV-fractie heeft gesteld dat de directeuren van NS en ProRail niet meer mogen verdienen dan een ministersalaris. De sinds 2011 nieuw aangestelde bestuurders bij ProRail voldoen aan de normen van de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke

sector. De minister van Financiën gaat over het beloningsbeleid van de NS-bestuurders. Ik heb begrepen dat hij de Kamer zeer spoedig zal informeren over een nieuw beloningensysteem. Ik weet niet wat «spoedig» is. Daar ga ik niet over, maar in ieder geval staat het op de agenda van de minister.

Dan zijn er wat vragen gesteld over de aanbevelingen van de inspectie naar aanleiding van het ongeluk in Amsterdam, het rapport van de inspectie dat recent is uitgekomen en het rapport van de OVV. In mijn aanbiedingsbrief van de inspectie ben ik zeer uitgebreid ingegaan op de aanbevelingen. Zowel de Nederlandse Spoorwegen, ProRail als ik ondersteunen de conclusies van de inspectie. Gelijk al na het ongeluk zijn NS en ProRail zeer voortvarend aan de slag gegaan. Ik ben ook heel blij dat NS en ProRail alle aanbevelingen direct hebben overgenomen. De inspectie, vanuit haar eigen onafhankelijke rol, en ik houden een vinger aan de pols. Het rapport van de OVV heb ik pas eergisteren ontvangen. Dat zullen wij eerst bestuderen. Daar zullen wij later op terugkomen.

De **voorzitter**: Kunt u bij benadering aangeven op welke termijn?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik verwacht dat dat enkele maanden zal duren. Wij zijn al een maand kwijt voordat wij het kerstreces over zijn. De afspraak is dat je binnen een halfjaar moet reageren. Ik zou het wel netjes vinden als wij dat iets sneller dan een halfjaar doen.

De **voorzitter**: Dat is genoteerd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Op BNR Nieuwsradio is volgens mij gevraagd: wat betekent het feit dat u hebt aangegeven dat de vergunning van NS kan worden ingetrokken als gevolg van het verscherpt toezicht van de inspectie? Dat heb ik totaal niet gezegd. Ik heb zelfs de band terug laten luisteren, want dit is voor mij op dit moment zeker niet aan de orde. Ik heb al gezegd er vertrouwen in te hebben. NS en ProRail hebben een en ander zeer voortvarend opgepakt. Het verscherpt toezicht geldt voor de planning van de dienstregeling tijdens werkzaamheden. Op dat stuk zit het verscherpt toezicht. Het is goed dat er tijdelijk verscherpt toezicht is op iets waar de inspectie op deze wijze naar kijkt, maar de vergunning van NS intrekken is in deze fase zeker niet aan de orde.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd in hoeverre wij verdergaan met het systeem ATB-Verbeterde versie gezien de invoering van ERTMS vanaf 2016. Daar is een spanningsveld. Er zijn 1700 seinen die voorzien zijn van ATB-Vv. Er zijn er in totaal 5400. ProRail bekijkt voor welke seinen het belangrijk is dat die eventueel uitgerust zouden worden met ATB-Vv. Vanaf 2016 willen wij starten met de uitrol van ERTMS. De Kamer krijgt de railmap hierover in januari. Veiligheid is dus belangrijk. Je kunt niet zeggen: laten wij maar even niks doen totdat er een nieuw systeem komt. Wij hebben dit ongeluk gehad. Er is een aantal constatering gedaan. ProRail kijkt nu tussen die 1700 en 5400 naar wat noodzakelijk is om ervoor te zorgen dat de veiligheid ook tot de gefaseerde invoering van ERTMS op orde blijft.

De heer Hoogland heeft gevraagd hoe ERTMS wordt geborgd in de vervoersconcessie. Wij zijn hard aan het werk met ERTMS. Die railmap van ERTMS komt in januari. De komende tijd zullen in het kader van de railmap al afspraken worden gemaakt over ERTMS. Die komen terug in de concessie. Ik kom daar bij de Kamer op terug zowel in het kader van de railmap als de concessie.

Mevrouw De Boer heeft ook gevraagd of in de nieuwe concessie opgenomen kan worden dat treinen 160 moeten rijden. NS-treinen kunnen 160 km/u, alleen niet onder de huidige treinbeveiliging, de ATB. In de railmap ERTMS van januari ga ik hier nader op in. Ik heb in een recente

Kamerbrief aangegeven dat 160 km/u onder ERTMS meer voor de hand ligt dan onder het huidige ATB-systeem. Dan ben ik nu toe aan de Fyra. Ik vind het ontzettend vervelend dat er opstartperikelen zijn bij een nieuwe lijn. Ik vind het zelf niet leuk als de trein niet bij mijn perron staat als ik op het perron sta. Ik vind het ook niet leuk als mijn fietsband lek is. Je wilt gewoon dat dingen werken, dat dingen goed gaan en dat je daar gebruik van kunt maken. Wij hebben een aantal eerste cijfers van NS ontvangen. Daaruit leiden wij af dat de eerste dagen de punctualiteit, gemeten op vijf minuten, van de Fyra Amsterdam-Brussel ongeveer 53% bedroeg. Van de eerste 80 treinen zijn er 5 uitgevallen. Er wordt momenteel hard gewerkt aan verbeteringen. De vervoerders en de infrabeheerders analyseren de problemen tot op de bodem. Een aantal mensen is dag en nacht druk met het goed in de benen krijgen van deze lijnen. Wij moeten Fyra daar de tijd voor geven. Tegelijkertijd zal ik het gesprek al aangaan met de vervoerders, mochten de problemen langer aanhouden. De verschillende betrokken partijen, met name NS Hispeed, NMBS, NedTrain en ProRail hebben allerlei voorzorgsmaatregelen getroffen bij de start van Fyra en vooraf ruime ervaring opgedaan met testritten, inclusief ritten waarbij de dienstregeling werd gesimuleerd. Er is een ruime hoeveelheid V250-treinstellen achter de hand en een ruimere dienstregeling om kleine vertragingen op te vangen. Ter ondersteuning is er extra personeel op perrons voor opvang en begeleiding van reizigers bij verstoringen. Ik dacht even aan de suggestie van de heer Hoogland bij een VAO. Hij vroeg namelijk of je dit niet in de zomer moet doen aangezien mensen het heel koud hebben op het perron. Daar is echter extra ondersteuning voor geweest. Er is vervangend vervoer op de lijn Breda-Antwerpen voor als er onverhoopt een Fyra naar Brussel uitvalt. De reizigers reizen in dat geval met de Fyra naar Breda en worden dan met bussen naar Antwerpen gebracht. De heer Geurts heeft gevraagd: welke conclusie trekt de staatssecretaris naar aanleiding van de slechte start van de Fyra? Het is heel vervelend voor reizigers dat de Fyra geen goede start heeft gehad. Daar wordt momenteel aan gewerkt, maar ik vind het nu te vroeg om al conclusies te trekken over het functioneren bij Fyra. Ook bij de opstart van de Thalys drie jaar geleden zijn er de nodige problemen geweest.

De **voorzitter**: Voordat mensen weer gaan interrumpen, stel ik voor om eerst het onderwerp Fyra door de staatssecretaris te laten beantwoorden, want er komen nog een hele hoop antwoorden. Daarna kunnen wij bekijken wat er nog ontbreekt of wat er nader te vragen valt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mag ik een punt van orde maken?

De voorzitter: Ja.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik kan mij voorstellen dat ik vragen heb over verschillende aspecten van dit dossier. Ik neem aan dat het niet per se bij één interruptie hoeft te blijven.

De **voorzitter**: Dat is waar. Dat mag.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd wat wij vinden van het idee om de reserveringsplicht af te schaffen op de Fyra Amsterdam-Brussel. Volgens mij heeft mevrouw Dik-Faber hier enkele weken geleden ook een motie over ingediend. Toen heeft minister Schultz in haar reactie laten weten dat met de vervoerders is afgesproken dat zij een reserveringsplicht mogen hanteren. De reserveringsplicht is er vanwege het feit dat wij een zitplaatsgarantie hebben geëist, simpelweg omdat die trein 250 km/u rijdt. Wij vinden het van belang dat er genoeg zitplaatsen zijn. Ik ben geen voorstander van de aanpak waarbij de

Nederlandse regering probeert NMBS en NS Hispeed te dwingen de reserveringsplicht op de Fyra af te schaffen. NS heeft gekeken naar de abonnementen. Een en ander was daarbij eerst niet mogelijk. Daar wordt nu naar gekeken. Ik ga ervan uit dat NS allerlei signalen oppakt en dat wellicht gekeken wordt naar een alternatief hiervoor. Waarom is er gekozen voor een reserveringsplicht, vroeg mevrouw De Boer. Zij zei: eigenlijk vind ik dat aanpassing nodig is.

Mevrouw **De Boer** (VVD): «Aanvulling» nodig is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is hetzelfde antwoord. Op die manier is invulling gegeven aan de zitplaatsgarantie die geëist is omdat die trein heel hard kan rijden. Ik ga ervan uit dat deze geluiden gehoord worden. Inmiddels is aangegeven dat ook bij de abonnementen gekeken wordt naar die mogelijkheid. Na alle geluiden, ga ik ervan uit dat er gekeken wordt naar eventuele alternatieven. De heren Bashir en De Graaf vroegen waarom wij de Fyratreinen niet terugsturen naar Italië.

De heer **De Graaf** (PVV): Als ze het halen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga ervan uit dat ze tegen die tijd gewoon rijden.

De keuze voor de aanschaf van het hogesnelheidsmaterieel is een verantwoordelijkheid van de vervoerders. De treinen dienen te voldoen aan de voorwaarden. Er zijn momenteel veel Italiaanse medewerkers aanwezig die met NS samenwerken om de V250 inzetbaar te maken voor vervoerders. Het is aan NS om daarin te acteren.

Wanneer komt de abonnementenoplossing? Dat antwoord kan ik niet geven, maar NS Hispeed verwacht Fyra-abonnementen medio 2013 te kunnen introduceren. Het is afwachten hoe NS dat verder doet. Ik kan mij niet meer herinneren wie de vraag over de Fyra-website stelde. Ik zal vragen wat ze willen doen om de website te verbeteren. Ik ken de site zelf niet, maar ik begreep dat de vraagsteller niet blij werd van de website. Mevrouw Dik-Faber vroeg waarom je geen Fyratickets bij de NS-ticketautomaat kunt kopen. De kaartenautomaten kunnen niet zien of er stoelen beschikbaar zijn en dus geen reservering maken. Dat is op dit moment de situatie. Het is overigens wel mogelijk via de mobiele website en een app.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mag ik voor de volledigheid nog één vraagje stellen, toelichtend?

De **voorzitter**: Nee. Mijn voorstel is dat wij dadelijk in één keer een interruptierondje doen, maar dan wel per thema. Ik heb een stuk of vier, vijf deelthema's bij de Fyra. Zo houden wij het zo gestructureerd mogelijk. Daar geef ik alle ruimte voor.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zijn heel wat vragen gesteld over het akkoord, de afspraken die zijn gemaakt en het pakket dat daarvoor op tafel ligt en dat inmiddels grotendeels in werking is getreden. Ik ben 3 december – dat is inmiddels tien dagen geleden, vorige week maandag – tot een akkoord gekomen met NMBS en HSA inzake het bedieningspatroon van de hogesnelheidstreindiensten. Bij mijn aantreden werd ik geconfronteerd met de oude afspraken dat de Beneluxtrein zou worden vervangen door de Fyra Amsterdam-Brussel. Dat de Beneluxtrein niet meer zou gaan rijden, is bekend vanaf 2001. De Kamer heeft in het verleden vaak aangedrongen op treindiensten naar België voor Breda en Den Haag. Omdat de vervoerders verwachtten dat deze treinverbinding bijzonder verlieslatend zou zijn, is er de afgelopen jaren nooit een

internationale hsl-verbinding afgesproken voor Breda of Den Haag. Sinds 2001 zijn er veel pogingen gedaan om treinverbindingen af te spreken voor Breda en Den Haag met beide vervoerders maar zonder resultaat. Nadat minister Schultz afgelopen september de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS niet had goedgekeurd, zijn partijen om de tafel gegaan om te zoeken naar een compromis. Uiteindelijk bleek het maximaal haalbare een treinverbinding tussen Breda en Antwerpen met een frequentie van acht keer per dag zonder toeslag en zonder reserveringsverplichting. De treindienst Breda-Antwerpen zal starten vanaf april 2013, waardoor vanaf dat moment mensen uit Breda, Den Bosch en Eindhoven, Oost-Brabant, een aanzienlijk snellere treinverbinding met België krijgen. De reistijd zal met meer dan een halfuur worden verbeterd. Ook heb ik prestatieafspraken gemaakt met NS en NMBS over de stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen. De vervoerders zich zullen inspannen om de reistijd daarvan te verbeteren.

Over het stukje Den Haag heb ik verschillende mensen horen spreken en de afgelopen dagen gesproken. Voor Den Haag zal er geen hsl-verbinding komen. Minister Schultz heeft begin dit jaar gemeld dat zij vermoede dat België niet meer een extra benodigd treinstel zou bestellen, waardoor de verbinding voor Den Haag de komende jaren sowieso niet mogelijk zou zijn. Een afweging hierbij is geweest dat, als ik vast zou blijven houden aan een treinverbinding voor Den Haag, er de komende jaren geen treinverbinding zou komen voor Breda. Wel heb ik met de vervoerders afgesproken dat reizigers uit Den Haag op hetzelfde perron een overstap kunnen krijgen op de Fyrtrein. Doordat er nu een langetermijnoplossing is voor de internationale treinverbinding heb ik ook de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS kunnen goedkeuren. Overigens was de goedkeuring van de Nederlandse Staat alleen nodig op de punten waarop de samenwerkingsovereenkomst en de contracten uit 2001 van elkaar afweken. In de huidige samenwerkingsovereenkomst wordt 26 keer per dag Amsterdam-Brussel gereden en 8 keer per dag Breda-Antwerpen. Ik heb dus goedkeuring gegeven om af te wijken van de in 2001 afgesproken 32 keer per dag Amsterdam-Brussel.

Mevrouw De Boer vroeg: wat heeft de staatssecretaris teruggekregen voor het weggeven van Den Haag? Ik ben het niet met haar eens dat er iets is weggegeven in de verbinding met Den Haag. De verbinding Den Haag-Breda-Brussel is nooit afgesproken met de vervoerder NMBS ondanks vele pogingen sinds 2001. Alleen met de Belgische Staat zijn in 2005 afspraken gemaakt. Uiteindelijk had ik drie wensen waarover ik iets wilde afspreken met de vervoerders en België: 1. een directe internationale verbinding voor Breda, 2. een directe internationale verbinding voor Den Haag en 3. een reserverings- en toeslagvrije, snelle verbinding tussen Nederland en België. Twee van de drie punten zijn gelukt. Het enige waarvan ik heb afgezien, is dat de vervoerders 32 keer per dag Amsterdam-Brussel zouden rijden en dat ik een reistijdenclaim zou voeren tegen België.

Mevrouw De Boer vroeg ook: waarom de keuze om Den Haag niet met de Fyra te bedienen ondanks diverse moties en toezeggingen? Het was geen keuze om de Fyra niet te laten reizen naar Den Haag. Het was een streven om het af te spreken, maar dat is niet haalbaar gebleken. Nu is een lijn Den Haag-Brussel ontstaan die, meen ik uit mijn hoofd, 35 minuten korter is, met een overstap waarvan ik nadrukkelijk heb gezegd dat die op hetzelfde perron moet zijn, een cross-over op een perron. Dan hebben wij een lijn Den Haag-Brussel met één overstap die 35 minuten sneller aankomt.

Zowel mevrouw De Boer als de heer Bashir heeft gevraagd waarom ik niks heb gedaan met de claims uit het verleden. Een twintigste treinstel was niet mogelijk simpelweg omdat de productielijn van de V250 is afgebroken. Dat treinstel was nodig om Den Haag-Breda-Brussel te kunnen rijden. Het feit dat dit hogesnelheidstreinstel niet meer komt en

het feit dat er veel claims over en weer zouden gaan spelen tussen België en Nederland, hebben ertoe geleid dat ik deze afspraak heb gemaakt. Dit is in mijn optiek het meest haalbare. Met deze set afspraken heeft de reiziger structurele, continue duidelijkheid over het pakket reizen van Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Brussel, Roosendaal naar België. De vraag van mevrouw Van Veldhoven was of de Fyerverbinding Den Haag-Breda-Brussel opeens onrendabel is geworden. De Fyerverbinding Den Haag-Breda-Brussel is altijd ingeschat als verlieslatende treinverbinding. De inschatting is dat deze Fyerverbinding onrendabel is geworden sinds 2005.

Mevrouw Van Veldhoven en mevrouw De Boer vroegen wat ik vind van het plan van de gemeente Den Haag om deze treindienst met andere vervoerders uit te voeren. Het staat de gemeente Den Haag uiteraard vrij om mogelijkheden te onderzoeken voor een directe treindienst naar Brussel. Het internationale spoor is geliberaliseerd. Dat betekent dat het vervoerders als Arriva en Veolia vrijstaat om nieuwe treindiensten op te zetten tussen Den Haag en Brussel, zowel via het conventionele spoor als via het hogesnelheidsspoor. Er zijn wel twee voorwaarden. Het moet een trein zijn die als hoofddoel heeft om internationale reizigers te verbinden. Tevens mag deze trein niet het economisch evenwicht van een binnenlandse concessie in het gedrang brengen.

De heer Bashir vroeg waarom Brabant moet bijbetalen aan de oplossingen voor Breda-Antwerpen en Roosendaal-Antwerpen. De provincie Noord-Brabant betaalt een klein bedrag – € 250.000, als je dat klein kunt noemen – aan de oplossing. Het is gebruikelijk dat regionale overheden meebetalen aan regionale grensoverschrijdende verbindingen. Zo betalen ook de provincie Limburg en de provincie Gelderland mee aan het grensoverschrijdende vervoer in hun provincie.

De heer Bashir vroeg ook waarom er geen goede intercityverbinding meer is tussen Amsterdam en Den Haag. Met de komst van de binnen- en buitenlandse Fyra rijden er meer treinen op het baanvak Amsterdam-Den Haag. Daarom rijden sommige treinen, ook intercity's, via Haarlem. De capaciteit van het spoor is namelijk beperkt. De route via Haarlem is iets langer, maar ik vind niet dat deze als een slechte verbinding omschreven kan worden.

Dit waren mijn antwoorden op de vragen over de Fyra.

De voorzitter: Ik neem aan dat de vragen over de fiets in de Fyra dan terugkomen in het blokje fiets. Ik stel voor dat wij dan nu de interrupties gaan doen. Mijn voorstel is om dat in vijf rondes te doen. De eerste ronde zou ik willen wijden aan de reserveringsplicht, de tweede aan alles wat te maken heeft met abonnementen, de derde aan de bediening van Den Haag en West-Brabant, inclusief eventuele concurrentie op het spoor en alternatieve bediening op dat traject, de vierde aan alles wat te maken heeft met punctualiteit en de defecten aan het materieel en de vijfde aan de overige zaken.

In de eerste ronde, die over de reserveringsplicht, geef ik als eerste mevrouw Van Veldhoven gelegenheid om een vraag te stellen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dank u wel, voorzitter. Ik las in de stukken dat de reserveringsplicht er is gekomen omdat men inschatte dat de reizigers dat graag wilden. Als je denkt dat de reizigers dat willen, zou je ze de keuze moeten laten om daarvan geen gebruik te maken. De president-directeur van de NS heeft al laten weten dat hij best bereid is om daar eens naar te kijken. Bovendien is de Fyra tussen Breda en Antwerpen ook reserveringsvrij. De staatssecretaris noemt alleen het argument dat de Fyra 250 km/u rijdt. Ook in de Thalys bestaat een reserveringsplicht, maar kun je soms gewoon, met een akkoord van de conducteur, instappen en in de bar gaan zitten. Daar staan ook regelmatig mensen. Ook die trein rijdt zo hard. Gezien het belang van alle reizigers

die graag een flexibele treinverbinding hebben, hoor ik echt graag een wat deugdelijkere argumentatie voor het vasthouden aan die reserveringsplicht. Als mensen het graag willen, moeten zij kunnen reserveren. Als zij dat niet willen, moeten zij ervan kunnen afzien.

De **voorzitter**: De vragen mogen iets korter. Ook de antwoorden zijn hopelijk kort.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is geen reserveringsplicht voor de Fyra op het traject Breda-Antwerpen. Ik ben er erg blij mee dat die lijn mee is gekomen in de totale set van afspraken. De Fyra op dit traject kan zonder reserveringsplicht omdat er een ontzettend laag aantal reizigers wordt verwacht, waardoor er eigenlijk sowieso een zitplaatsgarantie is. De Fyra op het traject Amsterdam-Brussel zit echter meer dan vol.

De reserveringsplicht is geen voorstel van ons. Wij hebben gezegd dat er een zitplaatsgarantie moet zijn, onder andere vanwege veiligheid. Wij willen niet dat mensen moeten staan in een trein die 250 km/u kan rijden. Die zitplaatsgarantie is al vastgelegd in contracten die in 2001 zijn gesloten. Deze is ingevuld door de NS en de NMBS door middel van een reserveringsplicht. Zij lijken bereid om te kijken hoe deze garantie kan worden ingevuld. Dat reizigers moeten kunnen zitten in een trein die 250 km/u rijdt, is een eis waar ik nog steeds achter sta en ik denk de Kamer ook.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De staatssecretaris weet vast dat in de Thalys ook regelmatig mensen staan. Is dat dan een zeer onveilige situatie waarvan zij vindt dat die absoluut niet mag voorkomen?

Staatssecretaris **Mansveld**: De Thalys is niet overvol. Ik ga ervan uit dat de beheerder van de Thalys daar zelf naar kijkt. Zoals gezegd, vragen wij om een zitplaatsgarantie. Hoe die wordt ingevuld, ligt in dit geval bij de vervoerder.

De **voorzitter**: Ik kijk even of er andere vragen zijn over de reserveringsplicht. Dat is het geval.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een kleine aanvulling. De staatssecretaris zegt dat de vervoerders kijken naar alternatieven. Je kunt ook pas op het laatste moment het kaartje kopen of je reservering in een laat stadium wijzigen. Er is heus wel een systematiek. Zelfs op veerboten, ook in Nederland, kun je op het laatste moment je reservering wijzigen. Het kan niet zo zijn dat er 100 kleumende mensen voor het station staan terwijl een Fyra voorbij komt waarin nog 50 plaatsen vrij zijn. Ik snap dat het niet wenselijk is dat mensen staan als een trein 250 km/u rijdt. Dat zou ik ook niet willen met 140 km/u, wat ook te veel gebeurt in dit land. Maar goed, dat even terzijde. Dat is een ander onderwerp. Daar komen wij straks op terug. Ik denk dat het zoeken naar een alternatief goed is. Wij willen hetzelfde bereiken. Ik neem aan dat de staatssecretaris nog even zwaar in gesprek gaat met de vervoerders om toch te bewerkstelligen dat het niet meer voorkomt dat de Fyra rijdt met lege plekken terwijl er mensen op het perron staan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zijn kaartjes die je kunt wijzigen en kaartjes die je niet kunt wijzigen. Ik heb begrepen dat er een pakket kaartjes bestaat. Ik herhaal wat ik net zei. Op het gebied van abonnementen hebben de vervoerders een beweging gemaakt toen bleek dat er toch heel veel interesse voor was. Nu komt de reserveringsplicht ter sprake. De vervoerders lijken bereid te zijn om te kijken hoe die zitplaatsgarantie anders kan worden ingevuld. Mevrouw De Boer doet al een aantal suggesties daartoe. Ik zou dat proces even willen afwachten. Ik denk dat

het heel belangrijk is dat de vervoerders zelf kijken hoe zij dingen in hun eigen organisatie kunnen oplossen. Ik denk dat het belangrijk is dat de signalen worden opgepikt door de organisatie. De vervoerders hebben het bij de abonnementen laten blijken dat zij dat doen. Ik ga ervan uit dat dit ook op andere punten mogelijk is.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat laatste is een check waard. Ik vertrouw erop dat deze toezegging later terugkomt en dat die gestand wordt gedaan.

De heer **Bashir** (SP): In hoeverre heeft de reserveringsplicht te maken met het feit dat de nieuwe dienstregeling heel slecht is, met minder treinen? Eerder was immers veel meer beloofd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat staat er los van. Ik heb al gezegd dat er een zitplaatsgarantie is opgenomen in de concessie. Die vind ik zeer legitiem vanuit het aspect van veiligheid. De vervoerders hebben die garantie ingevuld met een reserveringsplicht. Ik wil mij niet gaan herhalen, maar ik doe dat wel heel even. Er is een publieke discussie geweest over de abonnementen. De vervoerders hebben gezegd dat zij daarnaar zullen kijken. Zij lijken ook nu bereid te zijn om te bezien of de reserveringsplicht anders kan worden ingevuld. Meer kan ik daar op dit moment niet over zeggen.

De heer **Bashir** (SP): Het lijkt mij vrij duidelijk dat daar wel degelijk een verband tussen bestaat. De staatssecretaris doet nu net alsof het onveilig zou zijn. De TGV rijdt zelfs 300 km/u en daarin gaan mensen ook naar de wc en staan zij ook wel eens in het restaurant. Het is onzin dat het onveiliger zou zijn. Als er een tekort is aan zitplaatsen, zou de staatssecretaris er dan niet voor kunnen zorgen dat er een lastminutensysteem wordt ingevoerd zodat mensen met een app op een telefoon of een iPad op het laatste moment kunnen reserveren en de lege plekken kunnen innemen? Is dat in elk geval haar inzet in de gesprekken?

Staatssecretaris **Mansveld**: In een hogesnelheidslijn heen en weer lopen naar het toilet vanaf je plaats is wat anders dan moeten staan van Amsterdam tot Brussel, met het oog op veiligheid. De heer Bashir suggereerde een lastminutensysteem. Ik hoop dat de vervoerders goed meeluisteren en meekijken. Wellicht kunnen zij zijn suggestie meenemen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Een paar weken geleden hebben wij een motie ingediend met een verzoek om de reserveringsplicht te schrappen. Ook toen hebben wij een discussie gevoerd over het feit dat de reserveringsplicht niet in de concessie zit, maar slechts een zitplaatsgarantie. Er was toen echter geen enkele beweging bij de minister van Infrastructuur en Milieu. Ik ben blij dat de staatssecretaris nu toch zegt het gesprek te willen aangaan met de vervoerders om te kijken of die reserveringsplicht kan vervallen. Ik ben ook blij met de beweging in de Kamer die er inmiddels is. Ik vind alleen wel dat het nog vrij onduidelijk is. Ik zou het heel fijn vinden – ik ga ervan uit dat er een VAO komt – als de staatssecretaris in een brief voorafgaand aan het VAO een nadere concretisering hiervan kan geven. Ik heb er al op gewezen dat je de tickets niet bij de automaat kunt kopen. Het is mooi dat met het vervallen van de reserveringsplicht waarschijnlijk ook dat probleem wordt verholpen, dat tickets dan wel via de automaat kunnen worden gekocht.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ook mevrouw Dik loopt een beetje op de zaken vooruit en suggereert allerlei dingen. Ik heb niet toegezegd dat ik een gesprek aanga. Ik heb gezegd dat het erop lijkt dat, net als er na de discussie over de abonnementen beweging is gekomen bij de vervoerders om te kijken of dat kon worden geregeld, de vervoerders bereid zijn om te

kijken hoe een reserveringsplicht eventueel anders kan worden ingevuld. De NS heeft inmiddels een app waarmee je op het perron je reservering nog kunt wijzigen. Ik heb net al gezegd dat ik graag wil afwachten welke initiatieven de vervoerders zelf ontwikkelen, in gedachte hebbende dat zij dat bij de abonnementen ook hebben gedaan, en dat even op zijn beloop wil laten. De vervoerders zijn hier immers verantwoordelijk voor.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Op zijn beloop laten klinkt alsof wij daar ergens in de loop van 2013, of eind 2013, nadere informatie over krijgen. Kan de staatssecretaris dat iets concreter formuleren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb helemaal niet gezegd dat wij het op zijn beloop moeten laten tot 2013. Dat is de invulling van mevrouw Dik. Ik vind dat je mensen de kans moet geven om zelf actie te ondernemen en zelf te kijken hoe zij hun eigen zaken anders kunnen organiseren, gehoord hebbende de publieke zaak. Ik grijp dan toch weer terug op de abonnementen. Die waren er niet. Inmiddels hebben de vervoerders laten weten dat zij daar wel degelijk naar willen kijken en blijkbaar de behoefte die er is onderkennen. De discussie over de reserveringsplicht is nog recenter. Ik wil de vervoerders de uitdaging even zelf aan laten gaan, gehoord hebbende het publieke debat. Ik wil daar op dit moment geen actieve rol in spelen. Ik wil ze eerst zelf de kans geven.

De **voorzitter**: Dank u wel. Zijn er nog vragen over de abonnementen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik had nog gevraagd hoe het werkt met ov-jaarkaarten en trajectkaarten. Mijn vraag was of het niet handig zou zijn als je de toeslag voor de Fyra op het station of zelfs in de trein zou kunnen bijchikken. Daarbij ga ik er wel van uit dat die reserveringsplicht op een andere manier wordt ingevuld. Anders is mijn vraag hoe de trajectkaarten of ov-jaarkaarten anders worden verwerkt in de prijzen voor de Fyra.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik schrijf het op, want dit detail vind ik heel interessant. Er blijkt een ov-chippaal te komen voor de Fyratoeslag.

De **voorzitter**: Ik zie dat er geen andere vragen over de abonnementen zijn. Dan gaan wij over naar interrupties over de bediening van Den Haag en West-Brabant.

De heer **Bashir** (SP): Er is indertijd een motie aangenomen van onder andere de heer Roemer. Die was overduidelijk. De staatssecretaris had zich moeten inzetten voor een verbinding tussen Den Haag en Brussel van een vergelijkbaar niveau als de eerdere verbinding. Zij heeft opeens besloten om daarvan af te zien. Zij was er niet eens, want zij was in Doha. De Kamer kon er dus niet eens meer over discussiëren. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of dit de manier is waarop zij voortaan met de Kamer omgaat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Als de heer Bashir suggereert dat ik met mijn aanwezigheid in Doha, mensen hier in Nederland heb geschouwd dan vind ik dat een vrij merkwaardige redenering. Daar wil ik afstand van nemen. Ik heb namelijk niet stilgezeten in Doha. Desondanks heb ik via iPads, iPhones en allerlei andere smartontwikkelingen redelijk goed gevolgd wat hier aan de hand was. Dat ik er fysiek niet ben, wil niet zeggen dat ik niet betrokken ben bij problemen. Hij zegt dat de bediening op het traject Den Haag-Brussel verslechterd is. Daarbij noemt hij de motie van de heer Roemer. De verbinding Den Haag-Brussel is er 35 minuten sneller op geworden.

De heer **Bashir** (SP): De reistijd is op papier weliswaar 35 minuten korter, maar wijs mij maar eens één Fyratrein aan die op tijd rijdt en op tijd aankomt. Er rijden ongeveer vier Fyratreinen. De rest is gammel, die rijden gewoon niet. Mijn vraag blijft staan. De Kamer dient een motie in waarin staat dat er een verbinding moet zijn tussen Den Haag en Brussel. Die motie is breed aangenomen. De staatssecretaris legt die motie gewoon naast zich neer. Vervolgens heeft de Kamer niet eens de mogelijkheid om van tevoren aan te geven dat zij daar niet meer akkoord kan gaan, doordat de staatssecretaris op dat moment niet in Nederland was. Zij had ook van te voren kunnen zeggen dat zij afzag van die motie, dat zij die niet zou uitvoeren. Dan hadden wij daar van tevoren een debat over kunnen voeren. De staatssecretaris ging met die motie de onderhandelingen in en opeens werden wij hier geconfronteerd met een voldongen feit, werden wij voor het blok gezet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is een treinverbinding tussen Den Haag en Brussel. Die is 35 minuten sneller, met een overstap in Rotterdam. De heer Bashir beschreef net de prestaties tot op heden van de Fyra. Ik wil iets zeggen over de wijze waarop hij dat afdeed. Ik vind het heel vervelend dat de opstart lastig is. Ik ben zelf ook niet gelukkig als de trein niet rijdt, als er schade is aan het materieel of als zaken niet goed lopen. Ik heb gezegd dat wij de vervoerders even de tijd moeten geven om op stoom te komen. De heer Bashir noemde aantallen gedupeerden. Uit de eerste cijfers is duidelijk dat de punctualiteit 53% was en dat van de eerste 80 treinen er 5 zijn uitgevallen. Er wordt hard gewerkt aan verbeteringen. De cijfers die de heer Bashir suggereert, zijn wat mij betreft niet aan de orde.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik blijf erbij dat het een gemiste kans is dat er geen rechtstreekse verbinding is tussen Den Haag en Brussel, zeker gezien de functies die hier in Den Haag en in Brussel zitten. Ik doel op internationale organisaties. Het zijn regeringssteden. Het Europees Parlement zetelt in Brussel. Het is echt een gemiste kans. Ik begrijp ook dat er een andere afweging heeft plaatsgevonden. De staatssecretaris spreekt over een streven. Bij mijn weten waren het afspraken die met België waren gemaakt. Daar hingen ook claims aan. De vraag is nog of je die claims alsnog in de lucht kunt houden. Kunnen wij die alsnog volhouden? Ik hoor dat de productielijn is afgebroken. Ik vraag mij dan af of wij die fabriek alsnog aansprakelijk kunnen stellen. Ik neem aan dat er een bepaald aantal treinstellen is besteld. Ik ga ervan uit dat een fabriek die bezig is met de productie niet bij het 20ste treinstel denkt: wij stoppen de productie maar even en ze kunnen daar naar het 21ste treinstel fluiten. Dat begrijp ik niet helemaal. Je zou dus zelfs een claim bij de fabriek kunnen neerleggen. Ik denk echter dat het probleem is dat België dat ding domweg niet heeft besteld. België heeft zich domweg niet aan de afspraken gehouden die in de oorspronkelijke samenwerkingsovereenkomst waren opgenomen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is inderdaad heel jammer. Uiteindelijk komt je na een traject van elf jaar uit op een punt dat je een set afspraken moet maken. Daar speelt ook het traject Breda-Antwerpen een rol in. Er zijn afspraken gemaakt tussen landen over de zaken die niet rendabel waren, waar vervoerders niet achter konden gaan staan. Er is natuurlijk heel veel gebeurd in die elf jaar. Er zijn claims over en weer, zoals gezegd. Er is een productielijn afgebroken. Alle argumenten optellende, denk ik dat wij met het pakket dat er nu ligt duidelijkheid hebben voor de reiziger en dat er sprake is van consistentie. Ik ben met name heel blij dat er een Fyra gaat rijden tussen Breda en Antwerpen, om ook West-Brabant te ontsluiten. Dat de reizigers tussen Den Haag en Brussel een keer moeten overstappen, in Rotterdam, was niet anders te regelen. De trein zit namelijk niet enorm vol op het traject Den Haag-Rotterdam. Er is een

keuze gemaakt in deze set afspraken, na een periode van elf jaar. In die periode is heel veel gebeurd, ook tussen ministers over en weer. Er zijn over en weer claims opgebouwd. Ik denk dat dit het best haalbare was en is op dit moment, ten dienste van de reiziger. De snelheid waarmee men van Den Haag naar Brussel kan, is er zeker niet op achteruit gegaan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een vervolgvraag, want anders moet ik het in de tweede termijn weer oppakken. Het is aardig dat wij het nu aan de orde hebben, want dat scheelt tijd in de tweede termijn. Mijn vraag betreft de onderbouwing. Om hoeveel reizigers ging het nu eigenlijk? Wellicht is die informatie nu niet paraat, maar ik zou daar graag meer informatie over willen hebben. Wat is de onderbouwing van de stelling dat het ding niet uitkan, terwijl van meet af aan de afspraak was dat er een snelle verbinding, een Fyra, zou komen tussen Den Haag en Brussel? De gemeente Den Haag gaat onderzoeken of er een alternatieve verbinding zou kunnen komen. Ik juich dat van harte toe. Wij wachten dat af, net als de staatssecretaris. Ik vind echter één dingetje toch verontwaardig. De staatssecretaris zegt dat er twee voorwaarden zijn. Het moet een internationaal reizigersnet zijn, als ik het goed heb begrepen. Daarnaast mag een dergelijk alternatief het economisch evenwicht van een binnenlandse concessie niet in gevaar brengen. Ik vraag mij dan af of wij in die concessie van de NS toch moeten regelen dat er een treinpad beschikbaar blijft voor een eventuele snelle verbinding tussen Den Haag en Brussel. Daar gaat het dus om. Dat moet onderzocht worden. Anders zeg je: de NS rijdt daar al, dus treden deze voorwaarden in werking....

De **voorzitter**: Dank u wel.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik moet het blokje gewoon even afmaken, voorzitter. Ik sprak over die claims en de procedures.

De **voorzitter**: U bent nu echt een tweede termijn aan het afsteken. U hebt een heel uitgebreid verhaal.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat scheelt straks weer. Dan zijn wij nog sneller klaar.

De **voorzitter**: Het is leuk geprobeerd, maar wij moeten wel een beetje to-the-point blijven.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb nog één opmerking over de claims.

De **voorzitter**: De staatssecretaris krijgt het woord.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw De Boer vroeg naar de cijfers inzake het traject Den Haag-Brussel. Ik krijg net de informatie dat er 20 miljoen verlies zou worden gedraaid op dit traject. Wij hebben de informatie over reizigers en dergelijke wel. Ik moet de Kamer wel op één ding attenderen. Er is een hele set afspraken, een totaal. Als je daar een stukje uithaalt, feitelijke gegevens, en die los van de set afspraken plaatst, moet je je wel realiseren dat je misschien een andere perceptie krijgt van de cijfers. Het is een totale set van afspraken. Die cijfers hebben wij en kunnen wij verstrekken aan de Kamer. Het blijft echter maar een deel van de feiten en de cijfers van de totale set afspraken.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de cijfers voor het VAO aan de Kamer worden toegezonden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wij kunnen cijfers leveren over het totale aantal reizigers dat voorzien zou zijn op het traject Den Haag-Brussel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zou dan graag ook een vergelijking willen zien met de cijfers inzake Brussel-Amsterdam.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit is precies wat ik bedoel. Ik moet even kijken of wij die kunnen leveren, wat wij kunnen leveren in verhouding tot wat. Ik heb er geen problemen mee om brokjes te geven van een totale set afspraken waaraan een breder palet overwegingen ten grondslag heeft gelegen, maar ik heb wellicht wel problemen met de interpretatie ervan.

De **voorzitter**: Ik concludeer dat de staatssecretaris de Kamers cijfers zal sturen over zowel het traject Brussel-Den Haag als over het traject Brussel-Amsterdam.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Mijn vraag is niet beantwoord. Ik heb gevraagd hoe het zit met de voorwaarde dat een nieuwe lijn de binnenlandse concessie niet in gevaar mag brengen. Daarnaast heb ik gevraagd naar de claims die wij nu laten liggen. Ik zou zeggen dat wij die claims gewoon in de lucht moeten houden. Misschien kunnen wij daar een eventueel alternatief van de gemeente Den Haag voor de verbinding Den Haag-Brussel mee financieren.

De heer **Bashir** (SP): Mijn vraag over de claim bij AnsaldoBreda is ook niet beantwoord.

De **voorzitter**: Nee, dat is een ander punt. Dat komt straks terug bij de beantwoording van de vragen over de defecten aan het materieel. Wij zijn nu bezig met de bediening van Den Haag en Breda. Het is al ingewikkeld genoeg, mijnheer Bashir.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat betreft de claims over en weer: het is lastig om in de openbaarheid een aantal financiële gegevens over de gehele deal vrij te geven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Toch had minister Eurlings daar een stuk minder moeite mee. Hij zei dat hij op basis van het innen van een schadeclaim zou kijken wat hij zelf kon doen. Daarbij is een bedrag van 200 miljoen genoemd. Waar is die claim gebleven? Waarom is er niet gekozen voor een oplossing die werd genoemd in de besluitenlijst van het BO MIRT, namelijk om een aantal keren per dag – daarin werd twee keer genoemd, maar meer is misschien ook mogelijk – de trein naar Den Haag te laten rijden en een aantal keren naar Amsterdam? Juist als je het hebt over het hele pakket, zoals de staatssecretaris doet, verbaast het mij heel erg dat dit element uit dat pakket ineens als verliesgevend is betiteld en eruit is gehaald. Precies zoals de staatssecretaris zegt, is de essentie van een pakket dat er voor iedereen wat in zit. Er was dus overeenstemming over het totale pakket. Ik weet nog steeds niet waarom zij dat element heeft laten vervallen, terwijl wij daar eigenlijk weinig voor hebben teruggekregen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat moet u niet zeggen tegen de mensen in Breda, mevrouw Van Veldhoven. Zij hebben er Breda-Antwerpen voor teruggekregen. Ik heb al meermalen gezegd dat er een totaalpakket aan afspraken is gemaakt om er na elf jaar gesteggel voor te zorgen dat er duidelijkheid is voor de reiziger. Er is een aantal keuzes in gemaakt en er is een aantal claims tegen elkaar afgewogen. Dat is een totaalpakket van elf jaar, van diverse ministers, onderhandelaars en wie er verder voorbij is gekomen. Daar is deze set afspraken uit gekomen. Ik denk dat het een goede set afspraken is. Gegevens over claims en andere financiële zaken kan ik de Kamer uitsluitend vertrouwelijk doen toekomen, niet in de openbaarheid.

Den Haag-Rotterdam is er niet op mijn initiatief uitgelicht. Vanaf het moment dat de deal bekend werd, is dat het pijnpunt geweest van het opheffen van de Beneluxtrein. Wat mij betreft is het trouwens geen pijnpunt. Het is vanaf 2001 een duidelijke keuze geweest.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de betreffende informatie vertrouwelijk voor de Kamer ter inzage wordt gelegd. Daar is een procedure voor. Kan de staatssecretaris dat toezeggen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, dat kan ik toezeggen.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De staatssecretaris zegt dat wij in het pakket Breda-Antwerpen terug hebben gekregen. Ik constateer dat die trein acht keer per dag rijdt. Dat is eens in de twee uur. Zij kan toch niet volhouden dat dit een volwaardige verbinding is?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is een trein zonder toeslag en zonder reserveringsplicht met een zeer lage bezettingsgraad. Op verzoek van de Kamer is deze meegenomen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik vrees dat wij het hierover niet eens zullen worden.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een juiste conclusie. Wij gaan naar het volgende blokje. Dat gaat over de punctualiteit en de defecten aan het materieel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Weet de staatssecretaris waar de defecten in het materieel in zitten en hoe snel die kunnen worden opgelost? Moet de conclusie niet zijn dat goedkoop duurkoop is? Ik wil de staatssecretaris nog even meegeven dat Breda-Antwerpen ook al in de verbinding Den Haag-Brussel zat. Het is dus gewoon een verkorting van een lijn die was toegezegd. Er is dus wel degelijk iets vervallen uit het pakket. Daarom houd ik mijn vraag staande wat Nederland daar dan voor heeft teruggekregen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Die verbinding zat niet in het pakket van 2001, alleen in een ministeriële afspraak uit 2005.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg wat er precies aan technische mankementen is op dit moment. Die feiten ken ik niet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wanneer kan de staatssecretaris ons daar meer over vertellen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al gezegd dat de vervoerders en de infrabeheerders de problemen tot op de bodem aan het analyseren zijn. Ik ken de uitkomsten van die analyse nog niet. Zodra die gegevens er zijn, kan ik mij voorstellen dat de Kamer die krijgt. Het is een technische analyse. Ik heb gegrepen dat er sprake was van opstartproblemen met de veiligheidsaspecten van de trein. Er moet een speciale procedure worden gevolgd. Dat is het enige technische aspect dat ik daarvan ken.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat zodra die informatie van ProRail en de vier organisaties er is, die naar de Kamer wordt gezonden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan alleen niet toezeggen wanneer dat is, of dat binnen weken of maanden is. Ik heb geen idee binnen welk tijdsbestek

die informatie beschikbaar is. Ik ben niet zo technisch dat ik een Fyra kan laten rijden.

De **voorzitter**: Dat begrijpen wij uiteraard. Ik denk dat het de staatssecretaris wel duidelijk is dat de Kamer een redelijk groot gevoel van urgentie heeft, net als sommige anderen. Ik ga ervan uit dat zij haar uiterste best doet om daar druk op te zetten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, daar zal ik mijn uiterste best voor doen. Dat lijkt mij logisch.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik begrijp het niet, met die Fyra. Er wordt volgens mij al een jaar op proef gereden. Hoe kan het dat nu het ding eindelijk gaat rijden, er ineens allerlei mankementen zijn? Wij snappen het allebei niet, laten wij het daar maar op houden. Ik zou willen dat de staatssecretaris er bovenop gaat zitten om ervoor te zorgen dat het ding goed gaat rijden. Dat is de afspraak. Wij hebben het vandaag over de concessieverlening aan de NS en ook over de concessieverlening voor de hsl. Wij moeten duidelijke afspraken maken met de NS. De NS moet ervoor zorgen dat het materieel op orde is, dat het ding op tijd gaat rijden en dat die problemen worden opgelost. Dat deze problemen er zijn nadat er een jaar op proef is gereden, gaat er bij mij niet in. Laten wij ook duidelijke afspraken maken over de punctualiteit van het ding, zoals ik net al zei. Mensen moeten erop kunnen erop rekenen dat dat ding rijdt ...

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

Mevrouw **De Boer** (VVD): ... in elk geval van Amsterdam naar Brussel. Nog niet langs Den Haag.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Wij zijn nu al een tijd bezig over deze trein. Ik heb nu een beetje het gevoel alsof ik in de klachtencommissie van de NS terecht ben gekomen. Ik wil hierbij niets afdoen aan de problemen die er zijn, die de reizigers ervaren, en aan het feit dat de treinen moeten rijden. Ik hoor echter geen vragen in de interruptie. Ik vraag mij ook een beetje af of nu wordt verwacht van de staatssecretaris dat zij zelf de trein gaat besturen. Volgens mij verwachten wij dat niet. Kunnen wij niet een beetje afronden en naar een tweede termijn gaan? Wij vallen nu meer in herhalingen voor de bühne met het houden van een verhaal dat wij het erg vinden dat de Fyra niet rijdt – dat vind ik ook – dan wij hier echt nog effectief debatteren over hoe het beter kan op het spoor. Daarvoor zitten wij vandaag toch uiteindelijk bij elkaar!

De **voorzitter**: Afgezien van het feit dat ik inderdaad iedereen aanraad om altijd kort en bondig te zijn – dat is altijd mooi meegenomen – hebben wij vooraf met elkaar afgesproken dat de Kamer juist op dit punt zeer ruim de gelegenheid zou krijgen om te interrumperen. Dit punt zit een aantal leden hoog. Ik geef de Kamer die ruimte dus. Ik denk dat iedereen zijn eigen woorden kiest.

De heer **Bashir** (SP): Wij zitten inderdaad niet in de klachtencommissie van de Fyra. Wij zijn echter wel parlementariërs en wij vertegenwoordigen het volk, dat nu last heeft van de gammele Fyratreinen die niet rijden. Ik vraag de staatssecretaris of zij zich ervan bewust is dat de aanleg van de hsl miljarden heeft gekost, echt miljarden. Nu rijdt de Fyra niet. Dat zorgt voor schade, bij reizigers en bij de NS. Is het dan niet terecht om een schadeclaim in te dienen bij AnsaldoBreda?

De **voorzitter**: Ik wijs de staatssecretaris erop dat er ook nog een vraag van mevrouw De Boer ligt. Ik was in de hectiek vergeten om die te laten beantwoorden. Die zou zij ook gelijk kunnen meenemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb van de week in het vragenuurtje de Kamer geïnformeerd over de opstartproblemen van Arriva. Ik heb al eerder de opstartproblemen van de Thalys in herinneringen gebracht. Wij zijn nu vier dagen ver. Er zijn in de concessie afspraken gemaakt over de ingroei van vervoer en over de punctualiteit. De defecten van de treinen worden nu geanalyseerd door alle betrokkenen. Ik vraag de Kamer toch om te bezien hoe dit zich ontwikkelt in de komende dagen en weken. Dit is niet de eerste keer dat er bij het opstarten wat problemen zijn.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind dat een teleurstellend antwoord. Het gaat gewoon om de vraag of er een schadevergoeding moet komen of niet. Ik vraag de staatssecretaris hoeveel tijd zij de Fyra gunt. Hoelang mag het duren? En wat kan de reiziger in de tussentijd verwachten? Krijgt die nu ook een schadevergoeding? De reiziger lijdt immers ook schade.

Staatssecretaris **Mansveld**: Hoe lang het mag duren, hangt wat mij betreft een beetje af van wat precies de opstartproblemen zijn. Ik weet niet of die volgende week zijn verholpen of dat dit enkele weken gaat duren. Ik wil nog even wachten op de inschatting van de experts over de ernst van de problemen en de tijd die nodig is om die op te lossen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Laat ik korthedshalve aansluiten bij de vragen die al zijn gesteld door de fracties van de VVD en de SP. De staatssecretaris heeft die al beantwoord. Wij zijn natuurlijk ook enorm teleurgesteld dat deze trein na al die testen niet rijdt en dat de frequentie zo slecht is. Maar goed, de vragen zijn gesteld en de staatssecretaris heeft ze beantwoord. Ik zou heel graag zien dat de problemen op korte termijn worden opgelost.

De **voorzitter**: Dan houd ik nog een laatste ronde voor de overige punten op het gebied van de Fyra. Je kunt je bijna niet voorstellen dat die er nog zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Sorry, voorzitter. Ik wil nog graag een reactie op wat ik heb ingebracht. Mijn vraag was hoe het kan dat er na zo lang proefrijden nog steeds mankementen zijn. Het antwoord daarop krijgen wij nog. Wij balen er allebei van. In tweede instantie heb ik gezegd dat nu het moment is om in deze concessie te regelen dat er vastomlijnde afspraken worden gemaakt over de punctualiteit van die Fyra. Kan de staatssecretaris met een voorstel komen?

De **voorzitter**: Daar heeft de staatssecretaris op gereageerd, al was dat wellicht niet tot tevredenheid van mevrouw De Boer.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil er nog wel iets over zeggen. Dit wil niemand, niet voor de reiziger, niet voor de vervoerders zelf en niet voor de bouwer. Niemand wil dat het misgaat bij de opstart, zeker niet voor de reiziger. De start in wintertijd kan wellicht een complicatie zijn. Zoals gezegd, ben ik hier niet technisch mee bekend. Reizigers hebben geld teruggekregen bij vertraging. Gestrande reizigers hebben gratis tickets gekregen. Het is natuurlijk niet zo dat mensen blijmoedig zitten te wachten tot de Fyra niet rijdt om de reiziger te benadelen. Niemand wil dit, niemand verwachtte dit en iedereen wil dat dit zo snel mogelijk wordt opgelost. Ik ga ervan uit dat er met man en macht aan wordt gewerkt en dat er een oplossing in zicht is. Ik heb er vertrouwen in dat de vervoerders en de technische mensen daar alles aan zullen doen.

De **voorzitter**: Zijn er nog andere aspecten blijven liggen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw De Boer had nog een vraag over de concessie. Ik heb net al gezegd dat de ingroei van vervoer vastligt in de concessie en de punctualiteit ook.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik hoop dat de staatssecretaris uit dit overleg vooral het gevoel van urgentie meeneemt. Wij hopen dat zij dat voelt. Natuurlijk is er begrip voor dat er aanloopproblemen zijn op de korte termijn. Als ze langer zouden duren of als het iets structureels blijkt te zijn, moet de Kamer dat goed kunnen beoordelen. Daarom dank voor het toezenden van de informatie.

Ik heb nog een verduidelijkende vraag over een punt dat al eerder is opgebracht door mevrouw De Boer, namelijk het alternatief dat door de gemeente Den Haag wordt onderzocht. Het blijkt dat dit mogelijk is als het hoofddoel het vervoeren van internationale reizigers is en het geen afbreuk doet aan het evenwicht van de binnenlandse concessie. Zou een alternatieve trein afbreuk kunnen doen aan het evenwicht van de binnenlandse concessie als je bedenkt dat die heel Nederland beslaat?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat antwoord had de Kamer inderdaad nog van mij te goed. Internationaal vervoer is geliberaliseerd. Iedere vervoerder kan dus een internationale trein gaan rijden. De Europese wetgeving zegt dat er dan wel sprake van een economisch evenwicht moet zijn. Dat moet omdat door ons op nationaal niveau op het hoofd-railnet een uniek recht is gegeven aan de NS. Een internationale trein mag dus slechts mondjesmaat reizigers nationaal vervoeren. Dat komt dus doordat wij de nationale concessie aan de NS hebben gegeven en door de Europese wetgeving op dit punt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Juist omdat de HSA nu is geïntegreerd in de rest van het hoofdrailnet, kun je je afvragen of dat kleine aandeel reizigers dat op dat stukje naar Den Haag zou reizen een economische onevenwichtigheid zou kunnen veroorzaken. Hoe schat de staatssecretaris wat dat betreft de kansen in? Het is dan toch maar een klein treintje op een heel groot netwerk?

Staatssecretaris **Mansveld**: De trein kan dus geen binnenlandse stop maken, omdat er geen binnenlandse passagiers vervoerd kunnen worden.

De **voorzitter**: Ik denk dat hiermee het blok over de Fyra voldoende uitgediscussieerd is. Ik stel voor dat de staatssecretaris haar beantwoording vervolgt met de overige punten die nog openstaan.

Staatssecretaris **Mansveld**: De PVV-fractie heeft vragen gesteld over de tijdelijke wegwerp-ov-chipkaart. De wegwerpchipkaart is bedoeld als aanvulling op de ov-chipkaart. Deze is bedoeld voor de incidentele reiziger die niet in het bezit is van een ov-chipkaart, maar wel af en toe wil kunnen reizen. Ik kan mij voorstellen dat het hetzelfde is als de wat duurdere strippenkaart, afgestemd op de reis, die in de bus te koop was voor mensen die niet in de voorverkoop een lange strippenkaart wilden kopen.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb er wat meer vragen over gesteld. Wat zijn nu de voordelen? Is het plastic ding duurder dan een gewoon papieren kaartje? Wat is nu het grote probleem van het papieren kaartje eraanstaand behouden? Al staat er maar één zo'n automaat op ieder station.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het antwoord is heel simpel. Wij hebben afgesproken dat wij met de ov-chipkaart zouden gaan werken. Als

oplossing voor het genoemde probleem is de tijdelijke wegwerp-ov-chipkaart bedacht.

De **voorzitter**: De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd of in de concessie kan worden opgenomen dat de NS treinen moet kopen die 200 km/u kunnen rijden. Het materieelpark van de NS kan nu 160 km/u, terwijl er maar enkele trajecten zijn waar 160 km/u kan worden gereden. Alleen op de HSL-Zuid en op de Hanzelijn is 200 km/u mogelijk. De NS verplichten om duurdere treinen te kopen, is niet zinvol. Wel kan de NS uit zichzelf, gezien de samenvoeging van de hsl en de HRN, dergelijk specifiek materieel kopen. Die keuze is echter aan de NS, want anders betalen wij ervoor. Ik denk niet dat dit uw keuze is, mevrouw Dik.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Nee, dat de rijksoverheid daarvoor betaalt is niet mijn keuze. Ik vind wel dat de overheid een integrale visie moet hebben op de toekomst van het spoor. Reistijdverbetering is daarvoor de ChristenUnie een essentieel onderdeel van. Als wij die reistijdverbetering willen realiseren, bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat er in de toekomst 200 km/u wordt gereden op delen van het spoor, zal daar het materieel voor beschikbaar moeten zijn. Wij stellen nu een concessie vast. Er is geconstateerd dat de afschrijvingstermijn van materieel soms 40 jaar is. Dan zullen wij daar toch een stap naartoe moeten zetten. Waarom wil de staatssecretaris die stap niet zetten?

Staatssecretaris **Mansveld**: Wij komen in de eerste helft van volgend jaar met een plan van aanpak gebaseerd op 160 km/u.

De **voorzitter**: Is dat voor het zomerreces?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja.

Tot slot was er nog een vraag van de PvdA, namelijk om in de concessie een garantie voor samenwerking op te nemen zodat in de ov-chipkaartgebieden één keer inchecken en één keer uitchecken mogelijk is.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mag ik interrumpen, voorzitter?

De **voorzitter**: Als dat leidt tot een verduidelijking van uw vraag, is dat prima.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik denk het wel. Ik denk dat het ook u helpt, voorzitter. Het ging mij niet om één keer in- of uitchecken. Ik vind het niet zo'n heel groot probleem als mensen meerdere keren moeten in- en uitchecken. Het ging mij om het opstaptarief dat mensen betalen bij verschillende vervoerders. Mijn vraag was of daarnaar kan worden gekeken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja. En marge van deze vergadering komen allerlei zaken voorbij die met de ov-chipkaart te maken hebben. Daar komen wij op terug. De kwartiermaker is daarmee bezig. Ik ga ervan uit dat wij daar zo spoedig mogelijk op kunnen terugkomen.

De **voorzitter**: Zijn er vragen blijven liggen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Met het risico dat dit behandeld is toen ik de zaal even moest verlaten: ik heb de staatssecretaris gevraagd naar mogelijke oneerlijke concurrentie. Wij horen van partijen als Veolia en Connexxion dat de NS mogelijk zijn positie misbruikt. De NS zegt dat dit

niet waar is. Het lijkt mij heel goed om daar eens een onafhankelijk onderzoek naar te laten doen. Wil de staatssecretaris daar met de verschillende partijen het gesprek over aangaan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Is dit al de tweede termijn, voorzitter?

De **voorzitter**: Nee. Wij zijn bezig met het inventariseren van de openstaande vragen uit de eerste termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dan wil ik deze vraag graag in de tweede termijn beantwoorden.

De **voorzitter**: Dat mag. Zijn er nog andere openstaande vragen?

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb nog een heel kleine vraag over een probleempje met de ov-chipkaart waarover onduidelijkheid bestaat. Wat gebeurt er als ik om twee minuten voor negen incheck, terwijl om negen uur de korting ingaat? Geldt dan de hele reis het volle tarief of gaat om negen uur, vanwege de tijd, het kortingstarief in? Wat wordt er dan afgerekend?

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar heb ik wel een antwoord op. Misschien moeten wij het niet hardop zeggen, maar de korting gaat om vijf voor negen in. Twee minuten voor negen is dus safe.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik wil hier nog een vervolgvraag over stellen, voorzitter. Moet dat in de tweede termijn, of kan dat nu?

De **voorzitter**: Doet u het nu maar.

De heer **De Graaf** (PVV): Het lijkt ons eerlijker dat als je ingecheckt bent in het systeem en je in die trein zit, het kortingstarief wel om negen uur gaat gelden. Kan daar een oplossing voor worden gevonden? Anders betalen mensen immers nodeloos het volle tarief omdat die trein toevallig om zes minuten voor negen vertrekt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zei net al dat het om vijf voor negen ingaat. Mensen die om twee voor negen instappen, zijn dus al safe. Er is natuurlijk gewoon een moment waarop het ingaat. Als je dan twee minuten eerder bent, mja ...

De **voorzitter**: Ik denk dat duidelijk is dat het inchecken tegen het kortingstarief vanaf vijf voor negen mogelijk is. Dat lijkt mij een duidelijk antwoord.

De heer **De Graaf** (PVV): Vroeger, voor de ov-chipkaart, nam je op een traject als Den Haag-Enschede twee kaartjes. Eentje van Den Haag naar Utrecht voor het volle tarief. Vanaf Utrecht kon je een kaartje kopen naar Enschede, of Zwolle, Groningen of Leeuwarden, tegen het kortingstarief. Dat kan nu niet, want dan moet je de trein uit om uit te checken en weer in te checken en dan ben je te laat voor dezelfde trein.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het antwoord is ja.

De **voorzitter**: Zijn er nog andere vragen blijven liggen?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Er zijn vier vraagjes blijven liggen. Ik had een vraag over de zonetreinen en de sneltreinen. Daar zou ik heel graag een reactie van de staatssecretaris op willen hebben. Het bestaande systeem met sprinters en intercity's is weliswaar eenduidig en eenvoudig,

maar is niet flexibel. Met zonetreinen en sneltreinen zou je volgens mij zeker reistijdverbetering kunnen boeken. Ik wil graag een reactie op de ov-barometer die wij hebben voorgesteld, waarmee per traject de prestaties en de klantbeoordeling kunnen worden bijgehouden. Ik heb ook gevraagd naar de decentralisatie van de Valleilijn en de lijn Eindhoven-Roermond. De standpuntbepaling daarover kan niet wachten tot de midterm review omdat de concessie in 2016 afloopt. Ik wil bovendien heel graag weten wat de staatssecretaris gaat doen met de door de Kamer aangenomen motie over het traject Den Haag-Eindhoven, binnen het kader van de integratie van de hsl op het hoofdrailnet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mag ik die vragen in tweede termijn beantwoorden?

De **voorzitter**: Dat mag. Gezien het feit dat wij al weer tweeënhalve uur bij elkaar zitten, stel ik een korte schorsing voor. Daarna gaan wij door met de tweede termijn van de Kamer.

De vergadering wordt van 19.39 uur tot 19.50 uur geschorst.

De **voorzitter**: De spreektijd in tweede termijn bedraagt drie minuten per fractie. Ik stel voor om geen onderlinge interrupties toe te staan in deze termijn. Ik denk dat wij onze tijd zo nuttig mogelijk moeten gebruiken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik kijk terug op dit debat. Ik vind het heel belangrijk om een gevoel van urgentie te zien bij de staatssecretaris. Dat heeft zij niet op alle punten laten zien waar ik dat had gehoopt. Zeker in de periode waarin wij de concessie opstellen, moeten wij de juiste knoppen installeren. Anders komen de debatten terug, de woordenwisselingen, die wij de afgelopen tijd met minister Schultz hebben gehad. Zij zei dan: het staat zo in de concessie, ik kan er eigenlijk weinig mee. Dit is een moment om daar heel zorgvuldig over na te denken en niet alleen te denken dat alles goed gaat, al hopen wij dat natuurlijk allemaal. Wij moeten ook nadenken over de manier waarop wij dingen zouden willen bijsturen als het allemaal niet goed gaat. Ik doel op dingen als duidelijkere informatie over de punctualiteit, zoals al is besproken, een top 10 van slechte lijnen en betere informatie over hoe het in de spits verloopt, zodat reizigers zich beter herkennen in de punctualiteitscijfers. Het moet voor de NS ook duidelijker zijn waar nog dingen opgelost moeten worden. Ik doel ook op garanties voor eerlijke concurrentie, waar ik al een aantal voorbeelden van heb genoemd. Daarnaast moet er een alternatieve invulling van de zitplaatsgarantie komen. De huidige vorm maakt het gebruik van de Fyra onaantrekkelijk. Dat moet gewoon anders, uiteraard binnen de waarborgen van veiligheid. Laten wij daarbij als Kamerleden zo min mogelijk op de stoel gaan zitten van de vervoerder waar het gaat om het hoe. Het wat moet echter wel helder zijn. Die reserveringsplicht is niet goed. Daar zouden wij vanaf moeten. Ik wil de staatssecretaris nog meegeven, waar het gaat om veiligheid, dat voor de ICE-treinen in Duitsland geen reserveringsplicht geldt, terwijl die 300 km/u rijden. Dat om nog wat context te geven. Ik vraag de staatssecretaris nogmaals of zij een actieve rol wil spelen bij de totstandkoming van dat alternatief. Er is veel misgegaan met de aanbesteding, de bouw en nu de opstart van de Fyra. Het zou mijn fractie heel erg nuttig lijken als wij door de NMA of de Algemene Rekenkamer nog eens een goed onderzoek laten doen naar het proces van aanbesteding en de bedragen die daarmee zijn gemoeid. Laat een van deze instanties terugkijken welke lessen wij hier nu van kunnen leren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Kunt u herhalen wat u net zei over het onderzoek dat u wilt?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er is best veel misgegaan, eerst bij de aanbesteding van de hogesnelheidslijn en vervolgens bij de bouw ervan. We zagen eerst dat er een aanbod is geweest voor 160 miljoen per jaar. Dat werd toen verlaagd naar 148 miljoen omdat toch de inschatting werd bijgesteld. Daar moest dan weer een soort garantie van 200 miljoen tegenover staan. Nu zien wij dat de businesscase nog maar 60 miljoen waard zou zijn. Die wordt nu in het contract opgenomen voor 101 miljoen. Als je zo terugkijkt, is dat niet een heel helder proces. Het lijkt mij belangrijk dat wij ervan leren. Dus zou ik graag een onderzoek naar de aanbesteding, de bouw en de opstart, het hele proces, en de bedragen die daarmee gemoeid zijn door de Algemene Rekenkamer of de NMa willen laten uitvoeren.

Wat betreft eerlijke concurrentie in de toekomst, lijkt het mij heel erg nuttig om nader met elkaar te kijken naar de punten die al heb genoemd, zoals de kaartjesautomaten, het vastgoed en de verdeling van de tarieven. Ik zou graag zien dat daar een onafhankelijk onderzoek naar wordt gedaan. Ik wil ook graag dat er een rondetafelgesprek over wordt georganiseerd, maar daar gaan wij als Kamer zelf over. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of zij bereid is om dat onderzoek te laten uitvoeren en die gesprekken aan te gaan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik hecht eraan dat er afspraken worden gemaakt. De concessie komt nog langs in de Kamer. Dan kunnen wij zelf beoordelen of er goede afspraken zijn gemaakt, of er duidelijke afspraken zijn gemaakt en of er concrete afspraken zijn gemaakt, zoals over de zitplaatsen en de punctualiteit.

Ik kom op de concessie. Wij balen allebei van die Fyra. Daar baalt iedereen van. Dat zal dan wel. Er moet ergens een moment zijn waarop iemand erop aangesproken zou kunnen worden. Er moet iemand op een zeker moment ter verantwoording geroepen kunnen worden, want anders doen wij maar wat met zijn allen en hoeven wij ook geen overeenkomsten meer te sluiten. Die concessie is er. Daar zijn ook afspraken in gemaakt. Mijn vraag is wat dan in die concessie de afspraken over de Fyra zijn.

Misschien kan ik die niet nu meteen krijgen. Ik wil best graag weten wat de afspraken zijn over de punctualiteit, want daar gaat het eigenlijk om. Wat zijn dan de sancties? Moeten wij die er niet in opnemen? Wij hebben het nu over de concessie aan de NS. Daarin moeten wij duidelijke afspraken maken over de punctualiteit. Als die er al zijn, wil ik ze zien. Als die er niet zijn, moeten zij er komen. Er moeten sanctiemogelijkheden komen. Enfin, eigenlijk het hele palet waar ik het eigenlijk in de eerste termijn al over had en wat hier allemaal nog langskomt. Volgens mij stellen wij hier vandaag kaders. Dit is in elk geval een kader dat ik de staatssecretaris heel graag wil meegeven: duidelijke afspraken, duidelijke sanctiemogelijkheden, enzovoorts.

Verder hebben wij eigenlijk alles al een beetje besproken. Ik ben blij dat de staatssecretaris volgend voorjaar snel, ik meen de eerste paar maanden, in gesprek gaat met de decentrale overheden over de lijnen in het noorden van Nederland en ook over Eindhoven-Weert, die ik was vergeten. Ik zou het heel mooi vinden als wij daarover een terugkoppeling krijgen. Dan zien wij volgend jaar wel hoe dat uitpakt. Ik wacht eerst even de gesprekken af over het draagvlak in de regio.

Wij hebben het ook even gehad over het ERTMS. Ik heb daarbij ook het ATB Vv genoemd. De staatssecretaris zegt dat de NS zelf moet weten of hij ERTMS gaat gebruiken. Volgens mij is in het regeerakkoord afgesproken dat dit wordt ingevoerd. Als wij investeren in ATB Vv dan hoeven wij dat niet te doen. Ik worstel daar toch een beetje mee. Er zijn al 1800 seinen aangepast. Wij moeten ook even kijken of er nog een aantal

seinen moet worden aangepast. Veiligheid op het spoor gaat immers voor alles. Veiligheid staat ook gelijk aan kwaliteit, volgens mij. Wij hechten eraan dat de corebusiness van de NS het vervoer is. Daar hebben wij geen duidelijke afspraken over gemaakt. De NS is een vervoerder en moet eigenlijk terug naar zijn corebusiness. Andere vervoerders hebben te maken met gedwongen winkelering waar het gaat om de kaartverkoop, reizigersinformatie en dergelijke. Moeten wij niet eens kijken of wij dat in de toekomst niet moeten scheiden? De NS moet gewoon het vervoer doen. Daarnaast moet er een onafhankelijk iets komen – ik kan het hier nog niet uit mijn duim zuigen, eerlijk gezegd – zodat iedere vervoerder een eerlijke kans heeft om de inkoop te doen. Er moet iemand komen die dat op een eerlijke manier verkoopt. En dan hebben wij natuurlijk de hsl.

De **voorzitter**: Ten slotte, mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Over de ov-chipkaart komen wij nog te spreken. De betere benutting van het goederenvervoer wordt meegenomen in de Lange Termijn Spooragenda. Dat is ook goed. Ook betere benutting van de Betuwelijn hoort daar volgens mij bij. Mijn laatste punt is de hsl. Ik hecht dus inderdaad aan het onderzoek door de gemeente Den Haag. Wij blijven het een gemiste kans vinden. Den Haag had aan het snelle spoor naar Brussel moeten liggen. Ik weet niet welke afwegingen daaraan ten grondslag hebben gelegen. Ik zou graag het onderzoek van Den Haag willen afwachten. Die claims zijn mij nog steeds niet helder. Die kunnen wij toch niet zomaar laten vallen? De staatssecretaris zegt wel ...

De **voorzitter**: U moet nu echt afronden, mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik rond het af. Er is een samenwerkingsovereenkomst en één afspraak daaruit wordt niet nagekomen. Alle afspraken moeten worden nagekomen. Licht er dan niet een claim op België? Wij missen die zo belangrijke verbinding voor Den Haag met Brussel. In de concessie die wordt verleend aan de NS moet er rekening mee worden gehouden dat er ruimte blijft op het spoor tussen Rotterdam en Den Haag.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Wij zijn het niet altijd met elkaar eens. Ik moet zeggen dat de staatssecretaris in een van haar eerste debatten in deze Kamer de vragen op een heel goede manier heeft beantwoord. Dat is een compliment waard.

Ik begin met de concessie aan de NS. Wij steunen de onderhandse gunning van de concessie aan de NS. Wij steunen niet het verpatsen van nog meer lijnen aan andere vervoersbedrijven. Wij steunen dus niet het decentraliseren van spoorlijnen in Limburg en die van de verbinding Zwolle-Enschede. Ik vind dat de staatssecretaris onvoldoende is ingegaan op de problemen die reizigers ervaren als zij op een bepaald stuk met verschillende vervoersbedrijven moeten reizen. Ik vraag haar om daarop in te gaan.

Ik kom nu op de fiets in de Fyra, op internationale verbindingen, en ook in de concessie voor het binnenland. De staatssecretaris heeft gezegd daarover nog na te willen denken en daarop terug te willen komen.

De **voorzitter**: Kunt u nog even het punt over de fiets herhalen?

De heer **Bashir** (SP): De staatssecretaris heeft gezegd dat zij nog even gaat nadenken over de manier waarop de fiets een goede plek in de concessie en in de treinen krijgt. Ik vraag haar daar op korte termijn op

terug te komen, zodat wij dat nog op een goede manier kunnen meenemen in de concessie.

Wij vinden dat internet gratis aangeboden moet blijven worden.

De staatssecretaris heeft toegezegd terug te komen op de toegankelijkheid nadat zij een gesprek heeft gevoerd met Roos Prommenschenkel. Ik zou daar graag een verslag van willen hebben. Dat ontvang ik ook graag op korte termijn, zodat wij weten of dat gesprek nog enige beweging bij de staatssecretaris teweeg heeft gebracht.

Ik ben wel heel erg teleurgesteld in de beantwoording van de staatssecretaris van vragen over de Fyra. Er is heel veel geld geïnvesteerd in de hogesnelheidsverbinding en wij hebben er nog steeds niet de vruchten van kunnen plukken. De SP blijft dan ook bij het voorstel om de Fyratreinen naar Italië terug te sturen en om een schadevergoeding te eisen van AnsaldoBreda. Zolang de punctualiteit van de Fyra niet even hoog is als die van de NS, moet bovendien de Beneluxtrein blijven rijden. Daar heeft de staatssecretaris nog niet op gereageerd. Ik hoor daar graag een reactie op.

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen die zijn gemaakt over de claims die wij laten liggen en over dat Den Haag niet verbonden wordt met de Fyra. Er is al een VAO aangevraagd. Reken er maar op dat ik ook met een aantal moties kom over de onderwerpen die ik net noemde.

De voorzitter: Dat had de voorzitter al ingeschat.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik kan alvast toezeggen dat wij ook een aantal moties zullen indienen tijdens het VAO. Dat is een toezegging van deze kant van de tafel.

Wij zullen de concessie steunen en ook de mogelijke gunning van twee lijnen in Limburg aan een andere vervoerder. Daar ligt wel de grens voor de PVV. Hierna moeten geen andere lijnen aan anderen gegund worden. Wij zijn door dit debat gesterkt in onze observatie dat de marktwerking op het spoor heeft geleid tot een verwijdering van hetgeen de reiziger gewoon wil, namelijk veilig van A naar B reizen. Ik heb in een vorig overleg over het spoor een aardige bullshitbingo met management- en marketingtermen hier neergelegd. Die zal ik niet herhalen. Ik heb toch een aantal van die termen hier wel teruggehoord van de staatssecretaris. Dat is een illustratie van het feit dat wij daarin een beetje aan het verwijderen zijn van de basis.

Ik vind dat er met betrekking tot veiligheid te weinig oplossingen worden geboden door de staatssecretaris. Een poortje houdt niet alles tegen. Ook tuig koopt gewoon een ov-chipkaart als het de trein in wil. Een gedeelte zal worden tegengehouden, maar een groot gedeelte zal ook gewoon de trein in komen. Bovendien staan nog niet op alle stations poortjes. Op veel stations staan ze ook gewoon nog open.

Het antwoord van de staatssecretaris op vragen over het papieren treinkaartje was: wij doen het omdat wij ooit hebben afgesproken over te stappen op ov-chipkaart. Daarom is er ook deze rare tussenoplossing. Volgens mij zit in die afspraak alle ruimte om daarnaast op ieder station één automaat te laten staan om een papieren treinkaartje te kunnen aanbieden.

Ik sluit mij aan bij D66 – ik doe het niet heel snel, maar deze keer wel – waar het gaat om het monopolie en het monopolistengedrag van de NS ten aanzien van bijvoorbeeld vastgoed, zoals stationsgebouwen. De VVD heeft daar inderdaad ook iets over gezegd. Daar moet grondig naar worden gekeken. De staatssecretaris moet daar bovenop zitten. Er moeten eerlijke huurtarieven worden berekend. Daarnaast moet er een heel goede afrekening zijn met betrekking tot de ov-chipkaart.

Volgens mij heb ik hiermee alles gehad. Wij zullen met een aantal moties komen om de staatssecretaris een zetje in de rug te geven.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik heb drie punten. Punt één is dat NS wat ons betreft op het hoofdrailnet blijft rijden. Dat heb ik in mijn eerste termijn al gezegd. Punt twee is dat er, wat ons betreft, in Limburg twee lijnen gedecentraliseerd worden. Wij zullen in het VAO nog terugkomen met een aantal voorstellen daarvoor.

Punt drie is de rapportage over samenwerking. Er is gezegd dat daar iets over naar de Kamer komt. Mijn vraag aan de staatssecretaris en ook aan de commissie is of het mogelijk is dat wij dan ook de directeuren van die twee bedrijven uitnodigen. Dat is meer een verzoek aan de voorzitter dan aan de staatssecretaris. Kunnen wij dat doen en steunt de commissie mij daarin? Als wij dat doen dan kunnen wij in elk geval ook die rapportages volgen, kunnen wij toetsen hoe die samenwerking loopt en kunnen wij onze rol pakken om daar verder te praten over alles wat er op het spoor gebeurt.

De **voorzitter**: Ik denk er nog even over na. Een logisch moment om hier afspraken over te maken, is in de procedurevergadering.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik ben mijn betoog begonnen met een langetermijnvisie op het spoor waarin de reiziger centraal staat. Ik denk dat het goed is dat wij daar volgend jaar verder over spreken. Ik vond het fijn dat de staatssecretaris zo veel vragen beantwoord heeft. Dat geeft mij echter ook het gevoel dat wij volgend jaar nog heel veel met elkaar te bespreken hebben ten aanzien van de Lange Termijn Spooragenda. Er blijft nog heel veel echt onduidelijk.

Ik verschil van mening met de staatssecretaris over de reistijdverbetering. Ik denk dat wij dat niet bij de NS moeten laten, maar dat de staatssecretaris zelf moet aangeven waar zij voor staat en dat er in een bepaald jaar een bepaalde reistijdverbetering moet zijn gerealiseerd. Ze zei dat zij de NS nu niet wil opleggen om over te gaan tot aanschaf van materieel dat 200 km/u kan rijden. Ik stel vast dat wij daar wel de infrastructuur voor hebben. De NS schaft materieel aan dat 40 jaar meegaat. Ik vind het antwoord bijzonder teleurstellend.

Op het tariefsysteem zal ik terugkomen in het VAO. Ik hoop dat de staatssecretaris voorafgaand aan het VAO een brief aan de Kamer wil sturen. Ik heb drie punten genoteerd die daarin wat de ChristenUnie betreft aan de orde moeten komen, namelijk de alternatieven voor de reserveringsplicht, de problemen en vooral ook de oplossingen rondom de Fyra en de fiets, een punt dat ook al door de heer Bashir is aangekaart. Ik kom nu op het grensoverschrijdend spoor, met name de Lijn Heerlen-Aken. Het programma van eisen spreekt over een zware inspanningsverplichting. Ik denk echt dat dit in dit geval te mager is. Er is een inspanningsverplichting opgenomen omdat de infrastructuur voldoende moet zijn en het buitenland moet meewerken. In dit geval werkt Duitsland mee. Daar is men aan de slag gegaan met de infrastructuur en heeft men de exploitatie rond. Alleen aan Nederlandse zijde werkt het niet. Ik verwacht op dit punt iets meer ambitie van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Mevrouw Dik zei dat wij nog veel te bespreken hebben. Ik denk dat dat zo is. Wij zitten in een cruciale fase. Wij spreken over de Lange Termijn Spooragenda, over concessies voor tien jaar en over decentralisatie. Ik denk dat wij elkaar nog vaak tegen zullen komen en volgens mij is dat goed. Zoals mevrouw Van Veldhoven al zei, moeten wij niet in de situatie komen dat het gevoel ontstaat: het staat in de concessie en, oh jee, wij zijn er niet bij geweest. Dat is precies waarom die Lange Termijn Spooragenda is opgesteld en waarom wij zo uitgebreid spreken over de vervoers- en beheersconcessie. Er moet sprake zijn van samenwerking met het goederenvervoer, consumentenorganisaties en regionale vervoerders. Wij moeten het met zijn allen doen. Wat betreft het gevoel voor urgentie: ik denk dat ik met mijn neus in de boter ben

gevallen toen ik dit traject ben ingegaan. Ik vind dat wij een gedrevenheid moeten hebben vanuit ieders rol. Daarin moeten wij kijken, ook met alle spelers in het veld, hoe wij tot het maximale kunnen komen. Het maximale moet niet zo worden ingevuld dat het het onmogelijke wordt. Er zijn gewoon kaders wat betreft financiën en wat betreft mogelijkheden. Dat wil ik meegeven. Ik denk dat de timing waarop ik voorbij ben gekomen best mazzel is.

Er is gevraagd naar een alternatief voor de zitplaatsgarantie. Ik krijg net een papiertje waarop staat dat NS Hispeed heeft gezegd dat zij goed geluisterd heeft naar de Kamer en naar haar klanten. NS Hispeed heeft met de NMBS afgesproken om al na drie maanden, dus in maart, te evalueren hoe dingen lopen wat betreft de reserveringsplicht. Uit die evaluatie zal duidelijk moeten blijken hoe daar verder mee wordt omgegaan.

Er is gezegd dat er in Duitsland geen reserveringsplicht is. Ik weet niet met welke trein mevrouw Van Veldhoven reist, maar op een of andere manier zit ik altijd in een trein waarvoor ik wel moet reserveren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik begrijp dat er geen reserveringsplicht is voor bepaalde treinen in Duitsland die wel 300 km/u rijden. Dat was de trein waar ik het over had. Ik neem verder aan dat wij direct worden geïnformeerd als die evaluatie beschikbaar is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan hier maar één ding op antwoorden: natuurlijk.

Mevrouw Van Veldhoven zegt dat er veel mis is gegaan bij de aanbesteding, de bouw en de start. Ja. Dit proces loopt al elf jaar. Ik heb dat afgesloten met een set afspraken. Er is dus inderdaad van alles gebeurd. Ik wil de Kamer eerst een vertrouwelijke technische briefing geven over het verloop van de afspraken en de ontstane zaken in de afgelopen elf jaar, zodat zij in elk geval inzage heeft in wat er is gebeurd. In deze briefing is dus interactie mogelijk. Ik zeg toe dat de Kamer die informatie krijgt. De briefing betreft het verloop van alle afspraken, de reizigerscijfers en de claims over en weer.

Ik heb goed nieuws voor mevrouw De Boer. De concessie van de Fyra is openbaar en ik zorg ervoor dat die zo snel mogelijk aan de Kamer wordt gezonden.

Er was een vraag over ERTMS en ATB Vv, dus over veiligheid. Er zijn nu 1700 van de 5400 seinen uitgerust met ATB Vv. ERTMS is een combinatie van veiligheid en capaciteit, dus een wat breder systeem. Wij moeten er wel voor zorgen dat de veiligheid optimaal blijft, ook voor de uitrol van ERTMS. Die uitrol zal geen twee jaar duren, maar zal de nodige jaren in beslag nemen. Daarom denk ik dat het belangrijk is om te kijken naar uitbreiding van het aantal seinen met ATB Vv om ervoor te zorgen dat wij de veiligheid maximaal op peil houden. Zo'n ongeluk als in Amsterdam wil je natuurlijk nooit meer. Je kunt het niet uitsluiten, maar je wilt het gewoon echt niet. Daar wordt naar gekeken door ProRail. Vervolgens zal er op het ministerie een besluit worden genomen.

Er is gevraagd naar het gebruik van de ov-chipkaart als op een traject wordt gereisd met verschillende vervoerders. Er is een kwartiermaker aangesteld. Ik ben bereid om te kijken naar het wegnemen van eventuele belemmeringen en onduidelijkheden in de rol- en verantwoordelijkheidsverdeling op het spoor tussen vervoerders onderling en tussen de vervoerders en de beheerder ProRail. Ik neem daarbij een aantal lopende initiatieven mee, namelijk het kader voor de decentralisatie, de permanente structuur voor de ov-chipkaart, de randvoorwaarden voor het Nationaal Datawarehouse Openbaar Vervoer, de herpositionering van TLS, de huurtarieven op stations en de betere toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen.

De heer Bashir was redelijk gelukkig met mijn beantwoording, maar bleek daarna toch op sommige punten teleurgesteld. Laat ik een poging doen om de teleurstelling in elk geval te verzachten. Hij zei dat ik een toezegging heb gedaan over fietsen. Het was meer een hardop uitgesproken gedachte dat het logisch is dat je een fiets meeneemt. De vraag is hoe je dat gaat regelen als je de grens over gaat. Ik heb op dit moment geen idee bij welk platform ik die vraag kwijt zou moeten. Daar ga ik wel naar op zoek. Als ik daar een platform voor heb gevonden of de boodschap kwijt kan, kom ik daarop terug.

De heer **Bashir** (SP): Het ging ook om de huidige concessie. Ik heb een aantal suggesties gedaan over de wijze waarop dat kan worden geregeld.

De **voorzitter**: Wij hadden al een toezegging genoteerd om bij de binnenlandse concessie op dit punt terug te komen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja. Maar ik zit ook met de internationale component. Daar ben ik nog naar op zoek. Ik heb geen enkel idee hoe het gesprek met mevrouw Prommenschenkel is geweest. Of ik daar gelijk een Kamerbrief over moet sturen, vraag ik mij af. Je gaat toch anders een gesprek in als je daarna gelijk het verslag geeft. Ik kan mij voorstellen dat ik er uitkom met mevrouw Prommenschenkel en dat ik de Kamer daarover bericht.

De **voorzitter**: De Kamer krijgt jaarlijks de Voortgangsrapportage realisatie toegankelijkheid spoor. Is het een idee om het daarin mee te nemen, mijnheer Bashir?

De heer **Bashir** (SP): Er is een motie aangenomen waarin een termijn wordt genoemd wat betreft toegankelijkheid. Wij kunnen natuurlijk in de concessie het een en ander meegeven. Het zou wel fijn zijn als het op korte termijn gebeurt.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Bashir heeft een aantal vragen gesteld over de Fyra. Hij wil de treinen terugsturen naar Italië. Dat lijkt mij redelijk onmogelijk, maar ik respecteer zijn standpunt. Hij vraagt ook of de Beneluxtrein kan blijven rijden zolang de Fyra slecht presteert. Het is onmogelijk om de Beneluxtrein weer te laten rijden. Dat kan niet omdat er gewoon geen treinpaden meer voor gereserveerd zijn. Op een gegeven moment ga je over op nieuwe treinen en een nieuwe dienstregeling. Als het al zou kunnen, zou er ook twee keer zo veel treinpersoneel nodig zijn. Ook dat is onmogelijk.

Er is gevraagd waar de reiziger blijft bij decentralisatie. Zoals de Kamer wellicht heeft gemerkt, nemen wij een besluit over decentralisatie niet zo lichtvaardig. Wij gaan samen met Limburg een kader uitwerken waarin wij juist voor de reiziger willen borgen dat zaken goed blijven en beter worden. Die zaken vinden hun basis in de Lange Termijn Spooragenda. Ik denk aan het afhandelen van verstoringen, aan het regelen van vervangend vervoer, et cetera. Wij moeten ook nog een aantal zaken gaan regelen om twee concessiehouders op één traject te laten rijden. Dat heeft de heer Janse de Jonge ook meegegeven in zijn rapport. Dat pak ik op. De heer de Graaf heeft over veiligheid gesproken, al heeft hij er geen vraag over gesteld. Ik wil echter toch kwijt dat er 40 miljoen per jaar wordt uitgegeven aan veiligheid en dat daar zeker niet lichtvaardig over wordt gedacht.

De heer De Graaf sprak ook nog over de wegwerpkaartjes. Om poortjes te kunnen sluiten, is er één regime nodig. Als je papier wilt houden, kunnen die poortjes niet worden gesloten. Dan zet je, zoals ik net al heb gezegd, minder in voor de sociale veiligheid. De heer De Graaf zegt dat iemand die

kwaad wil ook een kaartje kan kopen. Dat is zo. Je ziet echter toch een heel ander patroon als stations worden gesloten.

De heer Hoogland sprak over de samenwerking tussen de NS en ProRail en direct contact met de Kamer. Dat bleek echter een vraag aan de voorzitter te zijn, dus ik ga er niets over zeggen.

Mevrouw Dik-Faber heeft een aantal vragen gesteld, net als mevrouw Van Veldhoven. Die ga ik zo beantwoorden. Mevrouw Dik vindt een zware inspanningsverplichting ten aanzien van de lijn Heerlen-Aken niet genoeg. Ik heb de regio al gesproken. Zij hebben mij verteld hoe zij spreken over grensoverschrijdend vervoer en welke partijen daarbij betrokken zijn. Wij zijn daar vanuit de tweede hand bij betrokken, maar in eerste instantie pakt de regio het zelf op. Er wordt zeer serieus omgegaan met de inspanningsverplichting. Wij zullen moeten kijken of de zaak uiteindelijk rendabel te krijgen is voor het totale verhaal. Ik heb tegen Limburg gezegd dat ik het heel plezierig vind dat alle partijen daar in regionaal verband aan tafel zitten. Om vanuit de tweede lijn steun te kunnen bieden, houd ik een korte lijn met de provincie Limburg.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Mijn concrete vraag aan de staatssecretaris is of zij bereid is om de inspanningsverplichting voor dit traject om te zetten in een resultaatsverplichting.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar heb ik al eerder op gereageerd. Het antwoord is nee. Ik denk dat dat een uiterst onverstandige weg is om te gaan.

Mevrouw Dik heeft vragen gesteld over de zonetrein als tussenvorm tussen de intercity en de stoptrein. Wij stellen de kaders waarbinnen de NS de dienstregeling maakt, waarin een minimale bediening en een match van vraag en aanbod zijn opgenomen. Het is aan de NS om die kaders in te vullen. Zij bepalen met welke stations en welke treintypen zij dat doen, mede vanuit de vraag van de markt. Wij schrijven nu ook geen treintypes voor, dus of er een intercity of stoptrein moet rijden. Ik wil de jaarlijkse flexibiliteit blijven handhaven.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Die flexibiliteit is nu juist ook voor de ChristenUnie een zorg. Daarnaast hameren wij erg op reistijdverbetering. Mensen die op het traject Zwolle-Utrecht reizen en willen instappen ergens tussen Zwolle en Amersfoort, zullen de Sprinter moeten nemen. Die stopt ook op alle stations tussen Amersfoort en Utrecht. Dat levert een aanzienlijke reistijd op. Als je van Zwolle tot Amersfoort met de Sprinter zou rijden en vervolgens met de intercity, even als casus, bereik je al tien minuten reistijdwinst. Ik vind dat wij dergelijke modellen zeker in ogeschouw moeten nemen. Ik ben het ermee eens dat wij niet per traject kunnen voorschrijven hoe en wat, maar ik vind dat het element van reistijdverbetering en maximale flexibiliteit in de concessie moet worden opgenomen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Hoe meer verschillende treintypes er rijden, hoe minder capaciteit er op het spoor kan. Wij gaan op een aantal lijnen met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer aan de slag. Er wordt een aantal programma's gestart met betrekking tot verkorting van reistijden voor maximale capaciteit op het spoor. Wat ons betreft horen zonetreinen daar helaas niet bij.

Mevrouw Dik heeft gevraagd naar het decentraliseren van de Valleilijn. Dat is bezien in de nadere analyse van de heer Janse de Jonge. Dat is nu te complex in relatie tot het PHS. Wij komen dan bij een groep lijnen die wij willen meenemen in de midterm review, nadat de evaluatie van Limburg bekend is. Dan is er ook meer duidelijk over het PHS. In die groep valt wat mij betreft de Valleilijn.

Mevrouw Dik heeft gevraagd naar de uitbreiding van de verbinding Maastricht-Roermond naar Eindhoven. Die decentralisatie doen wij stapsgewijs. Wij willen nu eerst ervaring opdoen met die twee Limburgse lijnen. Er wordt ook gekeken onder welke voorwaarden de decentralisatie van de lijn Roermond-Weert zinvol is, primair door de regio.

Mevrouw Dik heeft gevraagd om de prestaties en klantoordelen inzichtelijk te maken in één barometer voor het hele openbaar vervoer. Wij gaan gedetailleerd inzicht vragen in de prestaties van de NS. Ik ga nog bezien hoe wij precies gaan differentiëren. Het huidige onderzoek naar de klantoordelen bij de NS voldoet. Dit is extern en onafhankelijk getoetst. De consumentenorganisaties kijken structureel mee. Een andere meting dan deze maakt vergelijkbaarheid met de voorgaande lastig. Een intercity in de Randstad is wat anders dan een bus op het platteland. Die zijn niet te vergelijken. Ik vraag mij dus af of het zinvol is om naar één barometer te gaan.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik denk dat het uitermate zinvol is om het wel te doen. Wij gaan, wat de prestaties van het openbaar vervoer betreft, nu overstappen van een landelijk naar een regionaal meetsysteem. Dat is al een verbetering. De staatssecretaris ontnemt zichzelf een aantal mogelijkheden om te sturen op de kwaliteit als niet echt per lijn inzichtelijk wordt wat de prestaties zijn en wat het klantoordeel is.

Staatssecretaris **Mansveld**: De verantwoordelijkheid ligt volgens mij voor een deel bij de NS. Er is een toetsing geweest. Consumentenorganisaties kijken mee. Ik denk dat het op dit moment voldoet.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De staatssecretaris wijst nu naar de verantwoordelijkheid van de NS. Ik denk echter dat zij ook een maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft in het organiseren van een maatschappelijk product als goed openbaar vervoer.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil niet de inzichtelijkheid van prestaties tekort doen. Wij zitten nu aan de voorkant van de Lange Termijn Spooragenda. Wij gaan daar straks uitvoering aan geven in projecten en programma's. Dan komt ook het thema ordening aan de orde en de sturing die wij met prestatie-indicatoren gaan doen. Daarbij wil ik dit onderdeel meenemen.

De **voorzitter**: Voordat de staatssecretaris haar termijn beëindigt, wijs ik haar erop dat er nog een vraag openstaat van mevrouw Dik-Faber over de uitvoering van de motie inzake Den Haag-Eindhoven, de integratie in het hogesnelheidsnet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is dan het sluitstuk. Ik heb met de NS afgesproken dat in de nieuwe concessie meer steden aan elkaar gekoppeld kunnen worden via de hsl, bijvoorbeeld Den Haag-Eindhoven en Rotterdam-Amsterdam-Almere-Lelystad. De NS werkt deze plannen nu verder uit.

De **voorzitter**: Daarmee is de staatssecretaris aan het einde van haar tweede termijn gekomen. Ik kom nu aan de toezeggingen, een stevige lijst.

- De staatssecretaris zal de Kamer in het najaar van 2013 informeren over de nadere invulling van de vervoersconcessie voor het hoofd railnet.
- De staatssecretaris zal schriftelijk terugkomen op het verbeteren van de mogelijkheden om de fiets in de trein mee te nemen. Mijn voorstel

is om dat in elk geval te doen voordat wij de definitieve concessie gaan bespreken.

- De Kamer zal geïnformeerd worden over alle contracten met betrekking tot grensoverschrijdende verbindingen die voortvloeien uit inspanningsverplichtingen, maar geen onderdeel uitmaken van een vervoersconcessie voor het hoofdrailnet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is een vertrouwelijke technische briefing. Ik heb steeds gezegd dat het vertrouwelijk is omdat er bepaalde gegevens voorbijkomen.

De **voorzitter**: Ja. Is dat dezelfde briefing waarin de informatie over de reizigersaantallen wordt gegeven et cetera?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, precies.

De **voorzitter**: Dat is helder. Ik ga verder met de toezeggingen.

- De minister van Financiën zal de Kamer zo spoedig mogelijk informeren over de beloningsstructuur van het NS-bestuur.
- De staatssecretaris zal de Kamer sneller dan de standaardtermijn van zes maanden een schriftelijke reactie toesturen op het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid over het treinongeluk in Amsterdam. Kan dat voor het meireces, dus over ongeveer vierenhalve maand?

Staatssecretaris **Mansveld**: Een reactie op het OVV-rapport voor het meireces moet haalbaar zijn, denk ik.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik ga verder met de toezeggingen.

- De Kamer ontvangt in januari de Railmap ERTMS.
- De staatssecretaris zal de Kamer voorafgaand aan het VAO vertrouwelijk informeren over de reizigersaantallen in een briefing. Daar hebben wij zojuist een afspraak over gemaakt.
- De staatssecretaris zal de Kamer vertrouwelijk informeren over het financieel wegstrepen van de claim. Dat gebeurt in dezelfde briefing.
- De staatssecretaris zal haar uiterste best doen om het rapport over de opstartproblemen van de Fyra dat de HSA en de NMBS op dit moment opstellen, spoedig aan de Kamer te doen toekomen.
- De Kamer ontvangt voor het zomerreces van 2013 het actieplan inzake snelheidsverhogingen op het spoor.
- De Kamer ontvangt in het voorjaar van 2013 de evaluatie van NS Hispeed en de NMBS na de ervaringen met een reserveringsplicht voor de Fyra.
- De Kamer ontvangt zo spoedig mogelijk de vervoersconcessie voor de Fyra.
- Voor de nadere invulling van de ontwerpvervoerconcessie voor het hoofdrailnet wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met mevrouw Prommenschenckel over de toegankelijkheid van het spoor.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat wij uit pragmatische overwegingen zo veel mogelijk onderdelen in één briefing stoppen, is natuurlijk prima. Wij moeten echter de vertrouwelijke onderdelen zo beperkt mogelijk houden. Alles wat enigszins openbaar kan, mag wat mij betreft in dezelfde briefing worden gepresenteerd. Wij moeten dan duidelijk met elkaar afspreken dat het openbaar is. Wellicht is het goed dat wij van tevoren een verdeling krijgen tussen wat echt vertrouwelijk moet blijven en wat openbaar is, zodat wij daar geen misverstand over hebben in de debatten erna.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij aan het einde van die briefing specifieke afspraken maken over wat vrij te bespreken is en wat niet. Hiermee zijn wij aan het einde gekomen van dit algemeen overleg. Ik zie echter dat de staatssecretaris nog een opmerking wil maken.

Staatssecretaris **Mansveld**: U zei dat de minister van Financiën de Kamer spoedig zou informeren over de beloningsstructuur van het NS-bestuur. Ik weet niet precies wat bij de minister van Financiën spoedig is. Er moet volgens mij even een bericht naar het ministerie van Financiën dat de Kamer die informatie wenst. Ik kan niet inschatten hoeveel tijd er nodig is om die informatie te leveren. Ik wil geen toezeggingen doen die hij niet kan nakomen.

De **voorzitter**: Dat is genoteerd. Ik dank de staatssecretaris, haar medewerkers, de belangstellenden op de publieke tribune en de collega's voor hun aanwezigheid.

Sluiting 20.30 uur.

Volledige agenda

1. Informatie over de financiële HSA-problematiek (de vervoerder op de HSL-Zuid) en over het beleidsvoornemen inzake de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet vanaf 2015

*22 026-343 – Brief regering d.d. 18-11-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

2. Beleidsvoornemen gunning vervoerconcessie hoofdrailnet

*22 026-360 – Brief regering d.d. 17-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

3. Verslag van een schriftelijk overleg over het beleidsvoornemen inzake de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015

*22 026-361 – Brief regering d.d. 17-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

4. Consequenties controversieel verklaren beleidsvoornemen gunning vervoerconcessie voor het hoofdrailnet

*22 026-362 – Brief regering d.d. 04-05-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

5. Uitvoering motie Aptroot/Bashir (33 000 XII, nr. 16) over toegankelijk ov voor mensen met een beperking

*33 000-XII-126 – Brief regering d.d. 30-03-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

6. Bezoldiging directie ProRail

*29 984-305 – Brief regering d.d. 02-05-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas*

7. Vervoerplan 2012 van NS en het Beheerplan 2012 van ProRail

*29 984-298 – Brief regering d.d. 09-03-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

8. Verslag van een schriftelijk overleg over het Vervoerplan 2012 van NS en het Beheerplan 2012 van ProRail

*29 984-303 – Brief regering d.d. 17-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

9. Beloningsafspraken tussen de Raad van Commissarissen van NS en de directie van NS

*29 984-307 – Brief regering d.d. 14-06-2012
minister van Financiën, J.C. de Jager*

10. Bezoldiging directie ProRail

*29 984-310 – Brief regering d.d. 02-07-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

11. Nadere analyse van Het nieuwe spoorplan van FMN

*29 984-308 – Brief regering d.d. 15-06-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*12. Aanbieding nadere analyse van Het nieuwe spoorplan van de
Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland*

*29 984-311 – Brief regering d.d. 12-07-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*13. Planning notaoverleg over de nieuwe Vervoerconcessie voor het
Hoofdrailnet*

*22 026-367 – Brief regering d.d. 12-10-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

*14. Rapportage «Optimaliseren van de samenwerking tussen NS en
ProRail»*

*29 984-333 – Brief regering d.d. 28-11-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

15. Samenhang en stappenplan spoordossiers

*29 984-334 – Brief regering d.d. 30-11-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

16. Programma van eisen nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet

*29 984-335 – Brief regering d.d. 04-12-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

*17. Reactie op verzoek commissie over het akkoord inzake treinverbinding
Nederland – België*

*22 026-372 – Brief regering d.d. 05-12-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

18. Akkoord inzake treinverbinding Nederland – België

*22 026-371 – Brief regering d.d. 03-12-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

19. Lijst van vragen en antwoorden inzake de Lange termijn spooragenda

*29 984-318 – Brief regering d.d. 29-10-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus*

20. Lange Termijn Spooragenda

29 984-313 – Brief regering d.d. 05-10-2012

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas