

Vergaderjaar 2013–2014

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 529

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 augustus 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 17 juni 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 april 2014 ter aanbieding van de conceptontwerpvervoerconcessie en de conceptontwerpbeheerconcessie hoofdrailnet 2015–2025 (Kamerstuk 29 984, nr. 482);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 juni 2014 met de beantwoording van vragen van de commissie over de conceptontwerpvervoerconcessie en de conceptontwerpbeheerconcessie hoofdrailnet 2015–2025 (Kamerstuk 29 984, nr. 489);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 mei 2014 met een reactie op het verzoek van de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu over de communicatie met de media en de Tweede Kamer over de inhoud van de concept ontwerpconcessie (Kamerstuk 29 984, nr. 484);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 januari 2014 ter aanbieding van het Vervoerplan 2014 van NS en het Beheerplan 2014 van ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 444);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 februari 2014 over de prestaties van NS en ProRail 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 465);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 juni 2014 ter aanbieding van het jaarverslag van ProRail 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 490);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 maart 2014 met de voortgangsrapportage toegankelijkheid spoor 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 472);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 juni 2014 met de stand van zaken over afstemming dienstregelingen, stopcontacten in de treinen en oplaadpalen op stations, volle treinen en toiletten in de treinen (Kamerstuk 29 984, nr. 494);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 juni 2014 over de mogelijkheden voor latere treinen (Kamerstuk 29 984, nr. 493).**

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

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

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

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

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

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

Aanvang 18.10 uur.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg over vervoer en beheer hoofdrailnet. Ik heet de Staatssecretaris en haar staf, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat volgen via internet van harte welkom. Ik heet ook de woordvoerders welkom en in het bijzonder de heer Madlener, die zijn debuut maakt in deze commissie. Ik sta een spreektijd van zeven minuten en drie interrupties per fractie toe. De heer De Rouwe heeft vanaf 19.00 uur een ander debat in de plenaire zaal en verlaat dan dit overleg.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een punt van orde. Alleen al met de zeven minuten spreektijd per woordvoerder hebben we een behoorlijk lange zit. Als we ook nog een debat willen hebben of een tweede termijn – een van de twee lijkt mij het beste – dan lijkt het mij goed om de spreektijd in de eerste termijn iets te verkorten. Ik kijk even naar de anderen. We kunnen het ook wel met vijf minuten.

De **voorzitter**: Het debat staat gepland tot 22.00 uur. Er is dus genoeg tijd. De heer Hoogland doet echter een voorstel voor verkorting van de spreektijd en anderen willen daarop reageren.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb mijn inbreng afgestemd op zeven minuten en daar kom ik waarschijnlijk nog tekort aan. Ik houd het graag op zeven minuten. Als de heer Hoogland zijn inbreng wil beperken tot vier minuten, is dat natuurlijk prima. Dan compenseren we elkaar weer wat.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer zegt dat haar spreektijd zeven minuten blijft en niet meer. Ze moet er dan wel rekening mee houden dat we het op die manier doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik steun de heer Hoogland. Ik heb veel liever wat interrupties en een debat, dan heel lange monologen. Ik vind zeven minuten ook aan de lange kant.

De **voorzitter**: Dan komt u op ongeveer vijf minuten. Ik inventariseer wat de anderen vinden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan gaan we in het midden zitten en proberen we allemaal binnen de zes minuten te blijven. We hebben ons natuurlijk voorbereid op een bepaalde spreektijd. Als we daar een heel stuk van afhalen, dan doet dat geen recht aan wat we met elkaar te bespreken hebben op dit punt.

De heer **Smaling** (SP): Ik vind alles best.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik hecht erg aan zeven minuten, maar ik ga mijn uiterste best doen om het naar zes minuten terug te brengen. Ik heb heel veel vragen aan de Staatssecretaris, want het is de eerste keer dat we hierover spreken. We komen er nog op andere

momenten over te spreken, maar we zitten helemaal aan het begin van een proces. Ik vind het een cruciaal overleg, waarin we de Staatssecretaris veel kunnen meegeven.

De **voorzitter**: We middelen. Ik hanteer een spreektijd van ongeveer zes minuten, wetende dat mevrouw De Boer exact zeven minuten nodig heeft. Let op hoe deze woordvoerder dat zal doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Allereerst heet ik de heer Madlener welkom. We verheugen ons op mooie debatten in deze commissie.

D66 wil dat we scherp blijven op het spoor, dat we juist op de mopperpunten beter scoren en dat we meer ambitie hebben. Het spoor is pas echt een goed alternatief als je zeker weet dat je met de trein op tijd bent voor die belangrijke afspraak en dat je comfortabel kunt reizen. Daarom is het belangrijk om in de concessie goede afspraken op te nemen die zekerheid bieden, maar ook ruimte laten voor innovatie en samenwerking met andere vervoerders, met een concurrentie die de NS scherp houdt. Recente aanbestedingen laten ook zien dat de dienstverlening op het spoor beter kan.

Vandaag bespreken we de conceptontwerpconcessie. Veel stukken worden pas met de ontwerpconcessie meegezonden, zoals de geïntegreerde aanpak, de financiële prognose, de wijzigingen op artikelniveau, nieuwe prestatie-indicatoren zoals de deur-tot-deurreistijd en tijd- en plaatsgebonden KPI's, maar ook streefwaarden van bestaande KPI's en het onderzoek naar alternatieve prikkels. Er is nog veel onbekend.

Waarom konden deze zaken niet eerder worden opgeleverd? We wisten toch een hele tijd dat dit eraan zat te komen? We bespreken nu een concept dat op essentiële punten nog niet af is. Waar beslissen we dan over? Moeten we onze zegen geven aan een concessie die half af is?

Hoeveel ruimte is er om straks bij de ontwerpconcessie in voorhang nog grote wijzigingen aan te brengen op al die belangrijke punten die ons nu nog niet bekend zijn? Dat lijkt me onwenselijk, maar we hebben geen andere keuze. Hoe gaat de Staatssecretaris hiermee om? Wellicht kan de Kamer tussentijds nog een keer geïnformeerd worden over de invulling, voordat we aan de voorhang toekomen.

Kan het onderzoek naar kruissubsidiëring nog gevolgen hebben voor de conceptontwerpconcessie?

In de aanloop naar dit debat hebben we het vaak gehad over boetes en prikkels om prestaties te verbeteren. In de conceptontwerpconcessie lees ik dat de boetes iets worden verhoogd. Lost dat echt wat op? Het blijft een schijntje op de hele omzet. Daarnaast is NS een staatsbedrijf. Het is dus een kwestie van vestzak-broekzak. Concurrentie is de enige echte prikkel om beter te presteren. De Staatssecretaris zet deze effectieve prikkel echter tot 2025 op een zijspoor. Ook als uit de midterm review in 2019 blijkt dat decentralisaties een doorslaand succes zijn en de samenloop geen probleem is, moeten we volgens de Staatssecretaris nog tot 2025 wachten tot we daar iets mee kunnen doen. Ik heb een motie ingediend om tot 2019 te wachten, maar waarom wil de Staatssecretaris ook na die kostbare jaren wachten? Wanneer zorgen we dat we echt goed zijn voorbereid op een eventueel besluit over aanbesteding na 2025? We hebben met elkaar gezegd dat we ervoor moeten zorgen dat we daar de volgende keer klaar voor zijn. Het is dan ook belangrijk om na te denken over de voorwaarden die we daarbij willen hanteren.

Dan kom ik op concretisering. In de conceptconcessie staat een flink aantal mooie, open deuren, zoals het belang van de reiziger, de juiste reizigersinfo en betere samenwerking. Dat ik het «open deuren» noem, doet niets af aan het belang. Hoe rekenen we er concreet op af? Hoe kan de Staatssecretaris de NS en ProRail daaraan houden, als we de prestaties niet goed kwantificeren en daardoor niet goed kunnen beoordelen? Veel

van de streefwaarden en indicatoren zijn nog niet bekend. Als wij die dit najaar te zien krijgen, is het rijkelijk laat om te onderzoeken of ze voldoende dekkend zijn. Kan de Staatssecretaris hier onafhankelijk onderzoek naar laten uitvoeren en dit voor de ontwerpconcessie naar de Kamer sturen?

De doelstelling van deze concessies is een betere deur-tot-deurreis. Dat is heel erg belangrijk, want alleen als je een goede deur-tot-deurreis met het openbaar vervoer weet te realiseren, is het echt een goed alternatief voor de auto. Het blijft nog te vaak bij goede bedoelingen. Het is mooi dat er integrale vervoersdiensten worden ontwikkeld, maar de spanning met het exclusieve recht voor vervoer binnen het concessiegebied is voelbaar. Hoe gaat de Staatssecretaris toezien en afrekenen op die samenwerking? Wat als iets voor de reiziger beter is, maar voor de NS niet? Waarvoor wordt dan gekozen in de concessie? Behoudt de NS expliciet het recht om nee te zeggen tegen dingen die ingaan tegen het eigen belang? Denk bijvoorbeeld aan de recente verstoring tussen Rotterdam en Den Haag. Toen werd alleen een omreisroute per trein gegeven, terwijl de Randstad-Rail voor de reizigers makkelijker en sneller was. Dat was echter niet met de NS. Waarom wordt er dan niet voor zo'n oplossing gekozen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wij hoorden eerder in het betoog van de D66-fractie een warm pleidooi voor totale marktwerking. Daarna kwam een voorbeeld van marktwerking met kritiek daarop. Marktwerking is je eigen product in de markt zetten en vooral geen aandacht geven aan producten van concurrenten. Wil de D66-fractie het beste voor de reiziger of het vrijgeven van de markt voor marktwerking? Bij marktwerking is het logisch dat een aanbieder zegt dat zijn product het beste is en dat hij geen reclame maakt voor het product van een ander.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik weet dat de GroenLinks-fractie geen voorstander is van marktwerking. Het gaat ons echt om de reiziger en niet om het systeem dat daaronder ligt. We moeten kijken naar wat het beste voor de reiziger is. We zijn ons er goed van bewust dat dit een imperfecte markt is. Desalniettemin moet je ook op een imperfecte markt kijken hoe je via concurrentie het beste krijgt voor de reiziger. Wij hebben daar bepaalde aandachtspunten bij benoemd. Op deze markt gaat het niet om marktwerking maar om de toepassing van marktwerking. Daar heb ik een aantal kritisch vragen over.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat was wel het een en ander aan tekst, maar zeker geen antwoord op mijn vraag over de specifieke situatie die mevrouw Van Veldhoven aanhaalde. Zij wil in dat voorbeeld dat de vervoerder reclame maakt voor de concurrent. Haar hoofdbetoog was echter dat marktwerking alles oplost. Kijk maar naar Engeland, hoe marktwerking in elk geval de reiziger niet centraal heeft staan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat illustreert weer eens dat mevrouw Van Tongeren eendimensionaal denkt over marktwerking. Ze doet alsof dat alleen maar een vrijgegeven markt is, waarbij de laagste prijs het enige is dat telt. We spreken hier over een concessie die wij op dit moment aan een staatsbedrijf gunnen. Het is in ieder geval een publieke dienst. Aan publieke diensten kun je allerlei voorwaarden stellen ten aanzien van wat je wilt realiseren. D66 kiest voor de reiziger. We moeten ervoor zorgen dat we die reiziger het beste bieden. Wij denken dat het deels kan met marktwerking, al het andere moet je verankeren in de afspraken. Dat is in dit geval onderdeel van de vorm van marktwerking die we toelaten. Het is niet zwart-wit. Op dit gebied moeten we de publieke taak en marktwerking op een goede manier verwezenlijken. Daar staat D66 voor.

Het Fietsberaad stelde recentelijk voor om te kijken naar de financiering van de fietsenstallingen bij stations. De NS betaalt nu maar een paar procent van de werkelijke kosten, terwijl voldoende en goede stallingen zorgen voor meer treinreizigers en een comfortabele deur-tot-deurreis. Heeft de Staatssecretaris naar dit voorstel gekeken?

Dan kom ik op de reisproducten. Drie dingen vallen mij op bij de tarieven van treinkaartjes. Allereerst is er wel een specifiek artikel opgenomen over een kortingsregeling voor senioren, maar niet voor kinderen. Hoe zit dat? We schaffen het Railrunnerkaartje toch niet af? Laten we die dan opnemen in de concessie. Ten tweede staat er dat er gedifferentieerd mag worden naar daluren en spits, zonder dat daarbij voorwaarden worden genoemd. Hoe groot is de ruimte voor de NS om dit toe te passen? Hoe blijven we dan sturen op een eerlijker verdeling? Is het wel nodig? Ten derde mogen de maand- en trajectkaarten met maar liefst 6% stijgen. Hoe helpt dat bij het beter benutten? De maand- en trajectkaarten zijn toch vooral voor forenzen die vaak op hetzelfde tijdstip naar hun werk reizen? Natuurlijk kunnen we werknemers stimuleren om op andere momenten te reizen, maar draagt een stijging van 6% voor de maand- en trajectkaarten daaraan bij? Het is namelijk een generieke stijging.

We hebben eerder opgeroepen om de mogelijkheden om de laatste treinen verder door te laten rijden dan het eerstvolgende station buiten de Randstad, in kaart te brengen. De brief die wij gisteren hierover ontvingen, mist de ambitieuze sturing die de Staatssecretaris graag wil. Hoe zorgt zij dat hierin daadwerkelijk stappen worden gezet? Als de NS geen ambitie toont, welke instrumenten zet de Staatssecretaris dan in? De trein naar Brussel is een hoofdpijndossier voor de Staatssecretaris, de Kamer en vooral voor de reiziger. De Benelux-trein zal vanaf 2017 niet meer stoppen in Roosendaal en Dordrecht, maar in Breda en Noorderkempfen. Dat betekent een uitgekilde dienstregeling voor Roosendaal en Dordrecht, niet alleen naar België, maar ook binnen Nederland. In hoeverre is er in de binnenlandse dienstregeling rekening mee gehouden om dit te compenseren?

We hebben veel kritische punten. Dat neemt niet weg dat er een heel gedegen stuk werk ligt dat we met elkaar kunnen finetunen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Voor ons ligt een conceptontwerpconcessie. Ik deel de opvatting en analyse van mevrouw Van Veldhoven dat heel veel stukken er nog niet zijn. Desalniettemin heeft de Kamer zelf verzocht om dit debat nu te houden. Het is het eerste van een aantal, zeker als de voorhang er komt. Wat dat betreft is het ook onmogelijk een finaal oordeel te geven. Uit de historie blijkt duidelijk dat het CDA altijd voorstander is geweest van competitie op het spoor. Zeker bij regionaal spoorvervoer met decentralisatie moet je kunnen werken met concessies. Mijn voorgangers, de heren Haverkamp, Koopmans en Mastwijk, hebben in de afgelopen tien jaar in verschillende debatten aangegeven dat er altijd een mogelijkheid moet zijn om het hoofdrailnet aan te besteden. Dit moet vanwege het simpele feit dat niet de NS centraal staat, maar de reiziger. De NS is een middel. In verschillende debatten heb ik aangegeven dat het de reiziger niet uitmaakt of de trein geel-blauw of groen-zwart is, als het aangeboden product maar goed is. Daarover gaat deze concessie. In de voorliggende conceptconcessie zie ik veel pogingen tot verbetering.

Ik heb zorgen over de vernieuwde aansturing door de overheid. Het blijft toch een beetje vaag wat daarmee bedoeld wordt en wat daarmee moet worden bereikt. Betekent dat meer overheid? Betekent dat meer bemoeienis? Wat betekent het voor de beheerorganisatie die nu wordt opgebouwd? Komen er ambtenaren bij met al die bemoeizucht of blijft dat minder, zoals afgesproken was?

Er wordt gesproken over een jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief, om de drie jaar herijken van prestaties en een hernieuwde rol van aansturing. Ik snap

het allemaal wel en ik begrijp het ook, maar er bestaat ook zoets als vertrouwen, verantwoorden en verbeteren. Ziet de Staatssecretaris het risico dat de overheid zich er weer erg mee bemoeit, hoe begrijpelijk dat ook is met de lessen uit het verleden? Soms moet je echter op lange termijn koersen, zeker als het dit soort projecten betreft. Bestaat dit risico? Her en der kan het de sfeer van wantrouwen, wetten en prestaties meebrengen, terwijl daar tegenover kan staan vertrouwen, verantwoord en verbeteren.

Mijn fractie is al eerder kritisch geweest over boetes. In dit tijdsgewricht mogen we kritisch zijn over bonussen, overal in den lande, maar ook hierover. Hoe effectief is het belonen eigenlijk? Er wordt op dit moment onderzoek gedaan naar alternatieven voor boetes. Wat het CDA betreft zijn boetes niet de juiste prikkel. Ik las vandaag een interview met de heer Huges in Metro. Hij zei: Als wij zien dat er een boete aankomt, dan kunnen we er verder niets aan doen, want die boete komt toch wel. Ik vertaal het een beetje vrij, maar ik snap het gevoel erachter wel. Zou het niet beter zijn om de bonussen ook af te schaffen? We mogen van mensen in hoge functies goede prestaties vragen, want we geven er een goede beloning voor. We moeten ditjes en datjes niet apart belonen. Wat ons betreft kan het geheel op de schop, de bonussen voor de top en de boetes. «Vestzakbroekzak» is een gezegde dat ik heel erg herken.

Voor 1 oktober komen ProRail en NS met een verbetervoorstel. Ik vind het een goede insteek dat de Staatssecretaris zegt dat NS en ProRail elkaar moeten opzoeken. De boedelscheiding heeft nogal wat teweeggebracht. Dit is een goed moment om de zaken weer in balans te brengen. Maar waarom ligt het voorstel er nog niet? Wat zijn de hiccups waardoor we nog moeten wachten tot 1 oktober?

Een midterm review is een heel goed instrument om niet ieder jaar overal achteraan te hikken, want dat zorgt voor heel veel ambtelijke belasting en vergt veel inzet van de NS om zich elk jaar te verantwoorden. Natuurlijk moet de NS zich verantwoorden, maar we moeten oppassen voor overkill. Het is goed om in het midden van de looptijd een goede evaluatie te houden en de mogelijkheid open te hebben om de concessie op een andere manier in te vullen, bijvoorbeeld door meer regionale lijnen te decentraliseren of, in het allereerste geval, de concessie in te trekken. Dat laatste is op zichzelf zeer onwenselijk, want dan heb je een groot probleem.

Ik ga naar de monitoring van de klantenuoordelen en de kwaliteit. Waarom laten we dit niet extern toetsten? In het voorstel doet de NS het opnieuw zelf. Er komt wel een externe audit, dus eigenlijk toetsen we wel extern. Waarom doen we het niet helemaal extern? Misschien kunnen de reizigersorganisaties het doen. Welke stappen kunnen hierin gezet worden?

Twee regio's hebben zich terecht bij ons gemeld. Allereerst vraagt Dordrecht hoe het zit met de intercityverbinding naar Breda. Biedt het goede besluit van de Staatssecretaris van gisteren over de boog bij Meteren, waarover wij nog komen te spreken, nieuwe mogelijkheden om de Drechtsteden beter te voorzien op het intercityspoor? Daarnaast vraagt de regio Noord-Nederland terecht aandacht voor het knelpunt bij Zwolle. De intercity die bedoeld is om snel van A naar B te gaan, moet daar tot 2021 twaalf minuten wachten. Die verbinding is er tussen 1979 en nu niet sneller op geworden, terwijl we ondertussen honderden miljoenen hebben geïnvesteerd in onder andere de Hanzelijn. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij met Noord-Nederland, de provincie Friesland die dit aanklaart, de gemeenten Heerenveen en Leeuwarden en de reizigersorganisaties om tafel gaat om tot een oplossing te komen? Linksom of rechtsom, dat is moeilijk te beoordelen. Misschien moet Herfte sneller aangepakt worden of alleen dat deel dat daar invloed op heeft. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat hier een oplossing voor komt?

De Autoriteit Consument & Markt (ACM) heeft een aantal aanbevelingen gedaan voor het vervoer om de treinreis heen. Wat ons betreft moeten die onverkort uitgevoerd worden. Moet er een KPI komen voor samenwerking?

Mevrouw Prommenschenkel is hier aanwezig. Ze is hier al een paar keer geweest om aandacht te vragen voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor rolstoelen. Dat probleem is nog niet opgelost. Ik pleit voor het voortzetten van het overleg.

Er moeten in de toekomst meer mogelijkheden komen om fietsen mee te nemen in de trein. Dat kan in de daluren, maar dat kan ook op de internationale trajecten. Welk stapje kunnen we nog zetten om meer te doen voor de fietser? De betrokkenheid van de overheden, van het Rijk, blijft wat het CDA betreft ook na 2020 bestaan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het is een grapje: als we fietsen meenemen in de trein, dan kunnen we toe met minder stallingen. Is de heer De Rouwe dat met mij eens?

De heer **De Rouwe** (CDA): Een aantal grote steden heeft, om hun moverende redenen, de automobilist op een andere plaats gezet. Je zou dat wegpesten kunnen noemen. Die steden voelen nu de consequenties. Er zijn heel veel fietsen, waar niet altijd plaats voor is. De suggestie in deze concessie om na 2020 geen rijksbetrokkenheid bij fietsenstallingen te hebben, is over je graf heen regeren. Dat doet geen recht aan de problematiek. Steden kunnen en mogen meer doen, maar de rijksbetrokkenheid blijft wat het CDA betreft bestaan. De fiets in de trein is een goede mogelijkheid om iets te doen en te voldoen aan de behoefte van heel veel reizigers.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Die spreektijd had de heer De Rouwe maar weer!

We zitten in het voortraject van het verlenen van de concessie aan NS en ProRail voor tien jaar. De VVD wil goede, concrete en meetbare afspraken. We willen afspraken met ambitie. Als meerdere partijen meedingen om een aanbesteding, dan is er meer ambitie. Dat automatisme ontbreekt hier. Wij willen meetbare en afrekenbare prestaties en prestatie-indicatoren. Wij willen prikkels in de concessies voor NS en ProRail om die ambities waar te kunnen maken. In feite zijn er drie doelgroepen. Dat zijn de reiziger die centraal staat, het goederenvervoer waar Nederland geld mee verdient – dat is ook een belangrijk onderdeel in deze concessies – en natuurlijk ook, en niet in de laatste plaats, de belastingbetaler, want we moeten verantwoording afleggen over het belastinggeld dat we uitgeven.

De NS heeft een publieke taak, die enigszins vaag wordt omschreven en onderhevig is aan vigerende beleidsopvattingen en de maatschappelijke context. Dat zijn de woorden van de Staatssecretaris. Waar ligt de grens voor de vervoersactiviteiten in de concessie?

Het is goed dat er een minimum aan dienstverlening wordt afgesproken met de NS. Het moet duidelijk zijn welk aanbod aan treinverbindingen de NS minimaal moet realiseren, met welke kwaliteit en met welk materieel. In de bijlage bij het vervoerplan is de dienstregeling opgenomen. Hier komt bij dat alle stations twee keer per uur door een intercity worden aangedaan, in de Randstad vier keer per uur, of dat men spoorboekloos gaat rijden. Spreken we dit concreet af als minimum?

Flexibiliteit is ook heel belangrijk, want er kunnen wijzigingen optreden in reizigersstromen. In het verleden heeft mijn voorganger, de heer Aptroot, de toezegging gekregen dat de Kamer inzicht zou krijgen in de rendabiliteit van spoorlijnen. Wanneer kunnen we dit onderzoek verwachten? We moeten de flexibiliteit ook erin houden om tussentijds te durven komen tot een aanpassing van het dienstrooster, uitgaande van het afgesproken

minimum. Daar moeten we een procedure voor afspreken, want het kan niet zomaar. We spreken natuurlijk eerst een minimum af. Kan de Staatssecretaris in de definitieve ontwerpconcessie daarvoor een procedure opnemen?

Het is belangrijk dat er een instrument en een prikkel komt, waardoor de NS tussentijds blijft innoveren. Binnen de kaders van de concessie moeten wijzigingen kunnen worden doorgevoerd die zijn ingegeven door voortschrijdend inzicht of innovaties. Dit mag niet leiden tot een claim van de NS bij de concessieverlener. In de beleidscyclus kan hieraan aandacht worden geschonken middels de beleidsprioriteitenbrief en de vervoerplannen. Hoe borgt de Staatssecretaris dit?

Dan een belangrijk, overkoepelend punt: de NS moet gaan voldoen aan een aantal prestatie-indicatoren. Deze indicatoren komen nu tot stand op basis van ervaringen van de vervoerder zelf. Het is belangrijk dat deze indicatoren worden getoetst door een externe partij, want anders keurt de slager zijn eigen vlees. Hoe gaan we dit doen?

Ik ga er even hink-stap-sprong doorheen, want ik zie al dat ik het niet red in zeven minuten. Er moet een focus komen op grotere reizigersstromen. Hoe kun je reizigers verleiden om buiten de spits te gaan reizen? Daar zijn onderzoeken naar gedaan. Met name bij de werkgevers is op dit punt winst te behalen. Hoe gaat de NS dit doen? Er moeten in dit verband ook concrete afspraken komen over zitplaatsgaranties.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb een vraag over het buiten de spits reizen. Ik zit meestal in de auto in de spits en dan wil ik juist dat mensen in de spits uit de auto en in de trein gaan. Dan wil je dus meer reizigers in de spits in de trein. Ik vind het lastig om te bepalen of we meer of minder reizigers in de spits in de trein willen. De automobilist is gebaat bij meer reizigers in de spits in de trein.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Al was het alleen maar omdat de heer Madlener dan wat minder in de file zou staan. Dat gun ik hem ook van harte. We moeten natuurlijk kijken of we reizigers ervoor kunnen interesseren om buiten de spits te reizen. We moeten streven naar meer reizigers. Misschien moeten we gewoon durven streven naar meer winst. Winst is een combinatie van reizigers, opbrengsten minus kosten. Meer reizigers in de spits betekent ook dat je meer materieel moet aanschaffen voor tijdens de spits. Dat betekent dat het niet meer uit kan. Je wilt daarbij ook een zitplaatsgarantie op bepaalde tijdstippen, maar dat betreft maar één of twee treinen. Het is lastig om op basis daarvan veel meer materieel aan te schaffen. Dat is verschrikkelijk duur. Je moet daarom kijken of je iets kunt doen aan de spitsverspreiding. Mensen die in de spits reizen moet je ervoor interesseren – ik durf niet te zeggen «om met de auto te gaan» – om buiten de spits te gaan reizen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoor mevrouw De Boer zeggen: meer reizigers in de trein en minder reizigers in de spits. Mensen moeten op een bepaalde tijd op hun werk zijn. Hoe meer mensen dan in de trein gaan, hoe beter het is voor de automobilist. Daar is de trein ook handig voor. Het blijft een beetje zoeken, maar we moeten zo veel mogelijk mensen in de spits in de trein en van de weg af krijgen, want dan zijn er minder files.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dan heeft de heer Madlener mij niet helemaal goed begrepen, want je moet bekijken hoe je de spitsdrukke anders kunt opvangen. Er is een onderzoek gedaan waaruit blijkt dat werkgevers, met name de grotere werkgevers, best geïnteresseerd zijn om te bekijken of ze andere werktijden of thuiswerk kunnen afspreken met hun medewerkers. De uitkomsten zaten bij de stukken voor het algemeen overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Op die manier kun

je komen tot spitsbreiding. Ik wil mensen niet zozeer uit de trein halen, want dan staat de heer Madlener nog meer in de file, als wel bekijken of je mensen ervoor kunt interesseren om buiten de spits de trein te nemen. Dat is een uitdaging voor de NS.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Allereerst verheugt het mij om te horen dat ook de PVV-fractie de trein heeft ontdekt als beste oplossing voor het vermijden van de files. Als er meer mensen met het openbaar vervoer reizen, zijn er inderdaad minder files en is er minder noodzaak om te investeren in asfalt. Volgens mij gaan we elkaar nog vinden op dit punt.

De **voorzitter**: Hebt u nog een vraag aan mevrouw De Boer? Als u niet uitkijkt, doet u aan uitlokking.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nee, dat zou ik niet durven. Ik hoor heel duidelijk dat de VVD-fractie zegt dat we meer mensen moeten verleiden tot reizen buiten de spits. Dat zou je ook moeten terugzien in een klantoordeel over de kans op een zitplaats in de spits. Het mes snijdt aan twee kanten. In de samenvatting van het vervoerplan 2014 staat een mooie tabel over de wijze waarop de NS de komende jaren wil presteren. Daarin staat dat de grenswaarde voor het klantoordeel over de zitplaatscapaciteit in de spits voor 2014 70% is, maar de indicatie voor 2015 tot 2018 is nog steeds 70%. Qua zitplaatscapaciteit in de trein gaan we er tot 2018, wat de NS betreft, 0% op vooruit. Dat klopt toch niet met meer buiten de spits reizen, het beter benutten of überhaupt het verbeteren van de kans op een zitplaats? Hoe staat de VVD-fractie daartegenover?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wou bijna op de voorlaatste vraag antwoorden dat dat klopt. Daarmee heb ik ook meteen de laatste vraag beantwoord.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Vindt de VVD-fractie dan ook dat we de Staatssecretaris om een reactie moeten vragen op dit punt?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat lijkt mij een verschrikkelijk goed idee, want we zijn het in de kern eens. Er blijkt te weinig ambitie uit het vervoerplan. Dan kom ik op de verdergaande liberalisering 2023. Misschien gaan er nog wel dingen gebeuren, zoals het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Hoe moeten we borgen dat het voortschrijdend inzicht in al die grote projecten niet leidt tot een basis voor schadevergoeding bij de concessieverlener? De maatschappij verandert voortdurend, dus de projecten zullen ook veranderen. Ik wil daar graag een reactie op van de Staatssecretaris. De stations zijn mijn stokpaardje. Hoe gaan we om met de toegang en het gebruik van stations door derden? Het rekenen van redelijke en efficiënte tarieven voor voorzieningen van andere vervoerders op stations, zoals kaartverkoopmachines et cetera, moet toch worden omschreven in de concessie?

Hoe is het onderwijsakkoord vertaald in de concessie? Besparingen moeten worden gezocht in het beter benutten. Waar zien we deze verplichting terug? Welke prikkel is er ingebouwd om de afspraken uit het onderwijsakkoord na te komen?

Een aantal dingen moet de NS niet doen. Er bestaat nu een verplichting tot het inkopen van duurzame groene stroom. Kunnen we dat niet combineren met goedkope stroom? Betalen we nu veel meer? Ik heb geen idee, maar het lijkt me onzin als we ons verkopen aan de duurste stroomleverancier.

Over fietsparkeren heeft de heer De Rouwe al het een en ander gezegd. De gemeente is pas vanaf 2020 verantwoordelijk, maar wat mij betreft al eerder.

Worden belangrijke zaken zoals de escalatieladder doorgeschoven naar het vervoerplan?

In de beheerconcessie van ProRail moet een veiligheidsniveau worden afgesproken. Het is opmerkelijk dat ProRail nu zijn eigen veiligheidsniveau vaststelt. Dit is nog maar de concept-ontwerpconcessie. Uit het rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over veiligheid op het spoor blijkt dat gemiddeld 85% van de onderzochte objecten voldoet aan de normen. Dit lijkt me een ruime voldoende, maar ik wil dat we durven te streven naar een hogere prestatie-indicator. Gemiddeld is niet goed genoeg. Per corridor kunnen we wellicht iets met de indicator. In het beheerplan van ProRail staat iets over snelheidsbeperking als gevolg van een technisch gebrek. Kunnen we daar iets mee? We moeten afspraken maken over het niveau van veiligheid op het spoor. Hoe kunnen we vervolgens ProRail afrekenen op de prestaties? Bij boetes is er sprake van vestzak-broekzak. Dat heeft mevrouw Van Veldhoven ook heel duidelijk aangegeven. Volgens mij ligt de prikkel om te presteren in de verantwoordelijkheid die de Staatssecretaris krijgt. De Staatssecretaris kan bijvoorbeeld meer grip op de activiteiten van ProRail krijgen en heeft daarmee ook een grotere politieke verantwoordelijkheid waarop we haar kunnen aanspreken. Met de aanwijzingsbevoegdheid die de Staatssecretaris krijgt richting ProRail, kan RTL alsnog de cijfers opvragen over de punctualiteit op het spoor.

ProRail heeft drie belangrijke kerntaken. Een daarvan is capaciteitsverdeling. Gaat ACM daar toezicht op houden?

Ik zit met een dilemma. Kan de NS onder de prestatie-indicatoren uit als ProRail niet aan zijn indicatoren voldoet? ProRail heeft bijvoorbeeld belang bij minder wissels, terwijl de NS belang heeft bij meer wissels, want die geven flexibiliteit. Kunnen we ProRail een doelstelling opleggen ten aanzien van volumegroei van het goederenvervoer? Ik vind dat heel belangrijk. In feite doen we dit ook bij de NS. Anders raakt het goederenvervoer ondergesneeuwd. Kan de Staatssecretaris dit bij de uitwerking meenemen? Het zou tot een scheefgroei in de capaciteit leiden indien de Nederlandse overheid voor het reizigersvervoer wel en voor het goederenvervoer niet stuurt op volumegroei in de haar zelf verstrekte concessies.

Keyrail krijgt een soort makelaarsfunctie voor het goederenvervoer en moet ervoor zorgen dat de treinpaden zo goed mogelijk worden benut. Bij ProRail komt ook een aparte directeur die gaat over goederenvervoer. Dat lijkt me een goede zet, want hoe is het nu met ProRail? Zit er een directie of kunnen we ernaar uitkijken dat er een directie komt?

Nu zit ik op zeven minuten spreektijd.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. De SP is in grote lijnen wel tevreden met de voorliggende conceptontwerpconcessie. Het hoofdrailnet blijft intact. De samenhang tussen de treindiensten op het hoofdrailnet is van zeer grote invloed op de totale reistijd. Het nog verder vermarkten en opknippen zou zorgen voor meer overstappen, minder goede aansluitingen, slechtere bereikbaarheid en duurdere kaartjes. Ik was wel enthousiast over het interview met NS-topman Timo Hugens, vanmorgen in Metro. Hij vindt zelfs dat we snel moeten toewerken naar één keer inchecken in het ov, dus ook bij overstappen in Amersfoort van Connexion op de NS. Ziet de Staatssecretaris ook snelle mogelijkheden daartoe?

Er is 100% groene stroom in 2018 beloofd. Het zou heel mooi zijn als alle elektrische treinen via het contract met Eneco op groene stroom kunnen rijden. Kan de Staatssecretaris daar nog wat over zeggen?

Dan kom ik op de regionale concessies. Ik maak me een beetje zorgen, omdat vrij veel andere aanbieders het land verlaten of dusdanig aan het infuus hangen dat aanbestedingen buiten het hoofdrailnet niet veel meer inschrijvers zullen opleveren dan Arriva en Connexion. Veolia trekt zich

namelijk terug en Syntus heeft het zwaar. Kan de NS ook meedingen op de regionale concessies?

Er zit een verbetering in de toegankelijkheid van treinen voor mensen die rolstoelgebonden zijn. De assistentieverlening kan nu één uur van tevoren worden aangemeld in plaats van drie uur. Dat vinden we een goede zaak. We zouden echter graag zien dat de Staatssecretaris een poging doet om de liftoptie serieus te nemen, door een proefexemplaar te laten inbouwen door een liftleverancier. Zo niet, hoe onderneemt de Staatssecretaris dan toch versneld actie? We hebben het eerder besproken. Ik weet ook dat het niet makkelijk is. Drie minuten wachten bij een station is aan de lange kant, maar waar een Wilma is, is een weg.

Wij zijn geen voorstander van tariefdifferentiatie in de spits. Wij zijn bang dat de meeste reizigers in de spits gebonden zijn aan de spits. Studenten kunnen misschien flexibel zijn, maar ik heb ervaring met het roosteren van colleges en zo makkelijk is dat allemaal niet. Doe dat niet! Experimenteer wel met goedkopere tarieven in de daluren, want als dat werkt, levert het in ieder geval meer kennis op.

Het zal de Staatssecretaris niet verbazen dat wij altijd hebben gevonden dat de NS en ProRail bij elkaar hadden moeten blijven. Dat vinden wij nog steeds. Die discussie hebben wij eerder gevoerd. Toch zijn wij benieuwd wat de gelijkgerichte aansturing is, die in de brief wordt genoemd. Het verhaal over die gelijkgerichte aansturing blijft toch wat vaag en gebaseerd op hoop. Hoe hard is dat te maken? Betekent dat bijvoorbeeld dat ProRail niet meer zo maar tijdens de spits de regio Den Haag kan platleggen? Dat is toch een verschil in intentie, in taak. Ik hoor graag concreet van de Staatssecretaris hoe ik me die gelijkgerichtheid moet voorstellen.

Wij denken dat boetes echt niet zullen werken als prikkel. Last onder dwangsom klinkt heel dwingend, maar is dat een sanctie die in de optiek van de Staatssecretaris werkelijk zal werken? In hoeverre gaat de boetepot naar de reiziger? Als deze wordt toegevoegd aan de algemene middelen, dan zijn we terug van de broekzak in de vestzak.

Bij de sociale veiligheid staat, heel fijn, de reiziger op één, twee en drie. Dat is prima, maar dan staat de consument wel heel erg centraal. We hebben ook nog conducteurs, machinisten, mensen die schoonmaken, mensen die de beveiliging regelen op de stations, in de treinen en bij ProRail, of de aanbestede partijen hebben mensen die 's avonds in zo'n hesje in de regen aan het spoor aan het werk zijn. Komen die wel voldoende terug in dit verhaal?

De deur-tot-deurambitie spreekt ons ook aan, maar – daar hebben we het ook weleens eerder over gehad – er zijn gemeenten die juist denken in termen van dikke stromen. In Amsterdam bijvoorbeeld zijn minder tramhaltes en heeft de persoon die van deur tot deur wil reizen meer moeite om een station te bereiken. Vanaf het station wordt hij door de Staatssecretaris bediend met goede aansluitingen. Vervolgens krijgt hij onderweg van zijn eindstation naar zijn eindbestemming weer te maken met een tram- of bussysteem met weinig haltes, omdat daar wordt gedacht in dikke stromen. Dat is incongruent. Hoe pakt de Staatssecretaris dit aan?

Het is jammer dat de pilot waarin ProRail zelf het onderhoud is gaan uitvoeren niet is verwerkt in de concessie. Waarom is dat? Kan de Staatssecretaris dat nog aanpassen?

Mijn laatste puntje is een klein puntje. Ik heb me na de voetbalwedstrijd van de week verbaasd over het geheim van de grote overwinning, namelijk af en toe een station overslaan. Wat vindt de Staatssecretaris daarvan? Is station Eijsden wat dat betreft een voorbeeld? Het hoofd-railnet doet station Eijsden aan vlak voordat het het land verlaat. Het is een beetje een vergeten station. Het is een klein schoonheidsfoutje. Gaat de Staatssecretaris dat schoonheidsfoutje wegpoetsen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Sommige woordvoerders noemden de trein een alternatief. GroenLinks ziet treinvervoer als een basisvoorziening, samen met ander openbaar vervoer, en de auto in sommige gevallen als een alternatief. Ik zou graag zien dat veel meer vanuit die gedachte gewerkt wordt, want er is sprake van een waterbedeffect. Een aantal woordvoerders had het er al over. Hoe comfortabeler en aantrekkelijker je de trein maakt, hoe meer ruimte op de weg, waardoor er niet meer asfalt aangelegd hoeft te worden. In hoeverre wordt op het ministerie op macroniveau nagedacht over huidige en toekomstige vervoersstromen en het waterbedeffect daarvan?

GroenLinks vindt marktwerking op sommige terreinen heel goed werken, bijvoorbeeld bij telecom, en op andere niet. Ons oordeel is dat dit geen goede keuze is in een klein, drukbevolkt land, waar zo ongelooflijk veel vervoersstromen via het openbaar vervoer en over het spoor netwerk gaan. Wij komen mede tot die conclusie bij het bestuderen van de effecten van de marktwerking in Engeland. Ook de Eerste Kamer heeft een mooi rapportje opgeleverd over de voor- en nadelen van marktwerking.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op de marktwerking in Engeland is veel af te dingen, te plussen en te minnen. Als je je echt daarin verdiept, zie je dat het wisselend gegaan is, met successen en met een gebrek aan successen. Mevrouw Van Tongeren noemt hier heel makkelijk hét voorbeeld van Engeland, maar mag ik haar bevragen op haar kennis over de marktwerking op het Nederlandse spoor? Wat is het oordeel van de fractie van GroenLinks over de regionale aanbestedingen van het openbaar vervoer op het spoor? Je kunt je wel heel makkelijk op een containerbegrip als Engeland beroepen, maar wat is de kennis en de ervaring van de GroenLinks-fractie in bijvoorbeeld Oost-Nederland, Noord-Nederland en zelfs in Limburg, waar heel veel mensen afscheid hebben genomen van de NS, omdat ze de service beneden peil vinden?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoor meer de mening van de CDA-fractie dan een oprechte vraag aan GroenLinks, maar ik doe toch een poging om de vraag te beantwoorden. GroenLinks was oorspronkelijk niet voor het opknippen van ProRail en de NS. GroenLinks ziet openbaar vervoer als een basisvoorziening. De overheid moet zich verantwoordelijk voelen om dat goed te regelen voor alle burgers. Dan is er geen noodzaak voor 18-jarigen om hun rijbewijs te halen omdat het openbaar vervoer zo ver uitgekleeft is dat zij eigenlijk niet meer naar hun werk of naar hun opleiding kunnen komen. We zien dat nu in een aantal provincies en dat is vreselijk jammer. Het is jammer dat de heer De Rouwe de gedachtegang wil beperken tot Nederland, want in het buitenland zijn prachtige voorbeelden van hoe het wel kan en hoe het niet moet. Binnen een klein land als Nederland moet je dat niet doen. De Fyra is daar een klassiek voorbeeld van. Er was een beetje marktwerking en een beetje druk, er werd toch geboden terwijl het eigenlijk niet kon en toen moest er een heel lage prijs komen voor die trein. De CDA-fractie heeft er de grootste mogelijke kritiek op gehad. Marktwerking op het spoor is in Nederland niet verstandig. Het is verstandig dat de Staatssecretaris in deze concessie steviger stuurt. Ik hoor ook graag ... Ik ben alweer met mijn inbreng bezig.

De **voorzitter**: Dat had ik door. Ik ken de opzet, maar de heer de Rouwe heeft een vervolgvraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb in mijn interruptie op geen enkele manier een duiding gegeven van ons standpunt, maar dat standpunt is wel bekend. Ik heb nog geen antwoord gehad op mijn vraag wat de analyse van de GroenLinks-fractie is ten aanzien van het regionaal aanbesteden van het spoor in Oost-Nederland, Noord-Nederland en

Limburg. Of is de fractie van GroenLinks in dit geval inconsequent en wil zij die aanbesteding niet terugdraaien?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat is weer zo'n fijne, open en geïnteresseerde vraag van het CDA. De opvatting van GroenLinks is dat NS en ProRail nooit gesplitst hadden moeten worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Daar heb ik helemaal niet naar gevraagd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik geloof dat ik over mijn eigen antwoorden ga.

De heer **De Rouwe** (CDA): Of mevrouw Van Tongeren begrijpt mijn vraag niet goed of ...

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, u treedt buiten de orde en u weet dat. Mevrouw Van Tongeren gaat over haar eigen antwoorden. Ze doet nu een poging om een antwoord te geven. Daar hebt u het mee te doen, want daarna zijn uw interrupties op.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): GroenLinks wil dat het openbaar vervoer een basisvoorziening is die goed aangestuurd wordt vanuit de overheid. GroenLinks is niet enthousiast over de splitsing, maar vindt niet dat die nu teruggedraaid moet worden. Het is gebeurd en het terugdraaien levert veel en veel meer narigheid op. Daarbij zijn wij geen voorstander van het verder aanbesteden van kleine stukjes spoor aan allerlei partijen. Het kan best zo zijn dat nu dat toch gebeurd is, reizigers daar tevreden zijn, maar onze basishouding is dat deze voorziening vanuit het Rijk in Nederland geregeld moet worden. Volgens mij ben ik glashelder. Ik weet dat de CDA-fractie dit standpunt niet met ons deelt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een punt van orde.

De **voorzitter**: Waarom zou u een punt van orde willen, terwijl we hier een interruptiedebat voeren? Ik mag een punt van orde niet weigeren, maar dat vind ik oprecht jammer, want u onderbrak net heel onterecht.

De heer **De Rouwe** (CDA): Daarvoor mijn excuses, voorzitter. Er wordt een volstrekt flauwekulantwoord gegeven op een vraag die niet gesteld is. Het gaat niet over de opsplitsing tussen NS en ProRail ...

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ga over mijn eigen antwoord. Dit is geen flauwekulantwoord. U mag vinden wat u vindt. Ik respecteer de mening van de CDA-fractie. U stelt een feitelijke vraag, ik geef daar een feitelijk antwoord op en daar zit geen flauwekul bij. Ik begrijp niet waar we hiermee bezig zijn. Ik stel voor dat ik verderga met mijn inbreng.

De **voorzitter**: We stoppen inderdaad met dit rondje interrupties.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb twee heel korte vragen aan mevrouw Van Tongeren. Vindt zij dat de decentralisaties niet goed zijn verlopen? Wil zij dat de gedecentraliseerde lijnen teruggaan naar de NS?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb tot tweemaal toe gezegd dat ik de manier waarop dat gegaan is jammer vind. Ik heb op geen enkel moment gezegd dat het teruggedraaid moet worden. Over het terugbrengen van die lijnen naar de NS heb ik geen specifiek oordeel, want ik heb meniet gestort op een analyse daarvan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mevrouw Van Tongeren zegt dus zonder kennis van zaken over de situatie in Nederland dat we geen marktwerking moeten hebben en dat de lijnen eigenlijk terug moeten naar de NS. Dat is in ieder geval helder.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat is de mening van mevrouw Van Veldhoven. Dat heb ik niet gezegd. Er werd gevraagd of ik vond dat de decentralisaties voldoende uitgevoerd zijn. Dan moet ik eerst voor mijzelf een maatstaf hebben voor iets dat ik sowieso niet wil. Ik moet beoordelen of iets dat ik sowieso niet wil, goed genoeg uitgevoerd is. Dat heb ik niet gedaan. Ik heb een algemeen oordeel over marktwerking op het spoor. Ik vind in een drukbevolkt land als Nederland marktwerking niet gewenst. Het oordeel over wat men voldoende kennis van zaken vindt, laat ik aan ieder Kamerlid voor zichzelf. Sommige Kamerleden beoordelen hun eigen kennis blijkbaar als groter dan de kennis van andere Kamerleden. Ik dacht dat we met de Staatssecretaris gingen debatteren. Ik vind in zijn algemeenheid dat het in deze concessie de goede kant op gaat. Ik ben blij dat de Staatssecretaris steviger wil aansturen. GroenLinks vindt het altijd bijzonder hinderlijk dat collega's die de marktwerking zo graag willen, bij calamiteiten op het spoor als eersten roepen om ingrijpen van de Staatssecretaris of de Minister. De Staatssecretaris en de Minister moeten dan helaas zeggen dat het aan het bedrijf zelf is en dat ze niet kunnen ingrijpen. GroenLinks vindt dat we met de concessie de goede kant op gaan. Met sommigen van mijn collega's wil ik graag horen hoe de Staatssecretaris daar invulling aan geeft.

Mevrouw **De Boer** (VVD): We staan normaliter nooit aan de interruptie-microfoon en we vragen nooit debatten aan over aanbestedingen in de regio's. Misschien heeft het één wel te maken met het ander. Omdat het een staatsbedrijf is en we er wat over te zeggen hebben, vragen we hier debatten aan. Dringt dat weleens tot mevrouw Van Tongeren door?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De toon van de vraag vind ik vrij onsympathiek. «Dringt dat weleens tot mevrouw Van Tongeren door?» Wat is precies de achtergrond van het inhakken van de rechtse partijen op GroenLinks? Is het omdat GroenLinks geen groot voorstander is van marktwerking op het spoor? Dat standpunt draag ik al sinds jaar en dag uit. Sinds jaar en dag is GroenLinks niet voor het scheiden van ProRail en de NS en sinds jaar en dag vertelt GroenLinks dat het spoor niet een alternatief is voor de auto, maar dat het een goede, degelijke en kwalitatief hoogstaande basisvoorziening moet zijn. Misschien kan mevrouw De Boer de vraag neutraal en zakelijk herhalen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Laat ik dat dan maar doen. Mijn excuses dat mijn vraag zo is overgekomen. Iedereen kan kennismaken van de situatie in de regio's, want daar zijn heel veel rapporten over verschenen. Je kunt zien dat de marktwerking daar geslaagd is. Het is overzichtelijk, de kwaliteit is gestegen en de kosten zijn gedaald. Toch beweert mevrouw Van Tongeren dat de marktwerking niet werkt. Dan moet ze kennismaken van de feiten en met ons de discussie aangaan over hoe we, nu die marktwerking werkt, dit misschien verder kunnen vormgeven. Ze moet niet ongenueanceerd zeggen dat ze geen verdergaande marktwerking op het spoor wil, maar het ook niet willen terugdraaien. Het is meer dat we het niet begrijpen.

De **voorzitter**: Dat is een conclusie, ik hoor geen vraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Welke garanties krijgen wij dat de NS, als die weer in financiële problemen komt, die niet net als bij de Fyra afwentelt op de reiziger?

Ik heb een soortgelijke vraag als mijn collega's over de prijsverhogingen. Hoe zit dat nou? De trein is een basisvoorziening, die betaalbaar moet blijven voor iedereen. In welk tempo worden de prijzen verhoogd? De vragen die zijn gesteld over de spits heb ik ook. Wij zijn wel voorstander van het lokken van reizigers buiten de spits met een lager tarief. Wij zouden dat overigens op de snelweg ook een fantastisch middel vinden om files op te lossen.

In de stukken staat vaak dat de reiziger centraal staat. De eerste vraag daarover is al gesteld. Het gebruikmaken van het spoor door mensen met verschillende beperkingen, gaat stap voor stap beter. Wij willen toch graag wat meer voortgang.

De discussie over de stopcontacten begon met de gele borden. Mensen met een visuele beperking vertelden mij namelijk dat zij de gele borden met een loep kunnen lezen, maar dat zij de grootst mogelijke moeite hebben met de borden die hoger hangen. De gele borden werden al verwijderd, maar toen kwam gelukkig het inzicht bij de NS dat de reiziger centraal moest staan en dat misschien niet alle gele borden weg moesten. Het argument voor het weghalen was dat mensen op hun mobieltje kunnen kijken. Wij hebben toen gezegd dat het zeker bij vertragingen weleens voor wil komen dat de telefoon van mensen leeg is. We hebben gevraagd of er stekkers of een laadpaal kunnen komen, zodat mensen in elk geval hun mobieltje een klein beetje kunnen opladen. Nu hoor ik tot mijn onaangename verrassing dat het een half uur duurt om je telefoon helemaal op te laden. Dat klopt, maar om er 20% op te krijgen kost je zeven minuten. Als je een losse laadpaal neerzet, kost een stopcontact € 3.500. Daar kan ik met mijn boerenverstand niet bij. Op Amsterdam Centraal zijn enkele stopcontacten. Als je daar een bankje van acht van maakt, dan kan dat toch geen € 3.500 per stuk kosten? Of zet gewoon al die gele borden terug. Dat mag van GroenLinks ook. Op deze punten zie ik dat de NS en het bedrijfsmodel van NS meer centraal staan dan de reiziger. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Wij zijn enorm voor een permanente bemoeienis van het Rijk met het fietsparkeren. Wij zijn er geen voorstander van dat wij het in deze periode nog doen en dat de gemeenten er daarna zelfstandig voor moeten zorgen. Juist de combinatie fiets-trein ontlast het milieu, de steden en de wegen. Graag krijg ik ook op dit punt een reactie van de Staatssecretaris. Dordrecht is al door anderen genoemd. Wij hebben het ook op onze lijst met zorgen staan.

De wens voor een nachtnet in Limburg bestaat al heel lang. Is het echt niet mogelijk om een betere aansluiting van Limburg te krijgen? Ik krijg vragen van bezoekers van festivals, concerten en grootschalige evenementen. Zij zeggen dat het heenvervoer vaak perfect geregeld is door de NS, maar dat het vervoer terug 's avonds laat te wensen overlaat, vooral als het buiten de Randstad is. Dan krijg je toestanden met auto's en alcohol en dat moeten we ook niet willen. Hoe zit dat? Wat zijn de mogelijkheden bij de NS? Is hier iets over op te nemen in de concessie?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Allereerst is het goed om vast te stellen dat de procedure om de NS voor de komende tien jaar een contract te geven nu echt begonnen is. Wij zijn er sowieso verheugd over dat reizigerspunctualiteit, dus de reiziger van deur tot deur, in die contracten centraal staat, want daar doen we het uiteindelijk allemaal voor. Een aantal van de punten die ik vandaag wilde noemen, zijn al door de collega's genoemd. Ik sla die over of ik sluit me erbij aan.

De klantgerichtheid van de NS is een belangrijk punt voor de komende jaren. Ik heb een praktijkvoorbeeld. Stel je reist van Rotterdam naar Leeuwarden. Eerst reis je een stuk mee met je vriend of vriendin in de eerste klas met korting. Vervolgens reis je het tweede deel van het traject tweede klas, omdat je denkt dat je dan goedkoper uit bent. Dat is niet waar. Want als je een nieuw kaartje koopt, dan begint het systeem

opnieuw te tellen. De afstandskorting, die je normaal gesproken krijgt, telt dan niet meer. Dat is een voorbeeld waarbij ik me afvraag hoe het kan, want het systeem zou moeten zien wat je eindbestemming is en dat moeten meerekenen. Een ander voorbeeld: stel je werkt in Den Haag, je woont in Utrecht en je wilt een keer door naar Groningen. Je checkt in met je businesscard van je werk, maar moet in Utrecht uitchecken en een ander kaartje kopen. Dat moet toch geregeld kunnen worden. Waarom kan dat niet efficiënter? Waarom kan dat niet met een mooie QR-code op de smartphone? Die vragen hebben wij allemaal, maar de NS moet toch echt de uitvoering ter hand nemen.

De Staatssecretaris is van plan om te sturen op vier terreinen. De regierol, sturing geven, beter samenwerken en de NS en ProRail. Die vier hoofdlijnen zijn goed, maar een aantal dingen kunnen beter. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen de mogelijkheid dat regionale vervoerders hun eigen treinkaartje instellen? Die vrijheid hebben ze. Ik kan me voorstellen dat dit lastig is voor de reiziger. Als je in Meerssen de trein neemt en je wilt naar Den Haag, dan koop je een kaartje tot aan Maastricht. Daar moet je een nieuw kaartje bestellen bij de NS of misschien wel andersom. Bestaat de mogelijkheid dat zo'n systeem ontstaat? Zo ja, vindt de Staatssecretaris dat wenselijk? Ik zie een vragend gezicht bij de Staatssecretaris. Om een interruptie te voorkomen: ik bedoel dat je bij een vervoerder een kaartje koopt dat alleen geldig is bij die vervoerder. Een ander punt zijn de gehandicapten. We hebben daar veel over gehoord. Ik vind het te makkelijk om te zeggen dat alles even snel omgebouwd moet worden, want dat kost een heleboel geld. Als echter in de sprinters voor 2024 de toegankelijkheid geborgd moet worden, waarom kan het dan niet wat sneller? De doelstelling is nu heel erg globaal: doe het voor 2024. Misschien moet daar wel wat meer druk en sturing op. Is de Staatssecretaris dat met de PvdA eens?

Ik heb een motie over ERTMS en de invoering daarvan ingediend en deze werd ondersteund door een Kamermeerderheid. De Staatssecretaris geeft aan dat er prioriteit aan gegeven wordt. Als ik thuis moet stofzuigen, zeg ik ook dat ik er prioriteit aan geef. Ik kan de commissie verzekeren dat er dan weinig gebeurt. Wat betekent «er prioriteit aan geven»? De Kamer heeft uitgesproken dat de Staatssecretaris ERTMS op de Hanzelijn moet gebruiken. Het is een gênante situatie dat daar ERTMS in de baan ligt, maar dat er nog niet mee gereden wordt.

In hoeverre houdt de Staatssecretaris rekening met nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de aansluitingen, het voorvervoer naar het station en het vervoer na de treinreis? In hoeverre houdt de NS rekening met nieuwe ontwikkelingen? Ik doel op zaken als Uber en samen reizen, maar ook elektrische auto's. De Minister heeft hierover deze week een brief gestuurd. Als er proeven plaatsvinden met elektrische auto's die zelf rijden en zelf de weg bepalen – de «google cars» worden ze genoemd – is het aardig om daarmee te experimenteren voor het vervoer van en naar stations. Misschien kun je daarmee dubbele winst boeken. Dit geldt sowieso voor parkeercapaciteit van fietsen en auto's rondom stations, maar misschien ook wel op andere manieren omdat je mensen kunt verleiden van om van de auto de trein in te stappen.

Ik sluit me aan bij alle vragen over Dordrecht.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik ben nieuw in deze commissie en ik moet een beetje wennen aan de gezichten. Ik zeg op voorhand sorry voor het geval ik een naam niet weet. Ik doe in ieder geval mijn best. Het is een beetje een terugkeer in het verleden. De Kamer worstelt omdat zij enerzijds een bedrijf op afstand wil en anderzijds de behoefte heeft om op microniveau bij te sturen. Dat is niet veranderd. Ik vind het ook lastig. Aan de ene kant zeg je dat NS gewoon tien jaar zijn best moet doen met een contract, aan de andere kant is tien jaar wel een heel lange tijd. Als er iets verandert, hoe stuur je dan bij? Daar worstelt iedereen mee en de PVV

natuurlijk ook. De NS staat echter niet zo best bekend op dit moment. We hebben het Fyra-debacle nog niet eens achter de rug, daar zitten we middenin. Er is van alles misgegaan. Treinen die te laat en niet rijden blijven de journaals teisteren. Vieze en onveilige treinen blijven een punt van aandacht. De bonuscultuur bij de NS is ook een punt van aandacht. Als nieuwkomer vraag ik me af of we tegen een bedrijf dat zo worstelt met die dossiers – er is nog een onderzoek gaande naar de Fyra – moeten zeggen dat het dit voor tien jaar moet gaan doen. In het kader van marktwerking pleit ik voor een concessie voor één jaar, zodat we kunnen kijken hoe het zich ontwikkelt bij de NS. We kunnen dan afwachten hoe dat Fyraonderzoek loopt. Er zijn toch dingen structureel mis geweest bij de NS. Het is moeilijk om te zien of men daar helemaal bovenop is en of het nu wel goed geregeld is. Is het niet beter om de concessie in te korten of uit te stellen, zodat we daar wat langer de tijd voor krijgen? De PVV staat voor goed en veilig openbaar vervoer dat op tijd rijdt. Wij zijn helemaal niet alleen geïnteresseerd in de auto. De trein is ook belangrijk.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik snap het punt van de heer Madlener. Maar wat doen we dan? De concessie loopt op 1 januari 2015 af. Welke afspraken maken we in de tussentijd?

De heer **Madlener** (PVV): Je zou eraan kunnen denken om de bestaande concessie voor één jaar te verlengen onder de huidige voorwaarden of desnoods onder wat aangepaste voorwaarden. We moeten nadenken over een andere manier om de termijn van tien jaar te lijf te gaan. De splitsing van NS en ProRail vinden wij ook niet geslaagd. De marktwerking, waar mevrouw De Boer en ik voorstander van zijn, heeft nooit goed gewerkt, want als reiziger heb je niet veel keuze. Om één keer in de tien jaar een concessie «marktwerking» te noemen, vind ik een beetje overdreven. We moeten zoeken naar betere aansturing of een korter contract als dat mogelijk is, in ieder geval lopende het Fyra-onderzoek. De NS verkeert in zwaar weer. Laten we ons nu niet vastleggen door het contract voor tien jaar dicht te timmeren. Straks zegt de NS dat we het hebben afgesproken. Een concessie zou niet nodig moeten zijn. Als de NS een overheidsbedrijf zou zijn rijdend op overheidsspoorwegen, dan zouden we hier elke maand de kans hebben om zaken te verbeteren en zouden we niet aan zo'n tienjaarstermijn vastzitten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als er een laagje sneeuw ligt, dan permitteren we ons dat wel. De heer Madlener hoeft zich daar geen zorgen over te maken. We willen er altijd iets over te zeggen hebben. De heer Madlener kan concrete voorstellen doen voor een betere aansturing in deze concessie. Hij wil misschien de concessie een jaar uitstellen, dat kan. Ik denk echter niet dat dat voorstel een meerderheid zal krijgen. Hij kan ook voorstellen doen voor strengere aansturing, in de wetenschap van wat er gebeurd is met de Fyra.

De heer **Madlener** (PVV): Wij streven naar verbetering. Sterker nog, als de NS een overheidsbedrijf was ... Wij denken dat een overheidsbedrijf een efficiënt bedrijf kan zijn, als het goed geleid wordt. Mevrouw De Boer gelooft daar niet in. Zij denkt dat een overheidsbedrijf per definitie niet goed werkt. Wij denken van wel, maar dan moeten we goed op de sturing letten. We hebben nu een tussenvorm. Het is wel een overheidsbedrijf en we hebben allerlei wensen, maar we gaan maar één keer in de tien jaar echt grootschalig daar iets van vinden. Dat is niet helemaal gelukkig. Het is een vraag die ik bij de Staatssecretaris wil neerleggen, maar misschien is het een verzoek aan ons allemaal. Misschien moeten we een pas op de plaats maken, bijvoorbeeld door de concessie een jaar uit te stellen.

De heer **Smaling** (SP): Ik snap wat de heer Madlener zegt over de concessie een jaar uitstellen of concessies uitgeven voor een jaar. De NS is een heel groot bedrijf met ontzettend veel werknemers, zeker als je ProRail erbij optelt. Het is een, in internationaal perspectief, redelijk goed functionerend systeem. Als je de concessie uitstelt of verkort, creëer je zo veel onrust in dat grote bedrijf en dan zitten wij hier keer op keer te emmeren over wat er niet goed ging. Moeten we op een gegeven moment niet zeggen: hup, voor tien jaar die concessie? Wij kunnen altijd bijsturen in die tien jaar, dat doen wij toch wel. We creëren anders heel veel onrust en ondermijnt een van de grote nationale bedrijven. Waarom wil de heer Madlener dat doen?

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb net al gezegd dat het onderzoek naar het Fyra-debacle nog loopt. Er loopt nog een onderzoek bij de NS naar hoe dit heeft kunnen plaatsvinden. Terwijl dat onderzoek nog loopt, zeggen wij dat de NS weer tien jaar verder mag. Dat is toch vreemd? We kunnen toch beter eerst onze lessen trekken uit wat er is misgegaan en dan kijken of de NS klaar is voor een concessie van tien jaar? Moeten wij überhaupt een concessie voor tien jaar verlenen? Dat is een heel lange tijd. In tien jaar verandert er veel. We horen over automatisch rijdende auto's, andere vervoersstromen, nieuwe technieken, weet ik allemaal niet wat. Het is een vraag aan de Kamer. Als wij de NS onderhands de concessie voor tien jaar gunnen, dan roepen wij hier tien jaar lang wat er anders moet. Daar zet ik ook mijn vraagtekens bij. De hsl-lijn is in deze concessie opgenomen. Die is er niet uit, terwijl er heel veel is misgegaan en er een onderzoek loopt. Wij willen de uitkomsten van dat onderzoek afwachten voordat we weer toe zijn aan een nieuwe onderhandse gunning voor tien jaar. Wij hebben ook allerlei wensen voor verbeteringen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Als je hangende een onderzoek geen actie moet ondernemen, waarom neemt de partijleider van de PVV dan zitting in het Europees parlement en de Tweede Kamer? Daarnaast loopt ook nog een onderzoek. De heer Madlener wil het Fyraonderzoek afwachten en concludeert dat het slecht gesteld is met de NS. Op welke punten zit de NS echt in zwaar weer? Ik weet ook dat er iets is misgegaan met de Fyra, maar de heer Madlener zegt dat de NS in zwaar weer is. Wat bedoelt hij precies? Als hij het onderzoek wil afwachten, waarom heeft hij dan in eerste instantie zitting genomen in de parlementaire enquêtecommissie en is hij er vervolgens weer uitgestapt omdat hij het te duur vond?

De heer **Madlener** (PVV): Het imago van de NS is niet alleen rozengeur en maneschijn. De NS heeft heel matig gepresenteerd de afgelopen tien jaar. Dat kunnen we toch wel vaststellen? Dat moet een stuk beter kunnen. De heer Hoogland komt zelf ook met allerlei kritiek. Er zijn personeelswisselingen geweest in de top. De NS houdt zich niet aan de balkenendnorm. Er vallen treinen uit en er zijn onveilige treinen. Een paar blaadjes op de rails of strenge winters en de treinen vallen uit. We worstelen ook met de splitsing van NS en ProRail. De beste optie is om NS en ProRail samen te voegen en het als overheidsbedrijf goed aan te sturen. Ik denk dat daar geen Kamermeerderheid voor is. Ik vraag me echter af of de NS nu toe is aan een onderhandse gunning voor tien jaar. Ik denk dat dat op dit moment niet het geval is.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik wil niet flauw doen, want de heer Madlener zit hier net en ik kan me voorstellen dat hij niet alle cijfers kent. Het gaat wel wat te ver om de NS nu alleen op het imago af te rekenen. De reizigerspunctualiteit was 93,6%. Ik begrijp dat het beeld van de heer Madlener anders is, maar ik vraag hem toch om de NS af te rekenen op de daadwerkelijke prestaties en niet alleen op het imago. Hoe kijkt de heer

Madlener hier tegenaan? Wat is hij van plan daarmee te doen de komende periode?

De heer **Madlener** (PVV): Een NS die een hsl-lijn exploiteert op kosten van de belastingbetaler – dat is enorm dure infrastructuur – en het dan zo verziekt ... Dat is niet alleen een imago-probleem, want dat imago heeft de NS aan zichzelf te wijten. Dat is te danken aan slechte bedrijfsvoering. Treinen komen al jaren te laat. Dat kan beter en het moet beter. De PvdA-fractie vindt het kennelijk prima. Wij vinden dat het beter moet en streven daarnaar. Ik vraag me af of de NS toe is aan een onderhandse gunning voor tien jaar. Daar zet ik vraagtekens bij. Het is beter om de concessie uit te stellen en eerst het onderzoek af te wachten. Wij doen niet mee aan het onderzoek, maar het is er wel. Dat is een heel duur onderzoek. We voeren natuurlijk niet een heel duur onderzoek uit om vervolgens te zeggen: nu hebben we het al gegund aan de NS en zitten we er weer tien jaar aan vast. Dat lijkt me niet verstandig.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Hoogland, u krijgt niet het woord.

De heer **Hoogland** (PvdA): Jawel, want de heer Madlener zegt dat de PvdA niet voor verbetering is. Dat wil ik in ieder geval ontkrachten. Dat is natuurlijk flauwekul, maar dat weet de heer Madlener zelf ook wel.

De **voorzitter**: Dat hebt u dan bij dezen gedaan, maar interrupties gaan altijd via de voorzitter. Dat wordt op prijs gesteld en dat houdt het debat ook overzichtelijk. Als u dat de volgende keer wilt doen, dan helpt dat.

De heer **Madlener** (PVV): We hebben een eerste gedachtewisseling met de Staatssecretaris en de Kamer over de concessie voor tien jaar en dit breng ik toch graag in. Het imago heeft de NS natuurlijk deels aan zichzelf te danken.

De sociale veiligheid is voor de PVV altijd een heel belangrijk thema. Wij willen dat er altijd conducteurs op de trein zitten. We willen ook dat er een veel snellere terugkoppeling is met de politie als er wat aan de hand is. Cameratoezicht in coupés zou helpen om overlastgevers daadwerkelijk op te pakken. In sommige bioscopen kun je overlast anoniem melden via een 06-nummer. Ik kan mij voorstellen dat er ook zo'n mogelijkheid in de trein komt. Als een oudere dame met een paar overlastgevers in de coupé zit, dan is het niet verstandig om daar zelf op af te stappen, maar je wilt toch iets daarmee doen, want die overlastgevers moeten natuurlijk wel aangepakt worden. Een anonieme melding via een 06-nummer is een idee om de sociale veiligheid verder te verbeteren. Kan de Staatssecretaris daarover nadenken?

De punctualiteitscijfers, ook door de VVD-fractie genoemd, moeten natuurlijk openbaar gemaakt worden. Wij willen geen geheimhouding. We willen de NS ook per lijn kunnen afrekenen. Er moet veel meer openbaarheid komen. Het is een staatsbedrijf met een lange concessie. Het is te gek voor woorden dat wij geen inzage hebben in de exacte prestaties van de NS. Concurrentie is er toch niet, dus waarom zouden we de cijfers niet openbaar maken? Openbaar met die handel.

Wij willen veel eenduidiger communicatie als er vertraging is. Ik heb te vaak gehoord, ook onlangs nog, dat mensen bij een vertraging verschillende informatie krijgen uit verschillende bronnen. Dat moet beter kunnen. Rover heeft hierover ook iets gezegd.

1 miljard extra voor het spoor is een onderwerp dat misschien meer bij het MIRT-debat thuishoort.

De **voorzitter**: Ik denk het wel. U hebt ook niet veel spreektijd meer, dus sla dat maar over.

De heer **Madlener** (PVV): Ik kaart dat aan in het MIRT-overleg. Mijn voorganger, de heer De Graaf, heeft een motie ingediend over het opwaarderen van de chipkaart met € 5, € 10, € 15 of € 20. Er schijnt toegezegd te zijn dat dat flexibeler wordt, zodat de reiziger zelf kan bepalen met welk bedrag hij zijn saldo ophoogt. Wil de Staatssecretaris die motie alsnog uitvoeren?

Dan kom ik op de poortjes. We hebben gehoord over één keer inchecken en uitchecken. Dat klinkt leuk, maar we hebben toch al die poortjes? We willen dat die poortjes ook gebruikt worden, want we hebben daar veel geld aan uitgegeven. De poortjes zijn bedoeld om zwartrijders uit de trein te houden. Eén keer in- en uitchecken klinkt mooi, maar als die poortjes overal staan, dan moet ik wel dat poortje openmaken. Het lijkt mij dat ik dan moet inchecken. Graag hoor ik de reactie van de Staatssecretaris. Veel mensen die Nederland bezoeken hebben geen chipkaart. Zij willen gewoon een kaartje kopen voor de trein. Daar moeten ze nu € 1 voor bijbetalen. Dat is te veel. Dat moet goedkoper kunnen. Wat is de kostprijs van zo'n chip in zo'n ticket? Het is een stukje service dat tegen weinig kosten beschikbaar moet zijn voor mensen die wat minder frequent met de trein reizen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. De ChristenUnie vindt het een goede keuze om de NS ook de komende tien jaar over het hoofd-railnet te laten rijden. In deze concessie zitten veel verbeteringen ten opzichte van de vorige concessie. De concessies van de NS en ProRail zijn beter op elkaar afgestemd en de reiziger staat duidelijk meer centraal. Stel dat we toch hadden besloten het hoofd-railnet aan te besteden, hoe had de concessie er dan uitgezien? Dan hadden we deze concessie waarschijnlijk nooit zo opgesteld. We hadden dan niet alleen de fouten uit de huidige concessie gerepareerd, maar veel concreter opgeschreven welke prestaties we verwachtten. Dan waren er geen drempels opgeworpen voor uitbreidingen van treindiensten van andere vervoerders op samenlooptrajecten waar de NS ook rijdt, want dan had de reiziger echt centraal gestaan. Dan was er geen discussie geweest over het decentraliseren van treindiensten, maar had de Staatssecretaris volmondig gekozen voor het aansluiten van treindiensten op plekken waar voldoende vervoersvraag is. Natuurlijk is flexibiliteit nodig, maar de conceptconcessie laat veel ruimte voor interpretatie en eigen invulling door de NS. Er moet ruimte blijven voor ondernemerschap van de NS. Dat staat voorop. We moeten onze opdracht wel duidelijk stellen om te voorkomen dat we de komende tien jaar weer regelmatig discussies achteraf hebben, zoals we hadden over de toiletten in de treinen.

Op tien punten wil de fractie van de ChristenUnie aanscherpingen in de definitieve concessie.

Ten eerste: wat is volgens de Staatssecretaris de belangrijkste opdracht? Wat is het maatschappelijke belang waarop we moeten sturen? Is dat punctualiteit, klanttevredenheid of reizigersgroei? Volgens mij gaat het om de combinatie van al deze indicatoren en dan vooral in de spits. De ChristenUnie vraagt specifiek te sturen op de groei van het aantal tevreden reizigers in de spits en laat het aan de NS om te proberen om ook buiten de spits te proberen de treinen vol te krijgen. Daar is geen inmenging van de Staatssecretaris voor nodig. De ChristenUnie vindt het daarom onbegrijpelijk dat de Staatssecretaris 10% tariefsverhoging in de spits mogelijk wil maken, terwijl de prestaties van de NS juist in de spits nog niet op orde zijn, getuige de volle treinen en de vertragingen op dit deel van de dag.

Het tweede punt van de ChristenUnie betreft het aantal treinen dat wordt aangeboden. Natuurlijk moeten er niet meer treinen rijden dan waar vraag naar is en moet er ruimte zijn voor aanpassingen. Maar slechts twee treinen per uur met een mogelijkheid tot opheffing, terwijl op de meeste trajecten nu vier keer per uur wordt gereden, is geen echte opdracht. De

Staatssecretaris moet niet toestaan dat de NS de frequentie verlaagt, zoals mogelijk tussen Haarlem en Alkmaar en Eindhoven en Maastricht gaat gebeuren. Hoe staat het met het alternatieve plan voor de verbinding Dordrecht–Breda? Hier moeten intercity's blijven rijden als de hsl-verbinding Den Haag–Eindhoven is gestart.

Het derde punt is minder vaak het treinverkeer stilleggen. De SP-fractie refereerde daar ook aan. Veiligheid is belangrijk, maar een kritische concessiebeheerder eist dat ook bij storingen treinen zo veel mogelijk blijven rijden.

Het vierde punt is dat er per traject kwaliteitseisen moeten komen ten aanzien van punctualiteit en zitplaatsen. Het moet openbaar worden waar NS langzamer rijdt dan mogelijk vanwege knelpunten in de dienstregeling. Verborgene files op het spoor moeten zichtbaar worden. We hebben daar al eerder aandacht voor gevraagd.

Het vijfde punt is dat er een onafhankelijke meting van de klantoordelen moet komen en dat alle vervoersprestaties openbaar moeten worden gemaakt. De ChristenUnie wil aansluiting bij de OV-Klantenbarometer van CROW, zodat de prestaties van de NS vergelijkbaar worden met die van andere vervoerders. De ChristenUnie wil verder dat de vervoersprestaties per traject openbaar zijn via open data.

Het zesde punt is dat er meer ambitie moet zijn voor het openen van nieuwe stations. De Kamer heeft eerder in moties gevraagd het veto van de NS te schrappen, want de Staatssecretaris moet als concessieverlener beslissen over nieuwe stations. De NS heeft dit uit te voeren en heeft hooguit een adviserende rol.

Het zevende punt betreft het gouden duo fiets en trein. Wij vinden dat de eisen daarvoor scherper moeten. De inspanningsverplichting van de NS om te zorgen voor voldoende fietsenstallingen moet concreter. De ChristenUnie vraagt het voorstel van het Fietsberaad over te nemen en de kosten gelijkelijk te verdelen over ProRail, de NS en de gemeenten. Ook stellen wij voor de bewaakte stallingen de eerste dag gratis te maken. Deze stallingen staan nu vaak leeg, terwijl je op straat struikelt over de fietsen. Een proef bij station Amsterdam Amstel is zeer succesvol. Wat ons betreft wordt dit landelijk ingevoerd. Fietsen moeten daarnaast mee kunnen in het nieuwe intercitymaterieel voor de HSL-Zuid. Er staat weinig in de concessie over de combinatie auto-trein. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Dik-Faber/Elias over de realisatie van meer P&R-treinen? Kan dit in meetbare criteria in de concessie?

Het achtste punt betreft de toegankelijkheid van treinen voor gehandicapten. Ik heb daar veel mails over gekregen. We ratificeren het VN-gehandicaptenverdrag. De concessie moet op dit punt duidelijkheid bieden: treinen moeten ook voor mensen met een beperking goed toegankelijk zijn.

Het negende punt is dat er een scherpe opdracht voor de snelheid van treinen moet komen. In de afgelopen 30 jaar is de reistijd naar Noord-, Oost- en Zuid-Nederland helemaal niet verbeterd. De treinen die de NS nu aanschaft, rijden over 30 jaar nog. Daarom moet al het nieuwe intercitymaterieel minimaal 200 km/u kunnen rijden en niet alleen een paar treinen voor de hsl. Richting Leeuwarden, Groningen en Maastricht moet de snelheid geleidelijk omhoog. Nieuwe sprinters moeten hun naam eer aandoen en minder tijd vermorsen rond de stations.

Het tiende punt is simpel: wifi en stopcontacten in alle treinen, dus ook in de stoptreinen. De Staatssecretaris suggereert alleen een behoefteonderzoek van de NS onder reizigers. Ik vind dat te weinig. Ik wijs de Staatssecretaris erop dat zelfs de stadsbussen tegenwoordig wifi hebben. Dan heb ik nog een aantal punten over de regio. Waarom komt de NS weg met een vaag onderzoek naar een stoptrein tussen Weert en Roermond, terwijl de Staatssecretaris wel een streep zet door het aanbod van de provincie om er zelf te rijden? Hiermee krijgt de NS de vrije hand. De NS moet beloven dat op het traject Amersfoort–Apeldoorn een stoptrein gaat

rijden, anders moet de Staatssecretaris de provincie de ruimte laten dit traject aan te besteden. Wat ons betreft kan de NS gewoon meebieden. Waarom gaat de Staatssecretaris akkoord met vage toezeggingen over grensoverschrijdend spoorvervoer, die weinig anders zijn dan drie jaar geleden? Waarom eist de Staatssecretaris niet een directe verbinding met de intercity op de trajecten Eindhoven–Aken en Eindhoven–Düsseldorf? Waarom is er nog steeds geen helderheid over het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem, terwijl er wel een aangenomen motie op dit punt is?

Ik rond af met twee positieve punten. Ik ben heel erg blij dat de Staatssecretaris wil nadenken over de «geld terug bij vertragingen»-regeling voor het gehele openbaar vervoer, dus de trein, de tram, de metro en de bus, zoals is voorgesteld door de ChristenUnie. Kan de Staatssecretaris dit najaar daarover duidelijkheid geven? Ik ben ook blij met de ambities van de NS, die blijken uit de krant van vandaag, om de ov-chipkaart simpeler te maken. Hoe staat het met de motie over ov-chip 2.0, die is ingediend door de ChristenUnie en de VVD? De motie is duidelijk: vanaf 1 januari 2016 moet roaming in al het openbaar vervoer mogelijk worden, zodat je ook een bol.com kilometerbundel of een Arriva trein + taxi-pakket kunt kopen. Kortom, concurrentie en innovatie in de openbaarvervoerabonnementen. De Staatssecretaris moet hierover uiterlijk dit najaar een besluit nemen. Dat kan dan goed geregeld worden in de concessie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik voel twaalf moties aankomen, maar misschien antwoordt de Staatssecretaris wel positief. De fractie van de ChristenUnie heeft een aantal wensen. Het is goed om die op dit moment geregeld te willen hebben. Er zitten er ook een aantal tussen die veel geld kosten. Zo heeft mevrouw Dik-Faber het over de doelstelling van meer stations. Hoeveel stations wil zij erbij en onder welke voorwaarden? Alleen zeggen «meer stations» is mij een beetje vaag. Ze zegt ook dat de NS verantwoordelijk is voor de fiets. In mijn optiek is de gemeente verantwoordelijk voor de fiets. Ik snap de ambitie, maar de gemeenten zullen het probleem na 2020 moeten oplossen. Wil de fractie van de ChristenUnie daar meer geld voor beschikbaar stellen? Waar moet dat geld vandaan komen?

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, uw interrupties waren op. Mevrouw Dik-Faber mag antwoorden, maar het blijft daarbij.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Er is budget beschikbaar voor meer stations. Ik weet alleen niet uit mijn hoofd hoeveel geld er in dat potje zit. Als casus wijs ik naar de situatie in Limburg. De provincie Limburg wil in Baexem en Haelen graag een station realiseren, omdat men daar grote vervoerskansen ziet. De provincie is bereid om zelf die stations te betalen. Het Rijk moet daar toestemming voor geven, maar doet dat niet. Dat is bijzonder jammer. Ik zie wel heel veel kansen, met dit als voorbeeld, om meer stations te openen, waarbij we het potje van het Rijk gebruiken. Als het voor ons geen prioriteit heeft, maar de provincie het heel graag wil en het zelf wil betalen, dan moeten we die mogelijkheid benutten. De andere vraag ging over de fiets. Het is erg belangrijk dat we niet denken over reizen van station naar station, maar over reizen van deur tot deur. Ik proef dat de Staatssecretaris dat ook heel graag wil. De fietser hoort er helemaal bij. De gemeente heeft daarin een belangrijke rol, maar de NS voelt zich verantwoordelijk voor het deur-tot-deurvervoer en zou hierin verantwoordelijkheid moeten nemen. De NS biedt ook ruimte voor fietsen in de trein. De stations zijn eigendom van de NS, dus waarom zou je de NS daarin geen positie geven? Ik zie het als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle partijen die bij het openbaar vervoer betrokken zijn. Ik hoop dat dat voor de VVD duidelijk is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb twee korte vragen over de stations. We worden als Kamerleden soms benaderd met het verzoek om een station. Er is inderdaad een potje, maar we moeten voorkomen dat het op «first come, first serve»-basis gaat. Is het een goed idee om de Staatssecretaris een overzicht te laten maken van alle aanvragen en de hoeveelheid geld in dat potje, zodat we die discussie gestructureerd kunnen voeren? Wat doen we wanneer? Wanneer is de reizigersgroei dusdanig dat er een extra station moet komen? Hoe kunnen we dat potje zo optimaal mogelijk besteden? Daar heb ik behoefte aan. Het is logisch dat we voor alle treinen nadenken over het verhogen van het comfort voor de reiziger. Wil mevrouw Dik-Faber dat de Staatssecretaris toezegt dat ze stopcontacten en wifi realiseert? Of vraagt ze de Staatssecretaris om een onderzoek naar de mogelijkheid om het aanbod daarvan uit te breiden? Het heeft grote financiële consequenties die ik zo niet kan inschatten. Ik weet ook niet hoe we die dekken. Een onderzoek is wel belangrijk, want dan weten we waarover we het hebben. Het is een terechte vraag.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Er is al veel onderzoek gedaan naar de vervoersvraag in het land en het is duidelijk waar mogelijkheden zijn voor nieuwe stations. Het ministerie heeft die gegevens beschikbaar en op basis daarvan kunnen we een prima discussie voeren over de vraag waar we het budget het meest efficiënt kunnen inzetten. Het is goed om te kijken welke mogelijkheden er zijn in het land en niet uit te gaan van «wie het eerst komt, het eerst maalt». We moeten investeren waar de vervoersvraag het grootst is. We moeten in samenwerking met de regio kijken wat mogelijk is. Het punt over wifi en stopcontacten heb ik bewust nu genoemd, omdat ik mij in de twee jaar dat ik Kamerlid ben weleens verbaasd heb over het feit dat we over dit soort zaken debatten moeten voeren. Aan de ene kant is het goed, omdat ik besef dat het comfort voor de reiziger betekent. Aan de andere kant is het triest dat we op die manier moeten spreken over het spoor en de NS. Daarom is het zo belangrijk om deze vraag bij de concessie in te steken. Ik besef dat aan alles een prijskaartje zit, maar als in stadsbussen wifi aangeboden wordt, waarom zou de NS het dan niet kunnen? De regionale vervoerders hebben wifi, maar in onze sprinters zit het nog steeds niet. Ik wil daar graag afspraken over maken, om te voorkomen dat we het de komende tien jaar weer hebben over toiletten, stopcontacten en alle andere zaken die heel belangrijk zijn voor de reizigers, maar die je aan de voorkant goed geregeld moet hebben.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Toen de proef voor wifi en stopcontacten liep, heb ik gevraagd om het aanbod permanent te maken, omdat het heel belangrijk is omdat we allemaal digitaal zijn. Ik hoor graag de reactie van de Staatssecretaris. Op een gegeven moment moet je ook wifi in de sprinter hebben. Ik begrijp dat mevrouw Dik-Faber het nuttig vindt als de Staatssecretaris ons een overzicht geeft van de stations waaraan behoefte is en de verwachte groei van de vervoersvraag per station. Op basis daarvan kunnen we bij een volgend MIRT-overleg – laten we dat niet morgen doen – integraal een besluit nemen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dat is de conclusie van het debatje dat wij hadden en ik kan me daarbij aansluiten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik biecht maar eerlijk op dat het een beetje een herinnering is voor de gehele commissie. Er is een aangenomen motie-Van Tongeren/Van Veldhoven over het laden op stations en er is een aangenomen motie over de stopcontacten. Ik denk dat de ChristenUnie met GroenLinks deelt dat het jammer is dat de Kamer moet spreken over details als het verwijderen van gele borden. Het blijkt,

onder meer uit de kwartierdienst naar Barneveld, dat de Kamer het helaas toch met enige regelmaat over details moet hebben. Is de ChristenUnie dat met mij eens?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Wij zijn allen volksvertegenwoordigers. Daarom is het belangrijk om te spreken over het reizigerscomfort in het openbaar vervoer en zaken die daarmee te maken hebben, zoals wifi en stopcontacten. De ChristenUnie heeft dat ook ingebracht in debatten en we hebben moties van andere fracties op dit punt gesteund. Ik wil wel kijken of we de concessie nu zo in elkaar kunnen zetten dat we de komende tien jaar niet weer om de haverklap dat soort debatten moeten voeren. Ik zie een concessie die veel ruimte, veel ondernemersvrijheid, biedt aan de NS. Aan de ene kant is dat goed, maar aan de andere kant is er een spanningsveld met het reizigerscomfort dat wij vragen vanuit onze rol als concessieverlener. Wij moeten er duidelijker afspraken over maken in de concessie, zodat we NS daarop kunnen aanspreken. Als die afspraken maar duidelijk genoeg zijn, heb ik de goede hoop dat we geen debatten over stopcontacten hoeven te voeren. Het zou mooi zijn als de concessie zo in elkaar zit dat die debatten overbodig worden en we super reizigerscomfort bieden.

De vergadering wordt van 19.55 uur tot 20.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: We hebben afgesproken dat de Staatssecretaris de beantwoording doet in blokken. De Kamerleden krijgen na afloop van elk blok de gelegenheid om vragen te stellen. Elke fractie krijgt twee interrupties. Als we dat goed en gedisciplineerd doen, dan komt het goed met de eindtijd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zijn dat twee interrupties in totaal?

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

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Hoeveel blokken heeft de Staatssecretaris? Dan kunnen we op basis daarvan bepalen wat een logisch aantal interrupties is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Misschien kunnen we beginnen met twee interrupties in totaal en dan kijken hoe we in de tijd zitten. Als we goed met de tijd uitkomen, dan kunnen we er nog één per fractie uitdelen.

De **voorzitter**: Zullen we het zo proberen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Laten we er gewoon drie doen. Ik weet echter niet hoeveel blokken de Staatssecretaris heeft. We hebben heel veel vragen gesteld, het is een enorm pakket en we hebben tot 22.00 uur.

De heer **Hoogland** (PvdA): We maken het onszelf lastig met heel lange interrupties. Als we afspreken dat we de vragen kort houden, dan kunnen we ook meer interrupties doen. In alle bescheidenheid zeg ik dat het meestal niet aan mij ligt

De **voorzitter**: We houden het op drie korte interrupties. Ik zal daarop letten. Dan halen we dat tijdstip van 22.00 uur wel.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik zal een doorkijkje geven in de volgorde. Ik begin met het proces, dan kom ik op de sturing en de prikkels, de scope, de reikwijdte, de focus en het eerlijke speelveld. Daarna behandel ik kwaliteitsverbetering voor de reiziger, de bediening, de

deur-tot-deurreis en tarieven. Vervolgens heb ik het over de toegankelijkheid, de integratie met hsl, goederenvervoer en prestatieverbetering ProRail. Kwaliteitsverbetering voor reizigers wordt by far het grootste stuk.

Ik begin met het proces, omdat wij wat bijzonders hebben gedaan. We hebben namelijk de conceptontwerpconcessie naar de Kamer gestuurd op het moment dat beide concessies in consultatie waren bij ACM, consumentenorganisaties, alle vervoerders, goederenvervoerders en reizigersvervoerders, het IPO en de decentrale overheden. De concessie is dus breed verspreid en ook aan de Kamerleden gestuurd. Dat hebben we zo afgesproken, omdat ik het belangrijk vind dat de Kamer vanaf het begin meegenomen wordt. Vroeger werd de Kamer pas geïnformeerd na afloop van de consultatieronde. Dat is niet handig, omdat de Kamer ook gedachten over de concessie heeft en er wellicht met anderen over wil spreken.

We bespreken de conceptontwerpen van de nieuwe vervoerconcessie en de nieuwe beheerconcessie. Dit is een eerste gesprek. De twee concessies zijn belangrijke sturingsinstrumenten om de komende tien jaar te komen tot verbetering op het spoor, voor de reizigers en voor de verladers. Er is zijdelings het commentaar gegeven dat de goederenvervoerders wellicht niet voldoende meegenomen zijn en dat we volumeafspraken bij ProRail moeten neerleggen. Dat is geen goede zaak. Goederenvervoerders gaan over hun eigen vervoer. Het bepalen van volumes ligt dus bij de goederenvervoerders en niet bij ProRail, want er is sprake van een geliberaliseerde markt. Daar kom ik straks op terug. We bevinden ons in de consultatiefase. De Kamerleden hebben terecht geconstateerd dat de concessies nog niet klaar zijn, dat er bij bepaalde punten «p.m.» staat en dat er sprake is van voortschrijdend inzicht. De tabel die mevrouw Van Veldhoven aanhaalde voor de doorkijk naar 2014 bevat achterhaalde informatie. Daar wordt een stap vooruit gemaakt. Ik geef de Kamer mee dat in het zomerreces de volgende ontwerpconcessie met alle aanvullende informatie naar de Kamer komt. Ik geef in een oplegnotitie aan welke informatie erbij zit, hoe die in samenhang gezien moet worden en waar die terug te vinden is, zodat de Kamer geen puzzeltocht door de stukken hoeft te maken. Ik zorg dat de volgende ontwerpconcessie op tijd is voor het volgende algemeen overleg over dit onderwerp, zodat we die kunnen bespreken. Ik weet hoe prettig het is om een routekaart bij een flinke stapel papier te krijgen.

De heer Madlener stelde een intrigerende vraag. Hij vroeg of tien jaar niet te lang is en of de concessie voor een jaar verleend kan worden, omdat het beter moet bij de NS. Die discussie hebben we steeds opnieuw bij een onderhandse gunning. Het voordeel van een concessie voor kortere tijd is dat je kunt bijsturen. Het nadeel is dat het een korte tijd beslaat en dat je zo'n groot bedrijf met zulke grote investeringen in treinen en dergelijke misschien voor een onmogelijke opgave zet. Gun je voor een korte of langere termijn? Neem je de prikkel tot verbetering niet weg als je gunt voor tien jaar, tot 2025? We hebben daarom de midterm review in de concessie gezet, net als de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief waarin zal staan waarop wij de focus leggen. Met de midterm review kijken we waar we halverwege de periode staan en hoe we een en ander zo kunnen herschikken dat we voor de komende vijf jaar een nieuwe prikkel geven. Ik begrijp de opmerking van de heer Madlener, maar die afweging hebben we gemaakt.

De hsl zit in de hoofdtrainnetconcessie. Daar hebben we in het verleden een afspraak over gemaakt. Ik kom daar straks op terug. De financiële afspraken daarbij zijn gemaakt op basis van een concessie voor tien jaar. De tien jaar vinden hun basis ook in andere documenten. Na die tien jaar kijken we hoe we verdergaan.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of de evaluatie van de decentralisatie niet eerder kan dan in 2019. 2019 wordt een belangrijk jaar. Met de

midterm review kijken we hoe we verdergaan. Ik voer de aangenomen motie-Hoogland uit met betrekking tot decentralisatie tot 2025. Tegelijkertijd moet ook het vierde spoorpakket lopen. De vraag is wat er gaat gebeuren. Waar kiezen we voor in 2025? Het lijkt me nog wat vroeg om daarop vooruit te lopen. Ik wil de periode tot 2025 uitlopen. In 2019 hebben we de evaluatie van de decentralisatie en de midterm review. Dat is een goed moment om het geheel in de breedte te bekijken, op basis van de afspraken die we nu maken en op basis van de aangenomen moties. Wat de toekomst brengt, weet ik niet. Alles wat we hier bespreken, zie ik in samenhang met de uitkomsten van de consultatie van anderen. Alle uitkomsten nemen we mee in de nieuwe ontwerpconcessie die naar de Kamer toekomt. Dit was het blokje proces.

De heer De Rouwe stelt de basale vraag wat de nieuwe aansturing inhoudt. Komen er ambtenaren bij en hoe stuur je op vertrouwen? De slogan van de heer De Rouwe zou ook mijn slogan kunnen zijn, want de nieuwe aansturing draait om vertrouwen, verantwoorden en verbeteren. Er wordt gestuurd op output, daar waar ik het vertrouwen heb dat de NS en ProRail de prestaties kunnen waarmaken. De NS en ProRail moeten zich verantwoorden met informatie over prestaties en ze moeten verbeteren daar waar prestaties achterblijven. We zetten hiervoor met ProRail en de NS een programma op. We willen de aansturing op subsidies anders doen, het aandeelhouderschap anders invullen en anders sturen. Om dit goed te doen, zijn inderdaad extra ambtenaren nodig. De Kamer moet niet denken aan tientallen, want we bekijken hoe we het zo efficiënt en effectief mogelijk kunnen inrichten. De Kamer moet denken aan enkele ambtenaren extra, omdat we bepaalde expertise willen binnenhalen.

Mevrouw Dik-Faber zegt dat ik stuur op verschillende doelen, zoals tevredenheid, punctualiteit en groei. Ze vraagt hoe ik die doelen weeg. Meestal zijn doelen niet tegenstrijdig maar complementair. Als er een afweging gemaakt moet worden, dan doe ik dat elk jaar opnieuw in de beleidsprioriteitenbrief. Het is belangrijk dat we elk jaar opnieuw kijken waar de focus moet komen. Waarop moeten de organisaties zich dat jaar richten en op welke punten moet verbetering plaatsvinden? NS en ProRail werken die doelen uit in het vervoerplan. In de concessie stel ik voor alle doelen een bodemwaarde vast, waar de doelen niet onder mogen zakken. Het is een belangrijke verbetering dat we aangeven waar de onderkant van de prestaties ligt en dat we zorgen dat de prestaties steeds weer verbeteren.

De heer Smaling vraagt in dit kader hoe ik stuur op de gelijkgerichtheid van NS en ProRail. Dat gebeurt langs een aantal lijnen. In de concessies staat dat ze op dezelfde prestatiegebieden moeten presteren. Als voorbeeld noem ik betrouwbaarheid. Als er bij ProRail iets misgaat waardoor een trein niet rijdt, wordt NS daarop aangekeken. Het is belangrijk dat de NS en ProRail dezelfde kant opgaan wat betreft prestatie-indicatoren zoals punctualiteit. We sturen op dezelfde programma's. De Kamer kan hierbij denken aan Winterweer, ERTMS en het overwegenprogramma, maar ook aan de wijze waarop we de zaak bij Schiphol aanpakken.

Mevrouw Dik-Faber sloot haar betoog naar aanleiding van een interruptie van haar collega af met de opmerking dat het nu goed geregeld moet worden in de concessies, omdat ze het er niet steeds over wil hebben. We sluiten een concessie af voor tien jaar, maar tegelijkertijd willen we niet alles dichttimmeren. De midterm review is belangrijk voor het geval er sprake is van voortschrijdend inzicht. Daarnaast hebben we de beleidsprioriteitenbrief. We willen op hoofdlijnen sturen. We willen weten dat iedereen de goede kant opgaat, maar het is onverstandig nu alles dicht te timmeren voor tien jaar. De vraag is echter wat we dan wel vastleggen en hoe we daarnaar kijken met de midterm review. Daarin zullen we elkaar moeten vinden.

Hoe stuur ik op de gelijkgerichtheid? NS en ProRail moeten samen plannen opstellen en investeringsvraagstukken moeten samen bekeken worden. Zo komt er gelijkgerichtheid in de sturing.

De heer De Rouwe vraagt wat het verbetervoorstel van de voorzitter van de raad van commissarissen van NS inhoudt en waarom dat tot 1 oktober duurt. De Kamer weet dat ik dat heb afgesproken. Het is belangrijk dat NS en ProRail beter samenwerken. Ze moeten dat aan de top van beide bedrijven verinnerlijken. We sturen prestaties, betrouwbaarheid en KPI's gelijkgericht aan, maar het is wel belangrijk dat ze daar zelf handvatten aan geven. Mensen doen het niet omdat ik het zeg, mensen doen iets omdat ze zelf geloven dat er iets moet gebeuren. Ik wil zien hoe ze daar samen invulling aan geven.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd wie er beslist als de NS integrale diensten op verzoek van de regionale vervoerders tegenhoudt. Wat gebeurt er als dit beter is voor de reiziger? De bepalingen in de concessie geven ruimte aan de NS en de regionale overheden of vervoerders om binnen de formele grenzen van de concessie integrale diensten voor de reiziger te ontwikkelen. In het door mevrouw Dik-Faber aangevraagde debat over de Valleilijn hebben we gesproken over onderaannemerschap. Als daarin een stap vooruit gemaakt kan worden voor de reiziger, dan moet worden gezien of het integraal aangeboden kan worden en of men daarover in overleg kan gaan. Ik heb toen gezegd dat het belang van de reiziger bij alle partijen voorop moet staan. Alles dichttimmeren is slecht, maar onderaannemerschap moet kunnen. Met de vervoerconcessie heeft de NS een exclusief recht voor het uitvoeren van het vervoer op het hoofdrailnet. Die vervoerconcessie ziet op de rechten en de plichten van de NS bij uitvoering van de concessie en de daarmee te behartigen belangen. De NS is verplicht de concessie na te leven. Daarom zijn er integrale diensten in opgenomen. De regionale vervoerders hebben via de concessies een exclusief recht en de juridische verplichting hun concessie uit te voeren met in achtname van de belangen.

We moeten kijken of we de vervoerders kunnen verbinden via de concessies. Ik heb gesprekken gehad met decentrale overheden over het wederzijds verankeren van samenwerking en andere onderwerpen in concessies. Samenwerken is samen. Je legt dus niet iets aan de ene partij op via de concessie, terwijl dat andersom niet gebeurt. De decentrale overheden zijn het op dat punt met mij eens. Het is belangrijk dat we dat bespreken. Dat kan op landsdelige en landelijke ov-tafels geagendeerd worden. De regionale tafels worden door de provincies geleid. Als zij dit onderwerp niet agenderen, agendeer ik het zelf op de landelijke tafel. Het is dus wederkerig. We zijn dat proces ingegaan. Als je bekijkt wat we het afgelopen jaar bereikt hebben via het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) en via samenwerking, dan kun je zien dat er enorme stappen vooruit zijn gemaakt.

ACM heeft in november 2012 een quickscan gedaan. ACM heeft daarbij vier verbeterpunten aangegeven, die allemaal zijn opgepakt. Sterker nog, daar zijn ook al resultaten geboekt. Het is belangrijk dat we samen verdergaan en dat we adviezen oppakken vanuit alle partijen, in dit geval de ACM.

Een aantal partijen heeft gevraagd of er een extern, onafhankelijk advies gegeven kan worden over de hoogte van de prestatie-indicatoren. We spreken een bodemwaarde af, die gebaseerd is op historische realisatiedata. Daarin zit al een aanscherping op basis van onze ervaringen. We verzinnen niets nieuws, want we kunnen op basis van historische data zien wat er is gepresteerd en de lat hoger leggen. Waar het nieuwe prestatie-indicatoren betreft, bijvoorbeeld bij gedifferentieerde prestatie-indicatoren, is de hoogte nog niet bepaald. Die is in ontwikkeling. De streefwaarden hangen samen met de uitvoering van de verbeterprogramma's die naast de concessie lopen. In 2019 evalueer ik de prestaties. Dat zal leiden tot nieuwe bodem- en streefwaarden, want die bepalen we

op de helft van de looptijd opnieuw. Daarbij kan ik gebruikmaken van de mogelijkheid in de concessie om een extern bureau een audit of een evaluatie te laten uitvoeren om te bezien of een en ander goed tot stand is gekomen. Daar zal ik ook gebruik van maken. Het is duidelijk dat ik de bodem- en streefwaarden bepaal.

De onafhankelijke meting van de prestaties wordt geborgd doordat ik de NS bij de verantwoording van hun prestaties om een onafhankelijk deskundige vraag. Ik kan ook een onafhankelijke derde die audit laten uitvoeren naar de meting van die prestaties. Voor de klantoordelen werkt de NS op mijn verzoek mee aan een onafhankelijke meting. Ook hierbij kom ik terug op de woorden van de heer De Rouwe: vertrouwen, verantwoorden en verbeteren.

De heer De Rouwe en mevrouw Dik-Faber hebben gevraagd naar een onafhankelijk klantonderzoek. Die mogelijkheid zit in de concessie. Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de punctualiteit per traject. Omdat gemiddeld niet goed genoeg is, wil ik niet meer sturen op gemiddelde prestaties. Daarover hebben we uitgebreid gesproken. Op bepaalde trajecten die slecht scoorden wordt specifiek gestuurd op vervoerscapaciteit in de spits of op reizigerspunctualiteit. Dit zit in de concessie. Mevrouw Dik-Faber en de heer Smaling vroegen of we in de concessie kunnen sturen op het minder vaak stilleggen van diensten. Daar ben ik het mee eens. In de nieuwe concessie reken ik ProRail en de NS af op de reizigerpunctualiteit en daarbij gelden naast tijdige aankomst van gereden treinen ook uitgevallen treinen. We hebben al kort van gedachten gewisseld over het voorbeeld van Den Haag. Er is een onderzoek gaande. Daarover wordt nog gerapporteerd.

Mevrouw Van Veldhoven sprak over een prikkel tot samenwerken. Ik heb daar net iets over gezegd. Zij heeft dit vanaf het begin aangegeven en ik heb dat opgepakt met de decentrale overheden. De suggestie van een KPI voor samenwerking is interessant. Het kan misschien in de vorm van een evaluatie. Ik kijk daarnaar. In deze concessies zitten verschillende verplichtingen tot samenwerking, maar er is ook wederkerigheid nodig. Ik kijk nog hoe dat vorm kan krijgen en dan kom ik daarop terug bij de volgende bespreking van de concessie.

Mevrouw De Boer vroeg of de NS onder de prestatie-indicatoren uit kan als ProRail niet voldoet aan de indicatoren. Waar het gelijklopende indicatoren betreft, geldt dat wanneer niet aan de voorwaarden is voldaan beide organisaties een boete krijgen, want anders krijgen we daar discussie over. Samen verantwoordelijk is samen een boete. Dit moet hen prikkelen tot betere samenwerking.

Is bij de boetes sprake van vestzak-broekzak? Die discussie hebben we steeds en dat komt door de wijze waarop we dit georganiseerd hebben. Er ligt een motie-De Rouwe over prikkels en boetes. Ik heb uitgebreid met consumentenorganisaties, ProRail, NS en decentrale overheden gesproken over de vraag hoe we het geven van negatieve prikkels, zoals boetes, en positieve prikkels, zoals beloningen, zo kunnen inrichten dat we organisaties prikkelen tot het optimaliseren van de deur-tot-deurreis. Dat is best ingewikkeld, want iedereen denkt aan een last onder dwangsom of een boete, maar zijn er ook andere mogelijkheden. We zijn daarover in gesprek. Ik kijk ook daarnaar. Ik heb tevens aan de consumentenorganisaties gevraagd hoe zij daarnaar kijken.

Als we een boete innen, gaat het geld dan naar de algemene middelen of vloeit het terug naar de reiziger? De Kamer weet dat ik graag wil dat de reiziger er profijt van heeft, maar de vraag is welke reiziger. Ik merk dat je vrij snel op boetes en last onder dwangsom komt. Ik heb die dialoog met de Kamer en met andere partijen gevoerd. We kijken daar nog naar.

Uiteindelijk is voor mij het belangrijkste dat er een deur-tot-deurprikkel komt. Het lijkt misschien op vestzak-broekzak, maar ik kan de Kamer verzekeren dat de directies van NS en ProRail not amused zijn. Het heeft immers ook te maken met imago. Zij zijn er niet gelukkig mee als er een

boete wordt uitgedeeld, want dat wordt publiek gemaakt. De Kamer heeft dat al een paar keer meegemaakt.

De heer Madlener en mevrouw Dik-Faber hebben gevraagd wat ik regel ten aanzien van transparantie. De heer Madlener zei: «Openbaar met die handel». De Kamer weet dat ik hecht aan transparantie. De NS en ProRail stellen een actuele set gedifferentieerde informatie over hun presteren beschikbaar, waaronder ook informatie over punctualiteit. Zo kan ik zien waar verbeteringen nodig zijn. Het betreft sturingsinformatie, die publiek wordt gemaakt. Decentrale overheden kunnen de beschikking krijgen over informatie over de vervoervraag en de reizigersaantallen. De NS geeft ook inzicht in de prestaties ten behoeve van de landelijke en landsdelige ov-tafels. Daarnaast is er informatie openbaar via de app van de NS, de Reisplanner Xtra.

De heer **Madlener** (PVV): Dat was een heel lang blokje, waarin veel gewisseld is. Ik betreur dat we een juridisch stuk produceren voor een periode van tien jaar, dat weer op de millimeter wordt ingevuld. Dit leidt vaak tot een heel statisch gebeuren. Helaas is daarvoor gekozen en moet ik daarin mee gaan. Ik blijf pleiten voor meer flexibiliteit, een meer permanente aansturing en een permanente verantwoordelijkheid voor Staatssecretaris, want dat hoort daarbij. Permanente verantwoordelijkheid en aansturing lijkt mij zinvoller dan één keer in de vijf of tien jaar. Wie weet krijg ik mijn zin als ik er een andere keer een motie over indien. Gaat de balkenendenorm gelden voor de top van de NS? Het is immers voor 100% een overheidsbedrijf, met belastinggeld gefinancierd. We moeten vaststellen dat bij de boetes sprake is van vestzak-broekzak. De directie, de raad van commissarissen en de Staatssecretaris zijn aansprakelijk voor de prestaties. De Staatssecretaris mag zich niet verschuilen achter het feit dat we nu eenmaal aan het contract vastzitten. Ik heb veel vragen, want het was een lang blokje.

De **voorzitter**: Dat snap ik, maar we willen de vragen kort houden.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil dieper ingaan op de verantwoordelijkheden van de Staatssecretaris in dezen, de inspanningsverplichting en de verantwoordelijkheden van alle partijen. De VVD-fractie bracht in dat we het constante naar elkaar wijzen niet moeten willen. Dat is een heel zinnige opmerking. Wie is er nou eigenlijk verantwoordelijk? Volgens mij is de Staatssecretaris eindverantwoordelijk. Moet er een audit of evaluatie komen? De Fyra wordt nu geëvalueerd. Moeten we niet wachten op de uitkomsten daarvan voordat we de hsl-lijn aanbesteden? Anders heeft de evaluatie toch geen zin? Het is een heel duur onderzoek. RTL probeert achter de cijfers over punctualiteit te komen. Wat is daarop tegen? Laat maar zien hoe de NS presteert. Daar lijkt me niets op tegen. Ik vraag daarom nogmaals: waarom wil de Staatssecretaris dat niet openbaar maken?

De **voorzitter**: Dat waren wel vijf of zes interrupties.

De heer **Madlener** (PVV): Maar het was een lang blokje.

De **voorzitter**: Dat mag wel zo zijn, maar we hebben afgesproken dat we één of misschien twee interrupties per blokje doen, maar niet vijf of zes, want dan zitten we er vannacht om 3.00 uur nog. Dat gaan we niet doen. Ik vergeef het u nu, maar graag in het volgende blok wat beperkter.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik moet nog een beetje wennen aan de heer Madlener, want hoe ga ik hem ervan overtuigen dat we op deze concessie niet alles op de millimeter invullen? We brengen juist flexibiliteit in de concessie. Met de beleidsprioriteitenbrief kijken we jaarlijks waarop we de

focus willen leggen. We hebben afgesproken dat de concessie voor tien jaar is. Dat doe ik dus. We hebben echter wel de midterm review opgenomen. Als je bekijkt hoe het was en hoe het wordt, dan zie je dat we een enorme stap maken door het proces te veranderen. Ik begrijp dat de heer Madlener het niet ziet als flexibilisering, maar ik wel. De balkenendenorm voor de NS is een aangelegenheid van de Ministeries van Binnenlandse Zaken en Financiën. Daar wil ik het niet mee afdoen, maar ik ga niet over de beloningen van de NS. Ik probeer in het proces van de vervoer- en beheerconcessie heel duidelijk in mijn rol van concessieverlener te blijven. Zo kijk ik zuiver naar wat ik vraag van de NS en ProRail. Ik wil rolvast blijven. Ik kan de heer Madlener de informatie over de balkenendenorm echter wel verstrekken. Ik zal de Minister van Financiën vragen dit toe te sturen. Dat is geen enkel probleem.

Lessons learned zijn heel belangrijk. De heer Madlener wil dat ik wacht op de uitkomsten van de parlementaire enquêtecommissie over de Fyra. Die mening deel ik niet. Als er een parlementaire enquêtecommissie is geweest, moet je bekijken hoe zaken verdergaan. Er zijn lessons learned van de hsl-aanbesteding, lessons learned van de Betuweroute en lessons learned ten aanzien van ICT-projecten. We zijn een lerende overheid en het is sowieso belangrijk dat een mens een lerend mens is. De heer Madlener staat er dus wat strakker in dan ik. Het is echter wel belangrijk dat we de uitkomsten van enquêtes of onderzoeken gebruiken om positieve stappen te zetten. Ik heb net al gezegd dat informatie zo veel mogelijk openbaar moet zijn. Voor mij is van belang dat het de sturingsinformatie is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijn eerste vraag gaat algemeen over de sturing. Als je stuurt op outputdoelen en je hebt de juiste instrumenten om bij te sturen, dan hoeven we niet gedetailleerd op de input te sturen. Misschien moeten we door die bril nog eens naar deze tekst kijken voordat we tot de definitieve versie komen. Is de Staatssecretaris dat met mij eens? Kunnen wij de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief krijgen voordat deze naar de NS gaat? Dan kunnen we dat het moment maken om met elkaar over de NS te spreken, in plaats van het in vijf debatten per jaar steeds over een dingetje te hebben. Mijn tweede vraag betreft de wijze waarop de Staatssecretaris mijn vraag heeft geïnterpreteerd. In de concessie staat dat de NS niet tegen haar eigen belang hoeft in te gaan. Wat als het wel in het belang van de reiziger is om dat te doen? Ik noemde daarbij het voorbeeld van de RandstadRail. De Staatssecretaris ging op een andere casus in.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben het eens met outputsturing. Ik weet niet of ik hiermee voldoende antwoord geef. Ik ben bereid om met de Kamer te praten over prioriteiten, maar de beleidsprioriteitenbrief is een aangelegenheid voor mij. Het is belangrijk dat de Kamer mij daarop controleert. Het is tevens belangrijk dat we aan de hand van de vervoer- en beheerplannen daarover communiceren, want daarin laten ProRail en de NS zien wat ze het jaar daarop gaan doen. Zo wil ik die rol invullen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik begrijp dat de Staatssecretaris de beleidsprioriteitenbrief wel met de Kamer wil bespreken, maar pas nadat zij deze zelf heeft opgesteld. Het is mij onduidelijk hoe zij het proces met de Kamer ten aanzien van de beleidsprioriteitenbrief wil inrichten. Kan de Staatssecretaris dat verduidelijken? Mijn eerste vraag was of de Staatssecretaris naar de tekst van de concessie kan kijken door de bril van het zo veel mogelijk op output sturen. Mijn tweede vraag betrof de NS die niet tegen haar eigen belang ingaat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, ik wil door die bril naar de concessie kijken. De NS heeft maar één belang en dat is de reiziger. Ik begrijp dat de

NS daar ook zo in staat. De NS heeft ook een bedrijfsbelang, maar dat is aan de aandeelhouders. De NS moet duidelijk maken hoe men de bedrijfsvoering doet. Voor mij als concessieverlener moet duidelijk zijn dat de reiziger op één, twee en drie staat. Als op dat punt frictie ontstaat tussen de NS en mij als concessieverlener, dan heeft de NS een probleem. Ik heb aangegeven dat wanneer er een verschil is in belangen tussen ProRail en NS ten aanzien van investeringen – er is bijvoorbeeld gesproken over de situatie dat NS een wissel wil en ProRail niet – en belangen niet samenkomen, ze eensgezind een voorstel moeten doen. Ik stel daar een commissie voor in die dat vervolgens beoordeelt. De NS kan niet alleen voor haar eigen belang gaan. ProRail en de NS hebben een gezamenlijk belang en ik zal ze op een aantal dingen gezamenlijk afrekenen. Uiteindelijk zullen we zien hoe dat gaat lopen. Ik zal me als concessieverlener maximaal inzetten voor de reiziger. Ik ga ervan uit dat de Kamer mij daarop controleert. Ik wil voorkomen dat de beleidsprioriteitenbrief een wensenlijst wordt. De beleidsprioriteitenbrief moet focus aanbrengen op één of twee punten. Ik kan me zelfs voorstellen dat de beleidsprioriteitenbrief er twee jaar achter elkaar hetzelfde uitziet, omdat we de focus twee jaar lang op een bepaald punt willen richten, omdat op dat punt prestatie-indicatoren wijzigen of dat we er een verbeterprogramma naast zetten. De beleidsprioriteitenbrief moet de focus op hoofdlijnen aangeven. Ik wil niet dat we jaarlijks een brief sturen naar de NS en ProRail met een wensenlijst van aanpassingen. Ik kom er nog op terug hoe ik dat zie in relatie tot de Kamer, want ik begrijp de vraag van mevrouw Van Veldhoven. Ik geef haar mijn wens ten aanzien van de beleidsprioriteitenbrief mee. Ik stuur op de punten waarop de organisatie moet presteren. De Kamer krijgt hierover een schriftelijke reactie. Die stuur ik met de concessie mee.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De deur-tot-deurprikkel klinkt heel goed, maar hoe krijgt zo iets vorm? Wat verstaan we daaronder? Vandaag de dag komen de meeste mensen uiteindelijk wel van deur tot deur. De Staatssecretaris zei dat ze met de bril van outputsturing nog eens kijkt naar de concessie, maar hoe neem je de belangen van de medewerkers mee bij de outputsturing? Het is een driehoek van mensen die het werk verrichten, mensen die je vervoert en het leveren van meerwaarde voor de maatschappij. Dat moet in balans zijn. Hoe zorg je daarvoor in relatie tot outputsturing?

Staatssecretaris **Mansveld**: Die vraag over de deur-tot-deurprikkel is precies de vraag die wij proberen te beantwoorden. We willen dat de reiziger optimaal van deur tot deur kan reizen. Ik kom zo terug op de fietsen. De deur-tot-deurreis betreft de metro, de bus, de aansluiting op de trein en daarna weer de aansluiting op verder vervoer. Het is een ingewikkeld vraagstuk. Ik heb daar de decentrale overheden bij nodig. Hoe beoordelen we aansluitingen? We willen een optimale reis van deur tot deur. De vraag is echter hoe we prikkels uitdelen die ervoor zorgen dat de vervoerspartijen dit in samenhang regelen. De PvdA-fractie brengt al anderhalf jaar de vraag in hoe je de vervoerders op één lijn krijgt. Je merkt dat we het allemaal willen, maar alle partijen die ik spreek, het IPO, decentrale overheden, consumentenorganisaties, de NS, ProRail en goederenvervoerders, hebben wensen over prikkels. Ik kom zo nog terug op de vraag of je via tarieven prikkels kunt uitdelen. We zijn op zoek naar een samenhangend geheel van positieve en negatieve prikkels die kunnen leiden tot optimalisatie. Dat is ingewikkeld, want in alle gesprekken met alle partijen blijkt dat we zoekende zijn. Het best mogelijke voorstel zet ik in de concessie, maar ik kan me voorstellen dat we gaandeweg nieuwe prikkels toevoegen. Het is een intrigerende vraag. We hebben het heel snel over boetes en last onder dwangsom, maar hoe krijg je de prikkel in

de concessie? Ik doe mijn uiterste best om mijn meest creatieve voorstel neer te leggen.

De **voorzitter**: Kan de Staatssecretaris een en ander wat bondiger formuleren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als we niet weten wat de deur-tot-deurprikkel is, het zo vreselijk ingewikkeld is en er zo veel partijen bij betrokken zijn, moeten we dan niet beginnen met een station-tot-stationprikkel, zodat we dat goed strak krijgen met kwaliteit voor de reiziger? Voor de auto hebben we ook geen deur-tot-deurprikkel waarbij de rijkswegenplanning rekening moet houden met de parkeergarages in gemeenten.

Staatssecretaris **Mansveld**: We kijken eerst naar de prikkel voor het reizen van station naar station. De Kamer stelt echter ook vragen over overstapmogelijkheden en aansluitingen. We beginnen bij één, maar we bekijken ook hoe we de rest van de reis zo kunnen borgen dat deze steeds beter wordt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb een onbeantwoorde vraag. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd om specifiek te sturen op de groei van het aantal tevreden reizigers in de spits. Punten zoals punctualiteit spelen daarbij een rol. Deelt de Staatssecretaris mijn mening dat er pas sprake kan zijn van tariefsverhogingen in de spits als de klanttevredenheid op orde is?

Staatssecretaris **Mansveld**: Die vraag komt terug bij het blokje kwaliteit.

De **voorzitter**: Ik wijs de leden op de afgesproken discipline. Het gaat niet goed. We hebben twee tot drie interrupties afgesproken. De Kamer maakt er één grote vragenronde van. Probeer het bondig te houden, dan kan de Staatssecretaris dito antwoorden.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik was bij een bedrijf dat een ov-planner maakt. De actuele informatie over de prestaties van de NS kwam daar nog net niet per fax binnen. Er lag een stapeltje met papier met daarop de informatie. Dit moest met de hand worden ingevoerd. Dat is anno 2014 toch niet mogelijk? De Staatssecretaris gaf aan dat transparantie voor haar belangrijk is en dat ze informatie nodig heeft om op te kunnen sturen. Dat snap ik vanuit het perspectief van de Staatssecretaris, maar niet vanuit het perspectief van de reiziger of van de mensen die een app willen ontwikkelen voor actuele reisinformatie. Deelt de Staatssecretaris mijn mening?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik moet na deze vergadering hierover met mevrouw Dik-Faber overleggen. Het geven van informatie gaat steeds beter, er worden apps ontwikkeld en er worden enorme informatie-sprongen gemaakt. «Nog net niet per fax» komt mij totaal niet bekend voor. Ik ken het voorbeeld ook niet. Ik wil dat voorbeeld heel graag separaat van mevrouw Dik-Faber horen, maar ik heb een andere beeld.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Waarom wordt gekozen voor een beloning bij goed presteren? Doen we dat bij andere staatsbedrijven ook? Kan een extern bureau kijken naar de huidige prestatie-indicatoren? Waarom kan het alleen bij de evaluatie? Waar zijn we bang voor? De Staatssecretaris zegt terecht dat er bij goederenvervoer sprake is van marktwerking, maar hoe garanderen we dat er ruimte voor het goederenvervoer blijft?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom straks op de vraag over de KPI's. Als bij de midterm review blijkt dat er niet gepresteerd is, is een gecumuleerde boete van 19,5 miljoen aan de orde. Tegenover bovenmatig presteren staat een beloning van 10 miljoen. Dat zijn mijn zweep en mijn toverstaf, negatieve en positieve prikkels. Moeten de KPI's door een derde worden beoordeeld? Als een derde de KPI's beoordeelt, dan bekijkt hij net als wij de historische reisdata en de prestaties. We hebben gekeken naar de historische prestaties en er vervolgens een hoger ambitieniveau bij gezet met een stijgende lijn over de concessieperiode. We moeten continu verbetering zien. Er is een bodemwaarde. Wanneer de prestaties lager zijn dan de bodemwaarde, volgt meteen een direct opeisbare boete. Dat is dan niet meer bespreekbaar. Ik maak gebruik van een extern bureau om een audit of een evaluatie te laten uitvoeren. Zo zorg ik dat de waarden die ik beoordeel ook objectief zijn. Mevrouw De Boer stelt deze vraag voor de tweede keer. Begrijp ik goed dat zij de KPI's sowieso extern wil laten opstellen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er is nu sprake van de slager die zijn eigen vlees keurt. Zo kan ik het ook. Er is geen enkele prikkel. Hoe komen die KPI's tot stand? Ik wil daar een extern bureau naar laten kijken, in plaats van alleen naar historische gegevens te kijken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik bepaal de waarden van de KPI's. Als ik al de slager ben, is het niet mijn vlees. Het is het vlees van de NS. Daarnaast toetst een objectieve externe of de cijfers op de juiste manier tot stand zijn gekomen. Ik bepaal uiteindelijk de waarden, niet de NS.

De heer **Smaling** (SP): Bij gelijkgerichtheid blijft het bij termen als prestatiegebieden. Dat is allemaal managementtaal. Ik heb dan meteen een cartoon van Peter van Straaten voor ogen. Ik zoek nog hoe je stuurt op gelijkgerichtheid. ProRail gooide hier toen de boel dicht. Dat zou je proactief kunnen noemen. In Zeeland ligt een kwart van het spoor er slecht bij. Voor de NS is het heel belangrijk dat reizigers van Walcheren en Zuid-Beveland naar het vasteland kunnen. Dat zijn twee voorbeelden waarbij ProRail als beheerder en NS als vervoerder een heel verschillende insteek hebben. Ik zie niet zo gauw hoe je dat bij elkaar kunt brengen zonder één iemand aan het hoofd te zetten van beide organisaties.

Staatssecretaris **Mansveld**: De governancediscussie voer ik niet met de Kamer. Het is wel een belangrijk signaal. De heer Smaling zegt dat ProRail en de NS gelijkgericht moeten zijn en hij vraagt zich af hoe we dat doen. In het samenwerkingsplan van 1 oktober staat hoe dat gaat gebeuren. Wat betreft de constatering dat het spoor er niet goed bij ligt, ProRail is nu druk bezig in Zeeland, want men heeft het rapport ook gelezen. Daarin willen we een aantal stappen zetten. Ik wil dat de NS en ProRail steeds in dialoog zijn, want hun activiteiten mogen elkaar niet bijten. Ik wil een plan hebben waarin staat hoe ze dat doen en hoe dat ingevuld wordt. Zeeland is daar een goed voorbeeld van, want de mensen moeten van het eiland af kunnen. Net als je bij de Waddenveren vaste wal moet kunnen halen, moet je dat ook hier met de trein kunnen, alhoewel deze eilanden wel vaste wal hebben, omdat ze een soort schiereiland zijn. Wat de heer Smaling zegt is belangrijk, want het is precies waarnaar we op zoek zijn in deze concessies. De Kamer krijgt later meer informatie tegelijk met de ontwerpconcessie. Andere partijen hebben die gelijkgerichtheid wel gevonden. Ik kijk of er punten zijn waarop ik het kan verduidelijken. Verder ben ik heel benieuwd hoe Peter van Straaten mij zou tekenen.

De **voorzitter**: U gaat verder met het blok over de scope en de reikwijdte.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Smaling heeft gevraagd naar de focus van de NS op het hoofdrailnet. Inderdaad heeft het Rijk in haar langetermijnvisie aangegeven dat de NS zich primair moet focussen op het hoofdrailnet. De NS mag in principe niet meedingen naar regionale vervoerconcessies voor het spoor in Nederland, tenzij er substantiële samenloop is. Ik heb in de antwoordbrief beschreven hoe ik daarnaar kijk en aangegeven dat we bij de Kamer terugkomen over de invulling. Dat is ook belangrijk, want de vraag is hoe de NS het in zijn strategie heeft staan. Ik zet mijn pet van concessieverlener dan op. Bij de bedrijfsstrategie van de NS komt de aandeelhouder in beeld, maar samen met de Minister van Financiën bericht ik de Kamer over de wijze waarop we daar in de concessie vorm aan geven. Ik kan de zuiverheid van de beide petten in de brief melden. Regionale concessies zijn aan de regionale overheden. Ik ben een paar keer zeer strikt geweest in mijn teksten. Het is heel belangrijk dat een decentrale overheid haar concessie zo inricht als zij dat wil. Daar gaan wij niet over. We hebben een democratisch bestel waarin de Staten gaan over de decentrale overheid, in dit geval de provincie. Het is belangrijk dat het daar blijft liggen.

Mevrouw De Boer vroeg waar de grens ligt voor de publieke taak van de NS. Ze vroeg ook of de NS naast de vervoerstaken andere taken mag uitoefenen. Wat onder «publieke taak» moet worden verstaan, is niet expliciet in wet- en regelgeving vastgelegd. Ook het Europees recht, zoals de Public Services Obligations-verordening (PSO-verordening) kent op dit punt geen specifieke eisen of criteria. Wat onder publieke taak moet worden verstaan, wordt bepaald door beleidsopvattingen over maatschappelijk belang en maatschappelijke context. Dat probeer ik in deze concessie vorm te geven, in overleg met de Kamer. Alle activiteiten die de NS uit hoofde van deze vervoerconcessie voor het hoofdrailnet uitvoert, kunnen als publieke taak worden gezien. De publieke taak betreft in eerste instantie het vervoer van personen op het hoofdrailnet, maar ook aanpalende activiteiten die bijdragen aan een goede deur-tot-deurreis en een belangrijke samenhang met die vervoersactiviteit vertonen, zoals het geven van reisinformatie en fietsenstallingen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of het onderzoek van de Minister van Financiën naar de kruissubsidie gevolgen heeft voor de ontwerpconcessie. Nee, dat onderzoek heeft geen invloed op de ontwerpconcessie. Ik heb met de NS de financiële kaders vastgelegd, waarbinnen de concessie wordt uitgevoerd. Of er binnen het NS-concern sprake is van kruissubsidies heeft hierop geen invloed. De Kamer weet dat het onderzoek over kruissubsidies binnen enkele weken, voor het zomerreces, haar kant op komt.

Mevrouw Dik-Faber heeft een gedetailleerde vraag gesteld over de uitvoering van de motie over kwartierdiensten en het mogelijk doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem. In het VAO van 6 maart is een motie aangenomen, waarin werd verzocht om met de provincie Gelderland, ProRail en de vervoerders onderzoek te doen naar de financiële mogelijkheden voor een betere benutting van de Valleilijn, een kwartierdienst op de Valleilijn, alsmede het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem in plaats van de bestaande sprinter. Er is gevraagd om voor het einde van het zomerreces te rapporteren. We zijn nu bezig met de vermelde overlegpartners. Ik kan niet vooruitlopen op het onderzoek, maar de uitkomsten komen naar de Kamer. Er wordt constructief gewerkt. De samenwerking verloopt goed.

Mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Veldhoven hebben gevraagd of ik kan aangeven of er wensen leven met betrekking tot nieuwe stations en wat het daarvoor beschikbare budget is. Dat kan ik de Kamer doen toekomen. Dat is geen enkel probleem. Het volgende MIRT-overleg is morgenmiddag. Ik weet niet of ik dat haal, maar ik zal ook niet wachten tot een week voor het volgende overleg. Ik zorg dat de Kamer zo snel mogelijk de juiste informatie krijgt.

Mevrouw De Boer vraagt waarom ik het eerlijke speelveld wat betreft toegang tot stations niet regel in de vervoerconcessie. Ik regel dat in wet- en regelgeving en niet in een bilaterale vervoerconcessie tussen mijn ministerie en de NS. Er wordt aanvullend onderzoek gedaan naar een mogelijke rol voor de ACM bij het ex ante vaststellen van de tarieven en voorwaarden voor de stations. De implementatie van de Herschikkingsrichtlijn betreft juist dienstvoorzieningen en te leveren diensten op stations. Ik regel dat in wet- en regelgeving, omdat die gelden voor iedereen, dus voor alle vervoerders. Met de concessie bind ik alleen de NS. Ik wil dat graag op een andere plek regelen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De reiziger centraal en de reis van deur tot deur zijn de belangrijke zaken in deze concessie. Ik blijf me zorgen maken over de reis van deur tot deur. Kan de Staatssecretaris wanneer de ontwerpconcessie gereed is, de decentrale vervoerders vragen om een letter of intent te schrijven over de wijze waarop zij met hun concessie willen aansluiten op deze concessie? Dan hebben we nog een mogelijkheid om een en ander op elkaar af te stemmen. We kunnen dan echt sturen op de deur-tot-deurreis. Kan de Staatssecretaris daarvoor zorgen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Een letter of intent is een goede gedachte. Ik zie bijna geen bezwaar, want ik merk dat de decentrale overheden echt in de modus staan dat ze de concessies op elkaar willen afstemmen. Ik wil dat met hen overleggen. Je moet mensen niet het mes op de keel zetten. Een letter of intent geeft de intentie. Dat is een goed punt, want de wederkerigheid is geen enkel probleem en de Kamer wil toch wat meer borging. Ik kom zo nog terug op de deur-tot-deurreis.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het zou fijn zijn als wij die letters of intent krijgen voordat we de volgende keer hierover spreken. De Kamer kan dan zien waar nog afstemmingsvraagstukken liggen, zoals wat partijen nog willen meegeven of wat we bereid zijn om aan te passen in deze concessie om te zorgen dat de deur-tot-deurreis optimaal wordt. Ik snap dat de Staatssecretaris hen het mes niet op de keel wil zetten, maar kan ze proberen dat te realiseren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil hun die vraag stellen. Over drie weken is het reces. Ik bekijk of ik voor die tijd met de verantwoordelijke bij IPO kan schakelen. De letter of intent zal het probleem niet zijn, maar de vraag is wat we daarin regelen. Voor de deur-tot-deurreis willen we de aansluitingen regelen. Dat levert ook discussies op. Ik heb de Kamer die dilemma's aangegeven. De provincies verder van de Randstad willen graag rechtstreeks vervoer, terwijl mensen in de Randstad in de spits een andere dienstregeling willen. Wellicht bijten die twee dingen elkaar. We zoeken naar een optimalisatie tussen zo veel mogelijk treinen en zo veel mogelijk stations. Zo veel mogelijk betekent niet een zo groot mogelijk absoluut aantal. Zo veel mogelijk wil zeggen dat er een optimaal gebruik van het spoor komt, niet alleen voor het personenvervoer, maar ook voor goederentreinen. Ik zie geen problemen in een algemene letter of intent, maar de vraag is hoe we de wedstrijd aangaan op de decentrale en landelijke ov-tafels. Ik weet dat ik uitgebreid ben met mijn beantwoording, maar het is belangrijk om dit te zeggen. In Nederland hebben we een uniek spoor. We proberen het maximale eruit te halen door in te zetten op samenwerking, veiligheid, technisch goed rijden door PHS, spoorboekloos rijden en ERTMS. Dat geeft frictie. Mevrouw Dik-Faber wil ontzettend graag dat alle treinen met 200 km/u door Nederland rijden. Ik kleur het iets stevig in. De vraag is echter hoe dat zich verhoudt tot het aantal stations. Hoe doen we dit? Als er meer stations komen, zijn de tracés korter. Ik probeer niet aan te geven wie gelijk heeft, maar optimalisatie vraagt van

alle partijen het opzoeken van de wrijvingsvlakken om het maximale eruit te halen. Die dilemma's liggen ook hier voor. Dan kom ik de decentrale overheden weer tegen, want we kunnen andere belangen hebben. Die letter of intent vind ik een goed plan. Ik weet niet of me dat lukt voor de volgende ontwerpconcessie, maar ik doe mijn uiterste best.

De heer **Madlener** (PVV): Wat betreft de nevenactiviteiten van de NS: hoe zit het met de buitenlandse avonturen van de NS? Andere staatsbedrijven als de Bundesbahn bieden op concessies in Nederland. Wil de NS dat misschien ook doen in het buitenland? Dat is echter niet altijd in het belang van de Nederlandse reizigers. Hoe gaat de Staatssecretaris daarmee om?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit onderwerp is eerder in overleggen besproken, maar ik begrijp dat de heer Madlener erin valt. Het is een andere tak van sport. Ik richt me hier op de vervoerconcessie en NS Reizigers vult die vervoerconcessie in. Het verdere beleid van het NS-concern in het buitenland en wijze waarop afwegingen worden gemaakt, laat ik aan het concern en de aandeelhouder. Daarom antwoordde ik de heer Smaling net dat ik daar samen met de aandeelhouder antwoord op geef. Ik focus me vanuit mijn rol van concessieverlener op het hoofdrailnet in Nederland en de onderhandse gunning. De vraag is terecht, maar die hoort op een andere plek thuis. De strategie van de NS wordt met de aandeelhouder besproken. Ik wil het daarmee niet afdoen, maar ik probeer heel strikt in mijn rol te blijven. Dit gaat om de hoofdrailnetconcessie. Wat de NS in het buitenland doet hoort niet thuis in deze hoofdrailnetconcessie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil een korte casus voorleggen.

De **voorzitter**: Nee, u mag een vraag stellen. Er wordt geen casus voorgelegd.

Mevrouw **De Boer** (VVD): In theorie staat de trein van de NS tien minuten te wachten op het station van Leeuwarden. Hoe zorgen we dat daar verandering in komt? Hoe ziet dat er in de praktijk uit?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is belangrijk dat conflicten tussen partijen of aansluitingen tussen treinen terechtkomen op de regionale ov-tafels, waar alle partijen inclusief de goederenvervoerders aan tafel zitten. De provincie is in the lead. De aansluiting in Leeuwarden is wel een dingetje geweest. De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) heeft daarover brieven geschreven. Ik denk dat mevrouw De Boer daarop doelt. Ik heb de Kamer bericht hoe ik daarmee omgegaan ben. Aan de ov-tafels zitten Arriva en NS samen met de provincie, de gemeentefuortafel en alles en iedereen. Daar moet het opgelost worden. Er zit ook iemand van lenM aan die tafels. Als het probleem niet opgelost wordt, dan kunnen we kijken of de samenwerking een succes is en dan kunnen we het er op die landsdelige tafel over hebben. Ik hoop niet dat ik de aansluiting tussen twee vervoerders op station Leeuwarden op de landsdelige tafel geagendeerd krijg.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb net begrepen dat je in twintig minuten je telefoon voor 20% kunt opladen. Dat zou ik doen als ik moest wachten in Leeuwarden. In hoeverre moeten we dit probleem in regels vatten? In het Noorden is een initiatief waarbij de verschillende aanbestedende overheden en de vervoerders die daar actief zijn problemen samen oppakken. Verzinnen we in Den Haag dingen die al gebeuren? Dat bedoel ik ook richting mevrouw Van Veldhoven. Misschien moeten we kijken of dat initiatief uitgerold kan worden, want dan hoeven we het niet dicht te

regelen, met alle problemen die dat weer veroorzaakt. Graag krijg ik een reactie van de Staatssecretaris daarop.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind het heel belangrijk dat we hier op hoofdlijnen een concessie inrichten en dat we door middel van verbeterprogramma's specifieke problemen oplossen. We zitten nu aan het begin van het traject. Het is goed als we de details hier bespreken en dan vaststellen dat die niet hier of in de concessie thuishoren. Ik zie instemmend geknik. Het is goed dat we het bespreken, maar ik deel de mening dat we hier op hoofdlijnen een vervoerconcessie inrichten. Aansluitingen moeten regionaal ingevuld worden.

De **voorzitter**: We gaan naar het blok over de kwaliteitsverbetering voor de reiziger. Dat is een vrij uitgebreid blok.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zie de tijd ook wegtikken. Daarom laat ik de algemene inleiding even liggen, tenzij er zoveel vragen komen dat de Kamer mij dwingt om mijn algemene verhaal te houden. Ik ga kort op de vragen in, want het is een redelijke stapel.

Ik begin met volle treinen en zitplaatsen. Hoe stuur ik met de vervoerconcessie op een zitplaats voor de reiziger? Gezien de problemen met de volle treinen is verbetering noodzakelijk. Dat heb ik aangegeven in de Lange Termijn Spooragenda. Ik kan sturen op verbetering. In de concessie is bijvoorbeeld opgenomen dat de NS zijn verloor een deel materieel zo moet inplannen dat er geen reizigers op perrons achterblijven en dat reizigers met voldoende comfort kunnen reizen. Daarnaast verplichten we de NS het programma Volle treinen uit te voeren. Hiermee moeten volle treinen worden voorkomen en mogelijkheden worden gecreëerd om bij problemen snel tot een oplossing te komen. Hoe de NS daadwerkelijk presteert, laten de prestatie-indicatoren vervoerscapaciteit in de spits en de slechtste tien trajecten van de vervoerscapaciteit in de spits zien. De kans op een zitplaats vormt hierin een element. Op die manier sturen we in de vervoerconcessie op zitplaatsen.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt om meer ambitie ten aanzien van zitplaatsen. Ik heb net al aangegeven dat de doorkijk in het vervoerplan 2014 inmiddels is achterhaald. De ambitie zit in de streefwaarden die in de nieuwe concessie worden vastgelegd. Mevrouw Van Veldhoven komt die nog tegen.

Hoe prikkel ik de NS in de concessie om te blijven innoveren? De concessie vergt van de NS een verbetering van de prestaties. Hiervoor moet de NS innoveren in het denken en creatief zijn. Er worden nu ambities gesteld voor 2019 en tijdens de midterm review weer voor 2024. Innovatie zal een onderdeel zijn van de instrumenten die de NS inzet om deze ambitie waar te maken. Deze concessie laat de NS ook ruimte voor dit soort ontwikkelingen. In de samenwerking met ProRail moet worden gekomen tot een gezamenlijk te ontwikkelen innovatieagenda. Ik wil in het vervoerplan terugzien hoe de NS samen met andere vervoerders zorgt voor innovatie, bijvoorbeeld ten aanzien van het ov-betaalsysteem. Door het experimenteerartikel kan ik de NS ook ruimte bieden om met innovatieve vervoersdiensten of -producten te experimenteren. Ik moet daarop toezien. De Kamer controleert mij. De dialoog over innovatie zal belangrijk worden, want op het moment dat je een punctualiteit hebt van boven de 90%, dan wordt je marge naar de 100% steeds kleiner. Het is makkelijk om bij de 90% te komen, maar dan moet je dat vasthouden en die laatste stappen zetten. Dan kom je op innovaties als ERTMS. Dat is een enorme stap vooruit. We rollen het vanuit de overheid uit. De NS en ProRail moeten hierin hun beste beentje voorzetten. Wij willen – ik wilde het woord «perfect» gebruiken, maar dat is geen goed woord – naar een optimalisatie van alles. «Excellent» zei iemand en dat is eigenlijk wat je wilt. Je wilt dat de hele wereld komt kijken welke dilemma's wij hier

oplossen. Mevrouw De Boer wil liever gisteren dan vandaag verbetering. Ik ga ervan uit dat ze het toverstafje en de zweep allebei heeft klaarstaan. NS gaat contracten afsluiten voor duurzame energie. Er moet ook gestuurd worden op goedkope stroom. Het betreft een sectorbreed initiatief waarbij de NS, ProRail en de regionale vervoerders aansluiten bij een raamovereenkomst. Het is belangrijk dat dat in de breedte gaat. NS is grootverbruiker en de energie voor de uitvoering van de vervoerconcessie vormt een substantieel deel van die raamovereenkomst. Dat contract moet nog gesloten worden. De NS zal daarbij meerjarig blokken stroom inkopen om de prijsstabiliteit te borgen. Het hangt van de markt van groene stroom af hoe de kosten uitvallen. Ik kijk af en toe stiekem de kant op die ik niet op mag kijken.

Rijdt de NS in 2018 op 100% groene stroom, vraagt de heer Smaling. Ja. Mevrouw Dik-Faber stelde de vraag over 200 km/u rijden. Ik heb daar net al een reactie op gegeven. Ik begrijp haar ambitie om treinen sneller te laten rijden. We hebben ERTMS, dat de mogelijkheid biedt om sneller te rijden. Materieel en infrastructuur moeten het ook aankunnen. Er zijn al een aantal baanvakken gereed voor 160 km/u. Het gaat wat ver nu te eisen dat al het materieel 200 km/u kan rijden. De vraag is namelijk waar je de reistijdwinst behaalt. Waar kan het en waar niet? Hoe optimaliseer je? In hoeverre beïnvloedt het een dienstregeling? Ik begrijp de wens. Als mevrouw Dik-Faber wil dat waar snel gereden kan worden dat ook met grote ambitie wordt gedaan, dan deel ik dat. Als ze zegt dat we alleen nog maar 200 km/u moeten rijden, dan wordt het wat ingewikkeld.

De heer De Rouwe vroeg om met Zwolle en Noord-Nederland om de tafel te gaan om reistijdverbetering te bereiken. Het besluit over Zwolle–Herfte hebben we nog niet zo heel lang geleden genomen. Ik heb er al over gesproken in bestuurlijke overleggen en ga ervan uit dat dit ook volgende week in het ERTMS-debat aan de orde komt. Overigens is het huidige pakket voor Noord-Nederland, onder andere bij Zwolle–Herfte, de boog bij Hoogeveen, etc., al gericht op frequentieverhoging en reistijdverbetering. Van Zwolle–Herfte worden de eerste onderdelen als het goed is in 2017 opgeleverd. Dit wordt deels vanuit de motie-Koopmans gefinancierd. De Kamer kent mijn brief uit december 2013.

De heer Hoogland vroeg wat het betekent om prioriteit te geven aan ERTMS. Ik begrijp dat hij prioriteit geeft aan stofzuigen, maar dat dat niet helemaal lukt. Er is in de nieuwe concessie, vergeleken met de oude concessie, veel aandacht voor ERTMS en programma's en projecten. Die zijn prioritair. In relatie tot ERTMS wordt bijvoorbeeld gesteld dat de NS rij- en reistijden moet verbeteren, zo spoedig mogelijk 160 km/u moet rijden op daarvoor geschikte baanvakken waar dit het meeste oplevert, zoals op de Hanzelijn, dient mee te werken aan de geïntegreerde aanpak PHS en ERTMS en afspraken over inbouw en materieel in een separaat convenant moet maken, waarbij het materieel uiterlijk 2020 moet worden omgebouwd. Ik doe dus meer dan slechts prioriteit geven. Ik kom met alle plezier kijken hoe de heer Hoogland prioriteit aan het stofzuigen geeft. Volgende week hebben we een debat over ERTMS en dan komt de geïntegreerde aanpak ook aan de orde.

Hoe zit ERTMS in de concessie? Vergeleken met de oude concessie is in de nieuwe concessie veel aandacht voor ERTMS. Het is ook belangrijk dat het verankerd wordt.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of die laadpalen echt € 3.500 kosten. NS en ProRail hebben dat onderzocht en zijn tot die kostenindicatie gekomen. Ik heb een brief gestuurd waarin ik schreef dat er verder gekeken moet worden. Ik hoor de suggestie van mevrouw Van Tongeren: als er één stopcontact zit, dan kan er ook een balkje van acht komen. Ik weet niet of acht mag, maar ik heb er thuis een van vijf en dat is een feest. Ik kom hierop nog terug, dat heb ik de Kamer ook geschreven. Ik neem de opmerking van mevrouw Van Tongeren daarbij mee. Er moet echter eerst verder gekeken worden. Ik ben voldoende duidelijk geweest over het

belang dat ik hecht aan wifi en stopcontacten. Ondanks dat het veel geld kost, want het zal altijd geld kosten, wil ik weten of het haalbaar is. Er zijn andere vervoerders die wel wifi hebben. Van een aantal regionale vervoerders weet ik echter dat dat nog niet helemaal goed werkt. Het is even zoeken naar het hoe en de Kamer krijgt daar nog antwoord op. De heer Smaling vroeg of ik ook aandacht heb voor de sociale veiligheid van personeel. De sociale veiligheid hebben we via de concessie geregeld. De NS wordt daar jaarlijks op afgerekend. «Afgerekend» vind ik overigens een verkeerd woord in het kader van sociale veiligheid. Er is een klantoordeel sociale veiligheid, maar dat ziet vooral op de reizigers. Er wordt uiteraard ook op sociale veiligheid van het personeel gestuurd, maar dat is vooral aan de NS zelf. Daar wordt naar gekeken. Ik weet dat er vervelende voorbeelden zijn van wat een personeelslid van de NS kan overkomen. Ik reken af op een beperkt aantal indicatoren, maar laat me wel informeren over het verhaal dat erachter zit. Dit agendeer ik ook bij de NS.

De heer Madlener heeft gevraagd hoe sociale veiligheid wordt beoordeeld. Dat gebeurt in de vorm van een oordeel van de reiziger, dat wordt bepaald via een enquête. Het klantoordeel over de sociale veiligheid, zowel in de trein als op het station, is opgenomen als prestatie-indicator. Zo houd ik er zicht op. Als er reden is om de NS aan te sporen, dan doe ik dat. Het is heel vervelend, maar vaak komen de niet-verkwikkende voorbeelden van het gebrek aan sociale veiligheid voor medewerkers in de openbaarheid. Dit onderwerp heeft steeds de aandacht van de NS, want de machinist en de conducteur zitten samen op een trein waarin honderden mensen kunnen zitten. Dat kan best tot vervelende situaties leiden. Daar is veel aandacht voor.

Ik heb een brief gestuurd over latere laatste treinen en andere laatste treinen. Ik proef uit de woorden van mevrouw Van Veldhoven dat ze zich afvraagt of er sprake is van voldoende ambitie. Ik begrijp dat zij wil dat er steeds opnieuw naar gekeken wordt. Ik vind dat ook belangrijk, maar het kan niet zo zijn dat er na de laatste trein een nieuwe laatste trein gaat en dat de mensen die in de laatste trein zaten naar de nieuwe laatste gaan. Er moet sprake zijn van rendement. Als besloten wordt dat we op een bepaalde lijn geen latere treinen laten rijden, dan is het belangrijk dat we de behoefte steeds opnieuw bekijken. Ik heb in de brief een aantal voorbeelden genoemd, omdat het daarmee sprekender wordt. Het is voor mij niet zo dat het nu geconcludeerd is en dat het daarmee afgeconcludeerd is. In de kwaliteitsslag waarbij de reiziger op één, twee en drie staat, bekijken we steeds opnieuw of de situatie veranderd is en we andere dingen moeten doen. De concessie geeft mij daar de ruimte voor. Als ik bij de Kamer de indruk heb gewekt dat ik daarin geen ambitie heb, dan hoop ik dat de leden mij daar elke keer opnieuw op aanspreken, want ik denk dat we wel degelijk ambitie hebben.

Hoe zorgt de vervoerconcessie voor de focus op grotere reizigersstromen? De concessie verplicht de NS tot het uitvoeren van een geïntegreerde aanpak om tot een verbetering op het spoor te komen. Het rapport Kiezen voor kwaliteit van het OV-bureau Randstad is bij de uitwerking meegegeven. Ik gaf net al aan dat er een dilemma ontstaat, omdat de provincies die verder van de Randstad liggen rechtstreekse lijnen willen en men in de Randstad liever een ander bedieningspatroon heeft in de spits. De spits- en dalbediening kan de rechtstreekse lijnen bijten. We onderzoeken hoe je dat in elkaar past bij grote reizigersstromen. Wie geef je voorrang? Bij het tot stand komen van de concessies kwam dat onderwerp bij de ov-tafels op tafel. Je zag de regio's gelijk begrip krijgen voor de andere regio's en ze kwamen meteen in de oplosstand te staan. Ik verwacht dat provincies heel goed zien wat de wensen zijn. Je stuurt daarop door ze samen aan tafel te zetten en ze te laten kijken naar de maximale wrijving, waarbij je alle wensen maximaal kan bedienen.

Mevrouw Dik-Faber vroeg wanneer mensen geld terugkrijgen bij een vertraging over de gehele keten. Ik wilde dit in het NOVB aanklaarten. We kunnen daar bekijken wanneer dat gereed kan zijn en dan kom ik daar bij de Kamer op terug.

Mevrouw De Boer en mevrouw Dik-Faber hebben gevraagd naar afspraken over de minimumdienstverlening en het minimumaantal treinen. In de concessie wordt op diverse manieren gestuurd op wat er ten minste gereden moet worden door de NS. De concessie vereist dat de NS het vervoer dat zij aanbiedt afstemt, op de reizigersvraag en de ontwikkeling daarin. Zeker op een aantal trajecten zal het aantal reizigers toenemen. De concessie verplicht de NS om uitvoering te geven aan de geïntegreerde aanpak en het programma PHS. Op veel andere trajecten zal de NS vaker dan twee keer per uur moeten rijden om aan de vervoersvraag te kunnen voldoen. Er is een minimumbedieningsniveau vastgelegd in de concessie. De NS moet op het gehele netwerk minimaal twee treindiensten per uur aanbieden op werkdagen tussen 8.00 uur en 20.00 uur. Dit betreft een wijziging ten opzichte van de huidige concessie, omdat de bediening van de overige stations is uitgebreid van één keer per uur buiten de spits naar twee keer per uur buiten de spits. Daarnaast zijn voor de hsl, het nachtnet en de laatste treinen eisen gesteld aan het bedieningsniveau. Ik kijk terwijl ik dit zeg automatisch naar mevrouw Van Veldhoven. We hebben dat aan de onderkant opgetrokken om te zorgen dat het daar niet onder kan komen, vervolgens moet aan de bovenkant gekeken worden wat het patroon wordt. Dat is het cruciale verschil met de vorige concessie.

Waarom wordt station Eijsden overgeslagen? Station Eijsden wordt sinds december 2011 bediend met de stoptrein Maastricht–Luik. Dat station wordt dus niet overgeslagen, dus ik ben erg benieuwd wat de heer Smaling daarmee bedoelde.

Mevrouw Van Tongeren vroeg wat de mogelijkheden zijn voor een beter vervoer naar festivals. De organisatoren van een festival kunnen afspraken maken met de NS. Ik wil dit niet in de concessie regelen. Op het moment dat de Kamer daar signalen over krijgt, dan wil ik dit ook graag weten. Het is van belang, zeker als het grotere groepen betreft. De NS heeft maximaal gepresteerd op Koninginnedag, als grote aantallen reizigers door Nederland gaan. Mochten er incidenten bekend zijn, dan hoor ik dat graag. Mijn beeld is dat zowel de aanvoer als de afvoer van mensen optimaal geregeld wordt door de NS.

Dan kom ik op het nachtnet in Limburg. Ik vraag de NS actief te zoeken naar kansrijke nachtnetverbindingen. Ik heb dat net ook aangegeven. Als deze verbindingen rendabel zijn, dan moet de NS die ook rijden. Dat is ook van toepassing op de mogelijkheid van een nachtnet in Limburg. Mevrouw Dik-Faber vraagt waarom ik de bedieningsgarantie van de NS niet omzet naar een bedieningsplicht van nieuwe stations met daarbij een adviesrecht van de NS. Ik hanteer het uitgangspunt dat stations zonder rijksbijdrage geëxploiteerd moeten kunnen worden. In de systematiek die wordt gehanteerd om tot een nieuw station te komen, is het laten afgeven van een bedieningsgarantie door de NS een wijze om dit te borgen. Volgens de nieuwe concessie zal de NS een bedieningsgarantie afgeven, mits er aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Deze voorwaarden volgen uit het beleid dat eerder is beschreven en al bestaat sinds 2009. Daarover is ook een brief gestuurd aan de Kamer. Uit een onderzoek moet op de criteria klantenactiviteit, de vervoerswaarde en maakbaarheid in de dienstregeling een positief resultaat blijken. Tevens moet het station structureel rendabel te exploiteren zijn. Als dit niet het geval is, maar de regio bereid is om een exploitatiebijdrage te betalen, dan kunnen we daarover afspraken maken met de NS. Het onderzoek moet transparant zijn en in samenwerking met de decentrale overheid worden uitgevoerd. Dan het grensoverschrijdend vervoer. De Lange Termijn Spooragenda zet in op het netwerk in Nederland. Mevrouw Dik-Faber vraagt waarom we

niet de verplichting opnemen voor de trajecten Eindhoven–Düsseldorf en Eindhoven–Aken. In de concessie wordt aangegeven wat de NS moet doen per verbinding. Daarbij worden de termen intercityverbinding en stoptreinverbinding gehanteerd. Voor elke verbinding is sprake van een specifieke situatie, waaronder ook specifieke regionale wensen. Bij de verbinding met Aken moet bijvoorbeeld eerst de verbinding op orde worden gebracht, zodat de NS ook daadwerkelijk in staat wordt gesteld de intercitytrein te laten rijden. De bedoeling van de eis is dat de NS zich verbindt aan het samen met andere partijen realiseren van een nieuwe verbinding met Düsseldorf en toeziet op verbetering van de reistijd tussen Eindhoven en Düsseldorf per trein. Zoals de Kamer weet, kijken we ook in Limburg in gezamenlijkheid of we de grensoverschrijdende lijnen kunnen optimaliseren.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd of ik bereid ben om ruimte te bieden aan de regionale treinen tussen Amersfoort en Apeldoorn. De concessie is een exclusief recht, maar de concessie regelt dat binnen de formele ordening vervoerders kunnen samenwerken aan integrale diensten. Ik heb net iets gezegd over dat onderaannemerschap. Bij de Valleilijn is het belangrijk dat gekeken wordt of Connexion en de NS daar samen uit kunnen komen, want dat is het meest optimaal voor de reiziger. De partijen kunnen daar gesprekken over voeren en ik weet dat er ook constructieve gesprekken plaatsvinden, want naar aanleiding van het door de Kamer geïnitieerde debat is daarop actie ondernomen. Zodra er iets duidelijk is, zal ik daarover rapporteren.

Zowel de heer Smaling als mevrouw Van Tongeren heeft vragen gesteld over de deur-tot-deurreis in relatie tot de ov-chipkaart. De heer Huges van de NS zei in een interview met Metro dat het systeem met de ov-chipkaart simpeler moet. Ik begreep dat de heer Smaling en mevrouw Van Tongeren blij waren met die opmerking. Het is belangrijk dat we komen tot het enkelvoudig in- en uitchecken in de gehele ov-keten. Dat is onze ambitie voor de toekomst. Daarin vinden de heer Huges en ik elkaar. Over de haalbaarheid van de termijn ga ik met de NS, de andere vervoerders en de andere NOVB-leden in gesprek. Het is een agendapunt in het NOVB en de Kamer weet dat het ook op de werkagenda staat. De vervoerders hebben al een start gemaakt met maatregelen om het overstapprobleem te verkleinen en de evaluatie is voorzien in Q3 2014.

De heer Hoogland heeft verschillende vragen over tarieven gesteld. In NOVB-verband, dus met alle vervoerders, onderzoeken we de mogelijkheid van kaartjes over de verschillende vervoerders. Dat moet wederkerig zijn. In september komt het NOVB met het voortgangsbericht, waarin ook het tarieven- en productenhuis aan de orde zal komen. Ik bereid een wetswijziging voor, waarmee ik, als resultaten uitblijven, kaartjes over alle vervoerders kan afdwingen. De punten van de heer Hoogland hebben dus de aandacht en moeten in het NOVB aangekaart worden, want zaken als kaartjes, het productenhuis, tarieven en TLS moeten in het NOVB besproken worden. Ik neem de vragen van de heer Hoogland mee en vraag of het NOVB de antwoorden in de rapportage kan opnemen. Ik vind er van alles van. De Kamer kent de «goedschiks of kwaadschiks»-methode van mij. Als het nodig is, zal ik het afdwingen. Het is belangrijk dat ze het samen regelen en gezamenlijk die stap maken. De poortjes komen hier voorbij, dankzij de heer Madlener. Ik heb eerder gezegd dat het proces met de gemeenten zorgvuldig doorlopen moet worden. In verschillende steden zijn verschillende problemen met poortjes. De ene gemeente wil ze gisteren ingevoerd hebben, de andere gemeente wil ze niet. Er moet lokaal naar gekeken worden. De problemen moeten per gemeente opgelost worden. In Deventer was er bijvoorbeeld een probleem met het inpassen van de poortjes in het monumentale station. Uiteindelijk zijn alle problemen echter te overkomen. Ik ga er dan ook van uit dat het lokaal geregeld wordt.

De toeslag van € 1 op de eenmalige chipkaart is te hoog, zegt de heer Madlener. Ik kom hierop terug in het schriftelijk overleg dat de Kamer recent heeft geopend. Veel fracties hebben daarnaar gevraagd en ik meen dat de Kamer gevraagd heeft om uiterlijk eind volgende week de antwoorden op de schriftelijke ronde te krijgen. De vraag over de tijdelijke ov-chipknip komt daarin terug. Dat geldt ook voor de ov-chipkaart 2.0 en het regelen van roaming in de concessie.

In de schriftelijke ronde kom ik ook terug op de motie-De Graaf. Ik zal het meenemen in de antwoorden over de eenmalige chipkaart die volgende week naar de Kamer komen.

De heer De Rouwe en mevrouw Van Tongeren hebben gezegd dat de overheid ook na 2020 betrokken moet zijn bij het fietsparkeren op stations. Ik heb in mei een brief gestuurd, waarin ik heb aangegeven dat de evaluatie van het actieplan Fietsparkeren in 2015 plaatsvindt. De rol van de overheden na 2020 komt daarin terug. We moeten dat op dat moment doen, want anders blijft er in de tussentijd post voorbijkomen.

Mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Dik-Faber hebben gevraagd naar het voorstel voor financiering van het Fietsberaad. Niet alleen het Fietsberaad heeft een voorstel voor financiering gedaan. Wij krijgen de laatste tijd meerdere voorstellen voor de financiering van fietsenstallingen. Ik heb, zoals ik net al zei, de Kamer in mei geïnformeerd over het fietsparkeren. In die brief heb ik aangegeven dat ik in gesprek ben over de knelpunten en de voorstellen. Ik wacht de evaluatie af, zodat ik het in z'n geheel mee kan nemen.

Kan er meer gedaan worden voor het meenemen van fietsen in de trein, zowel in daluren als internationaal? Er is ruimte voor fietsen in de trein, maar die ruimte is beperkt. Een eerdere verzoek om gratis fietsen mee te nemen in de trein is daarom niet gehonoreerd. Het is schaarse ruimte. Ik zie hier weinig ruimte voor in de concessie, omdat dan alle spoorvervoerders mee moeten doen en dat maakt het ingewikkeld. Ik kom daarmee weer op de intentieverklaring van mevrouw Van Veldhoven, want dit is een voorbeeld van iets dat je over de verschillende vervoerders heen uniform wilt regelen, zodat de reiziger niet eerst hoeft te checken in welke kleur trein een fiets mee mag. Ik zal dit voorbeeld in dat gesprek meenemen. Het meenemen van fietsen in internationale treinen is beperkt om veiligheidsredenen. Ik heb eerder uitgelegd dat dit komt door de hogesnelheidstreinen. De NS kijkt naar de mogelijkheden binnen de veiligheidskaders en spant zich in om fietsen mee te laten nemen op grensoverschrijdend spoor.

Het laatste onderwerp onder het blokje kwaliteit betreft de tarieven. Meerdere Kamerleden vroegen naar de tariefverhoging in de spits. Toen de concessie naar buiten kwam, was het even een issue dat de tarieven in de spits omhoog en in de daluren omlaag gaan. De Kamer heeft daarover ook een brief gekregen in het kader van het MIRT. In het MIRT is een onderzoek meegenomen waarin gekeken is naar tariefdifferentiatie. Het bleek inderdaad dat via een prijsprikkel wellicht sturing mogelijk is van de vervoerstromen. In de concessie wordt de mogelijkheid geschapen voor tariefdifferentiatie en worden de kaders geschetst waarbinnen dat kan plaatsvinden. Dat moet goed onderzocht worden. Ik heb een maximum gesteld aan het omhoog en omlaag gaan van de prijzen. De voorwaarden voor prijsdifferentiatie zijn dat het fair moet zijn voor de reiziger en het niet slechts één groep mag raken. Dat wordt onderzocht. Ik heb alleen gekeken of het mogelijk is om via een prijsprikkel vervoersstromen van reizigers te verleggen. Dat was de vraag, niet meer en niet minder. Het moet altijd een combinatie zijn van hogere en lagere tarieven. De SP-fractie zei dat we alleen moeten experimenteren met goedkopere tarieven in de daluren. Dat gebeurt al in de vorm van de kortingskaarten van de NS. We leggen een kader neer waarbinnen gekeken kan worden of een prijsprikkel kan zorgen voor de verlegging van vervoersstromen tussen spits en daluren. Dat gebeurt niet morgen.

Mevrouw Dik-Faber vraagt waarom er 10% hogere tarieven in de spits komen als de prestaties nog niet op orde zijn. Via de concessies sturen we op verschillende manieren op kwaliteit. Vervoer in de spits moet inderdaad beter, maar de NS kan alleen maar een voorstel doen voor tariefdifferentiatie. Dat heb ik net aangegeven. Vervolgens wordt dat onderzocht op de effecten. We hebben natuurlijk ook nog zoiets als de consumentenorganisaties. Er wordt in een breed kader naar gekeken. Mevrouw Van Veldhoven stelde vast dat de korting voor senioren in de concessie staat, maar de Railrunner niet. Zij vroeg zich af of we de Railrunner nu kwijt zijn. Nee, de Railrunner blijft. De consumentenorganisaties kunnen hierover adviseren. We kijken nog wat er wel is neergezet, of dat andere dingen uitsluit en hoe dat geformuleerd is. Natuurlijk worden de opmerkingen van de Kamer meegenomen. Ik beantwoord hier een enorme lading vragen, maar natuurlijk kijken allerlei andere partijen ook nog mee. Uiteindelijk maken we een weging van wat in de ontwerpconcessie terecht komt.

Mevrouw Van Tongeren maakt zich zorgen over het afwentelen van financiële tegenvallers op de reiziger. De NS voert de concessie uit voor eigen rekening en risico. Het is een overeenkomst en de afspraken over kwaliteit en prestatieverbetering moeten ook worden uitgevoerd als het financieel minder gaat. We hebben afspraken gemaakt over hoe dat gaat en welke vergoedingen daar tegenover staan. In specifieke gevallen als ERTMS, maar ook bij politieke wensen, treed ik met de NS in gesprek over maatregelen om de balans te herstellen. Het uitgangspunt is dat dit niet wordt afgewenteld op de reiziger.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we maar één vraag per interruptie stellen. Ik wijs mevrouw Van Veldhoven en mevrouw De Boer erop dat ze al flink aan hun interruptietaks zitten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Aan grootschalige festivals zit een openbareorde- en veiligheidsaspect. Zeggen dat de festivalorganisator dat moet opnemen met de NS, is onvoldoende. Ik wil boven een bepaald bezoekersaantal iets meer sturing van de Staatssecretaris. Een recent voorbeeld is Pinkpop, waarbij we moesten lopen tussen Landgraaf en Geleen. Vervolgens strandden we tussen 3.30 uur en 4.00 uur in Utrecht en was er geen trein meer. Ik was zeker niet de enige. Ik heb dit van meerdere personen gehoord over meerdere dagen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Terecht zegt mevrouw Van Tongeren dat het openbare orde en veiligheid betreft en dat de politie betrokken is. Bij festivals als in Landgraaf is dat ook aan de orde. Ik heb geen idee op welke manier de NS ingevoegd is. Ik wil met alle plezier aan de NS vragen om te reageren op de specifieke vraag van mevrouw Van Tongeren. In principe moet iedereen betrokken zijn bij dit soort grote festivals en moeten er afspraken zijn over het aanvoeren en afvoeren van mensen. «Het afvoeren van mensen» klinkt helemaal niet goed. Er moeten afspraken zijn over het aanvoeren en weer laten vertrekken van mensen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoef geen reactie van de NS op dit specifieke geval. Ik wil graag dat er in de concessie iets geregeld wordt voor grootschalige evenementen en muziekfestivals, vooral vanuit het oogpunt van openbare orde en veiligheid, bijvoorbeeld dat er een bezoekersaantal genoemd wordt waarboven er verplichte afstemming is, zodat het niet vrijblijvend is om dit te regelen. Anders komen die mensen met de auto en krijg je een auto-alcoholprobleem.

Staatssecretaris **Mansveld**: Festivals zijn grote happenings. Openbare orde en veiligheid hoort niet primair bij de NS. De NS regelt reizigersvervoer heen en terug, maar dat kunnen ook busmaatschappijen zijn,

want dat vervoer kan op allerlei manieren geregeld zijn. De NS werkt in zijn algemeenheid op het gebied van openbare orde en veiligheid samen met de organisatie van het evenement. De concessie is niet de plek om te regelen hoe de NS zich op moet stellen in specifieke gevallen. Als je bekijkt hoe de NS geopereerd heeft op Koninginnedag, dan is dat over de hele dag gezien fantastisch verlopen. Als er een incident is waarbij dat niet zo is, dan moet daarnaar gekeken worden. Dat soort details moet je echter niet in de concessie regelen. Openbare orde en veiligheid hoort op een andere plek te liggen.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris sprak over Koninginnedag, maar dat is al even geleden. Ze bedoelde Koningsdag.

De heer **Hoogland** (PvdA): Als je naar Pinkpop gaat, dan ga je met Veolia en die rijdt altijd, maar dat terzijde. De grap die de Staatssecretaris maakte over ERTMS op de Hanzelijn was leuk, maar ik ben op dat punt minder tevreden met de inhoud. We hebben een motie op dat punt ingediend en daar voldoet de Staatssecretaris helemaal niet aan als zij aangeeft dat we in 2021 gaan rijden. Dat is over zeven jaar. Dan komen nu de zeven magere jaren, waarna de zeven vette jaren volgen. Dat klinkt leuk, maar daar hebben we zo weinig aan. Ik wil dat dat eerder gebeurt. Hoe dat gebeurt, maakt me niet zoveel uit. Het kan ook in een testvorm zijn. Het is wel tijd om dat te gaan doen, want dat doet recht aan die lijn en aan de investeringswaarde van de infra die er al ligt. Kan de Staatssecretaris onderzoeken of dat sneller kan? Het lijkt me ook nuttig om ervaring op te doen, zoals nu gebeurt op het traject Amsterdam–Utrecht.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal volgende week bij het algemeen overleg over ERTMS terugkomen op de vraag wanneer er op de Hanzelijn onder ERTMS gereden kan worden.

De heer **Smaling** (SP): Het bieden van de mogelijkheid tot tariefdifferentiatie is oké, maar ik maak bezwaar tegen de tariefsverhoging van 10% in de spits. Je hebt een behoorlijke categorie mensen die op tijd heeft te komen. Dat zijn vooral de mensen die in de minder hoge echelons vertoeven. Je kunt bekijken of het werkt om de tarieven te differentiëren, maar ik ben bang dat het voor een groot deel van de mensen die nu in de trein zit niet werkt. Het heeft een afschrikwekkend effect. Ik zie ook niet voor me dat de Staatssecretaris er zelf gebruik van maakt en om 11.00 uur komt aankakken op het ministerie. Ik vraag de Staatssecretaris om dat niet te doen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Smaling spitst zich toe op de percentages. We kunnen er wel 11% of 9% van maken, maar dat is slechts het kader waarbinnen prijsdifferentiatie wordt neergezet. Ik wil onderzoeken hoe we een positief resultaat kunnen bereiken ten aanzien van het spreiden van vervoersstromen. Er is al onderzoek gedaan en de uitkomsten zijn voorafgaand aan het algemeen overleg MIRT van morgen al naar de Kamer gestuurd. Uit dat onderzoek blijkt dat er inderdaad sprake is van reactie op een prijsprikkel. Die prijs ligt lager dan de randvoorwaarden die ik heb opgenomen. De percentages zijn echter geen doel. We moeten kijken of we reizigersstromen kunnen verleggen van de spits naar de daluren. Dat zal met onderzoeken moeten gebeuren, dat zal onder voorwaarden moeten gebeuren en dat zal ingekaderd moeten gebeuren. De tarieven zullen niet morgen met 10% in de spits omhoog gaan en in de daluren 20% naar beneden. Daar moet naar gekeken worden. Het eerste onderzoek daarover is naar de Kamer gegaan, maar in de gauwigheid kan ik de resultaten niet reproduceren. Het blijkt dat de prikkel er ook bij kleine prijsverschillen is. Daar zit dus rek en ruimte in.

De Kamer vraagt mij tegelijkertijd ook hoe we beter gaan benutten, hoe we een mix krijgen van openbaar vervoer, auto en verschillende modaliteiten. Het onderzoek naar de prijsprikkel is er één van. Ik wil met alle plezier bekijken of dit de percentages moeten zijn, maar de percentages zijn niet het uitgangspunt. Ik wil onderzoeken wat de effecten zijn en waar en bij welke percentages of varianten welke effecten worden bereikt.

De heer **Smaling** (SP): Ik blijf erbij dat voor een deel van de treinreizende bevolking dit geen optie is. Daarmee is het niet reëel om te veronderstellen dat die prikkel voor iedereen geldt, want dat is niet aan de orde. Het is geen juist uitgangspunt. Kan de Staatssecretaris er nog eens goed over nadenken? Ik denk dat we dat niet moeten doen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil daar met alle plezier over nadenken, want ik zie ook de spanning die dit oplevert. Ik heb net gezegd dat prijsdifferentiatie onder voorwaarden moet en dat het geen nadeel mag opleveren voor één groep. Tegelijkertijd laat een recent onderzoek zien dat er blijkbaar wel mogelijkheden zijn. Ik zeg de heer Smaling ook toe dat ik zal kijken naar de percentages. Als hij erg schrikt van de percentages, dan zeg ik hem dat dat mijn doel niet is. Waar nodig zal ik die aanpassen of naar andere varianten kijken. Het gaat mij erom dat we op zoek gaan naar optimalisatie. De heer Smaling zegt dat voor hem hier de grens ligt. Het is belangrijk dat we zoeken naar optimalisatie van reizigersstromen en de treinen die we laten rijden. Dan zijn er spanningsvelden en de een bereikt iets eerder dan de ander zijn grens. Ik kijk naar de randvoorwaarden en ik beloof te kijken naar de percentages. Ik kom daarop terug.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben heel blij dat de Staatssecretaris mij associeert met 200 km/u op het spoor, maar ik sta daar niet alleen voor. Ik heb een motie ingediend samen met mevrouw Van Veldhoven die door de Kamer is aangenomen. Wat zie ik van dat 200 km/u rijden terug in de concessie?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal de motie opnieuw bekijken en naast de 168 pagina's van de concessie leggen, want ik heb nu niet alle teksten bij de hand. Ik kom daar bij de Kamer op terug. Bij het sturen van de nieuwe versie van de concessie zal ik daarover duidelijkheid geven.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben blij met dit antwoord. We komen er nog over te spreken. Het rijden van 200 km/u is geen doel op zich. Laat dat duidelijk zijn. Het gaat mij om het verbinden van de Randstad met de regio's. Ik heb een mail gekregen vanuit Friesland waarin men mij erop wees dat 45 jaar investeren in het spoor heeft geleid tot 5 minuten reistijdverbetering, inclusief een stop. Dat is heel erg mager. Ik onderstreep dat het kunnen rijden van 200 km/u en ERTMS belangrijk zijn om de regio's te verbinden.

De **voorzitter**: Ik hoor geen vraag, maar wel een oproep.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb de oproep nadrukkelijk gehoord. Ik ben me er heel erg van bewust dat er al eerder is gekeken naar een snelle treinverbinding naar het Noorden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik snap dat de Staatssecretaris wil nadenken over tariefdifferentiatie. Het blijft altijd een afweging tussen goed benutten en tariefstelling. Vanuit wat zij wil bereiken, zie ik geen enkele reden om tarieven voor maand- en trajectkaarten tot 6% te laten stijgen. Er is geen sprake van differentiatie, dus het draagt niet bij aan die prikkel. De Staatssecretaris vliegt het verkeerd aan als we nu alvast kijken naar tariefdifferentiatie, want we zitten nog met overvolle treinen en een

verbeterplan daarvoor. Je jaagt een aantal reizigers de trein uit en de reizigers die dan nog in diezelfde trein zitten zonder dat daar iets is verbeterd, moeten daar meer voor betalen. De reizigers moeten zelf betalen voor een redelijke kans op een zitplaats, garanties zijn echter nooit te geven. We moeten eerst dat verbeterplan uitvoeren en we moeten veel meer verbeteringen zien. De Staatssecretaris kan onderzoeken of we alleen met verleiden – daar is ze altijd zo van – een hoop kunnen realiseren.

Staatssecretaris **Mansveld**: De nuance die mevrouw Van Veldhoven aanbrengt is juist. Ze heeft het over «nu alvast». We gaan echter niet nu alvast kijken, we bieden in een concessie van tien jaar de ruimte hiertoe. Wat mevrouw Van Veldhoven zegt over het verbeterplan is terecht. Ik ben blijkbaar niet duidelijk genoeg. Ik probeer een aantal mogelijkheden naast elkaar te creëren: snelheden op het spoor, prijzen en zitplaatsen. We moeten een optimum krijgen waarbij we maximaal gebruikmaken van het spoor en maximaal comfort bieden aan de reiziger. Ik bied een aantal mogelijkheden, waaronder een onderzoek naar tariefdifferentiatie. In reactie op de heer Smaling heb ik aangegeven dat ik bereid ben om te kijken naar andere voorwaarden daaromtrent. Er is geen sprake van nu alvast differentiëren, want er moet ook een verbeterplan komen, er moet naar een aantal andere punten gekeken worden, het is én-én-én. Het is geen primaire keuze voor tariefdifferentiatie. Uit het onderzoek kan komen dat we de tarieven niet moeten differentiëren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): In de conceptontwerpconcessie lees ik in artikel 55, lid 1 dat de NS haar tarieven mag differentiëren. Verder staan er nog wat dingen over het uitwerken. In deze concessie wordt dus wel opgenomen dat differentiëren in principe mag. Ik wil eerst wat meer verbeteringen zien voordat we dat erin zetten. Ik wil een reactie van de Staatssecretaris op de prijsstijging van 6% van de maand- en trajectkaarten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb de heer Smaling net aangegeven, en dat wil ik met alle plezier herhalen, dat ik kijk naar de randvoorwaarden voor de tariefdifferentiatie, de wijze waarop die geformuleerd is en de percentages. Daarna kom ik terug bij de Kamer. Ik heb de heer Smaling goed gehoord, ik heb mevrouw Van Veldhoven goed gehoord en ik heb de non-verbale reactie van mevrouw Dik-Faber gezien. Ik kijk hoe ik hun tegemoet kan komen. Tariefdifferentiatie is een middel en geen doel. Met de maand- en trajectkaarten wordt meestal in de spits gereden. Ik wil niet dat die kaarten maximaal 12% stijgen, want een aantal reizigers kan de spits niet mijden. Ik kijk nog naar die 6% en de wijze waarop dat geformuleerd is, maar het is een beperktere stijging dan mogelijk is bij de tariefdifferentiatie. Ik zal naar beide percentages kijken. Daarom zitten we nog in de conceptontwerpconcessiefase.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb gevraagd naar cameratoezicht in de coupés, zoals in de metro. Dat kan helpen bij het vergroten van de veiligheid. Ik wil dat het rustig is in de coupés, want anders vinden veel mensen het niet prettig in zo'n wagon. Er moet opvolging zijn van de politie, want de NS kan ook iets van de overheid verwachten. De politie moet snel oproepbaar zijn. De Staatssecretaris verplicht de NS toch niet echt om groene stroom te gebruiken? Dat zijn van die witwascertificaten. We willen toch de goedkoopste stroom en geen groene stroom?

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Madlener maakt mij heel gelukkig met deze laatste opmerking. Ik ben het totaal niet met hem eens, maar eindelijk zie ik iets van de heer De Graaf terug in zijn betoog. Groene stroom is heel goed. Ik heb nog een andere pet, want ik ben ook verant-

woordelijk voor milieu. Het is belangrijk dat bedrijven verduurzamen. De NS en de gehele branche geven het belangrijke signaal af dat zij groene stroom ontzettend belangrijk vinden en dat ze daarvoor geopteerd hebben. Dat is een heel goed voorbeeld voor de sector. Er zijn ook nog andere sectoren die deze stappen nemen. We kunnen alleen maar een stap vooruit maken in verduurzaming als we dit soort voorbeelden hebben van een hele sector die overgaat op groene stroom. Voor sociale veiligheid geldt outputsturing door middel van het klantenoordeel. Camera's zijn een middel en geen doel op zich. De NS maakt hierin zelf keuzes, want het gaat mij om de output die ik krijg. Ik wil het gebruik van camera's liever niet in de concessie opgenomen hebben.

De heer **Madlener** (PVV): Zo'n concessie geeft verplichtingen aan de NS, maar ook omgekeerd, want een andere contractpartij is het ministerie, ProRail of wie dan ook. Wie zijn de contractpartijen? De politie-inzet moet namelijk gegarandeerd zijn, zodat een conducteur snel de politie kan inroepen. Dat is een verplichting richting de conducteurs. We zullen het nog vaak hebben over groene stroom. Dat is niet wenselijk. Welke prijzen hangen daaraan? Ik wil de goedkoopste stroom, niet de groenste.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zijn afspraken over contacten tussen de NS en de politie over de veiligheid. De overgang van de spoorwegpolitie naar de Dienst Infrastructuur binnen de Nationale Politie heeft geen gevolgen gehad voor de werkzaamheden van de spoorwegpolitie en de afspraken en de samenwerking met de openbaarvervoerprijzen. Indien de NS politieondersteuning nodig heeft, dan krijgt dit de hoogste prioriteit. Ik ondersteun de oproep van de heer Madlener om te zorgen dat mensen een veilige werkomgeving hebben.

De **voorzitter**: Nu volgen de kleinere blokjes, onder andere over toegankelijkheid en de hsl. Begint u vooral met de toegankelijkheid.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Hoogland heeft gevraagd of ik meer druk kan zetten op het beter toegankelijk maken van de sprinters voor 2024. Dat is makkelijk, want de eerste toegankelijke sprinters zullen al vanaf 2020 in gebruik genomen worden. Daarnaast zullen de nieuwste sprinters volgens de planning van de NS gaan rijden. Wij hebben een plan voor de toegankelijkheid gemaakt en dat loopt op schema. Het is belangrijk dat dit sneller gaat, maar het is nog belangrijker dat we op schema lopen. De toegankelijke sprinters komen dus eerder. Om de bestaande sprinters goed toegankelijk te maken, moet een nieuwe klaptrede ontwikkeld worden. We worden heel technisch en gedetailleerd. Mevrouw Prommenschenkel is hier aanwezig. We hebben gesproken over de mogelijkheid van liften. Je hebt hierbij met allerlei regelgeving en vergunningen te maken. Dat maakt het er niet gemakkelijker op. Het belangrijkste is dat liften veilig gebruikt kunnen worden. De NS en ProRail hebben grondig onderzocht waaraan de nieuwe klaptrede moet voldoen. Nog dit najaar zal de beslissing vallen voor het beste alternatief, maar dan moet er een prototype ontworpen, gebouwd en getest worden. Er wordt voorzien dat klaptredes in 2020 operationeel zijn. Ik zal de NS vragen om een doorkijkje te geven: wat is de stand van zaken, kunnen zaken mogelijk sneller. Ik zal ook vragen om dat proces zo transparant mogelijk te maken. Er zijn vragen gesteld over de integratie hsl en Dordrecht. Kan ik in de vervoerconcessie vastleggen dat de NS tussen grote stations minimaal één verbinding van intercitykwaliteit moet bieden? Daarmee heeft de NS via de concessie de verplichting om Dordrecht en Breda via een intercity te verbinden. De wens van de gemeente Dordrecht is helder: zij wil de directe IC-verbinding met Breda behouden. Dit speelt vanaf 2017, wanneer de Benelux-trein tussen Rotterdam en Breda over het hsl-spoor gaat rijden. In november vorig jaar heb ik een toezegging gedaan. De NS is

vervolgens met Dordrecht in gesprek gegaan. Ik houd ook nauw contact met Dordrecht en Breda. De NS streeft ernaar om naast de bestaande sprinterverbindingen tussen Dordrecht en Breda minimaal een uursverbinding met de intercity te realiseren. Er zijn in ieder geval twee opties om de wens van Dordrecht te honoreren. De eerste is verlening van het intercitytraject tussen Eindhoven en Breda naar Dordrecht. Dit is op de lange termijn mogelijk, na invoering van PHS op de corridor Rotterdam–Breda, en is kostbaar. Deze optie kost 33 miljoen aan infra en jaarlijks 5 miljoen tot 10 miljoen aan exploitatiebijdragen. De tweede optie is het aanpassen van het met de Kamer besproken Fyra-alternatief, waarbij een aantal van de afgesproken treinen worden omgelegd via Dordrecht. De conceptontwerpconcessie sluit de mogelijkheid hiertoe niet uit. Mogelijk zijn er nog andere oplossingsrichtingen die ik eerst onderzocht wil hebben. De NS onderzoekt immers op dit moment zelf ook nog de verschillende scenario's voor de toekomstige dienstregeling in 2017. Daarin loopt niet alleen Dordrecht, maar ook de bediening van andere gemeenten mee. Ik heb toegezegd dat er nog een proces met de regio's loopt, want het hele plaatje moet kloppen. Uiteindelijk moet het allemaal weer in elkaar passen. In lijn met de toezegging die ik eerder heb gedaan, zet ik de komende maanden dat gesprek voort. Ik zal de Kamer informeren zodra daar duidelijkheid over is. Het vastleggen van intercitykwaliteit gaat mij echter te ver. Wat de aansluiting van Dordrecht betreft, wil ik op hoofdlijnen sturen. De Kamer weet dat als we de puzzel opnieuw in elkaar zetten, we daarnaar moeten kijken. Dordrecht is echt onder mijn aandacht. Ik zal ook de gemeente Dordrecht ervan op de hoogte stellen dat ik ze niet vergeten ben, zo ver dat nog niet recentelijk door het departement is gebeurd.

Tijdens het notaoverleg vorig jaar heb ik toegezegd dat ik de Kamer voor het zomerreces informeer over de internationale tarieven en de wensen van de regio naar aanleiding van het Fyra-alternatief. Conform mijn toezegging ontvangt de Kamer in de komende drie weken een brief hierover. In die brief ga ik nader in op de mogelijkheden om de binnenlandse dienstregelingen te compenseren ten aanzien van Dordrecht en Roosendaal.

Verbeter ik de grensoverschrijdende bediening van Roosendaal? We kijken ook daar met verschillende regionale partijen of de dienstregeling kan worden geoptimaliseerd. In artikel 46 van de ontwerpconcessie is opgenomen dat de NS de reistijd van de stoptreinverbinding Roosendaal–Antwerpen verbetert. Ook onderzoeken de NS en NMBS samen de mogelijkheden om de intercity Charleroi–Essen door te trekken naar Roosendaal. Als je met een spoor als dat in Nederland een andere dienstregeling instelt, dan heeft dat een domino-effect. Ik wil de tijd hebben om dat te onderzoeken. Ik heb gezegd dat ik de Kamer zou informeren en dat ga ik ook doen.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd hoe ik met het voortschrijdend inzicht rondom projecten als ERTMS en PHS borg dat er geen contractuele verplichtingen ontstaan inzake schadeloosstelling van een van de partijen. De NS voert deze concessie uit voor eigen rekening en risico, maar het is gebruikelijk om afspraken te maken over het delen van mee- en tegenvallers in langlopende trajecten met een grote financiële waarde. Ik heb daarom in deze concessie in artikel 70 een aantal specifieke gevallen benoemd met een potentieel grote financiële impact, zoals de invoering van de European Train Control System (ETCS) of een ander onderdeel van ERTMS in Nederland en de nieuwe kwaliteitseisen op grond van politieke oordeelsvorming. In die gevallen ga ik met de NS in gesprek om het netto financiële effect te bepalen en zo nodig de balans te herstellen. Hierbij worden zowel de kosten als de baten van de NS meegenomen. Mocht uiteindelijk het treffen van noodzakelijke maatregelen niet afdoende zijn, dan kan de NS financieel worden gecompenseerd.

De **voorzitter**: We hebben nog het blok ProRail en het goederenvervoer.

Staatssecretaris **Mansveld**: Als de goederenvervoersector zich op enigerlei wijze benadeeld voelt, dan is dat niet terecht. Ik zal mijn best doen om dat goed neer te zetten. Mevrouw De Boer vroeg naar de positie van Keyrail. Het moet voor goederenvervoerders gemakkelijker worden. Dat betekent dat er één loket moeten zijn, het moet effectiever worden, er moet ketenregie komen en het moet concurrerend zijn, dus geen non-commerciële stops en voor iedereen veiliger, met één verkeersleider. Om dit te realiseren heb ik het volgende model voor ogen: één organisatie voor de publieke spoorwegwettelijke taken, infrastructuurbeheer, capaciteitsverdeling en verkeersleiding en taken die niet gerelateerd zijn aan het spoorwegenwet, zoals de ketenregie en de commerciële ketenontwikkeling. Dat moet door goederenvervoerders georganiseerd worden. Het is een geliberaliseerde markt, met een overzichtelijk aantal aanbieders. In de beheerconcessie geef ik ProRail de opdracht om de publieke taken uit te voeren. We moeten kijken of ProRail die deels door anderen kan laten uitvoeren. Het is echter aan de bedrijven, de havenbedrijven, de goederenvervoerders en de infrastructuurbeheerder, om tot goede afspraken te komen voor de overige taken zoals de ketenregie. Het moet daar gebeuren. Om tot een beter spoorgoederenvervoer te komen is maximale samenwerking nodig tussen de partijen. Dat gebeurt aan de goederentafel. Dat is een van de punten die de Kamer ook heeft aangegeven. Het is belangrijk dat goederenvervoerders waar nodig worden uitgenodigd en aanwezig zijn bij de landsdelige ov-tafels. Er werd specifiek gevraagd naar de directeur Goederenvervoer. Bij ProRail zijn we nu bezig met de invulling van de raad van commissarissen, want er is een aantal vacatures. Daarin wil ik de expertise en ervaring van een goederenvervoerder borgen. Daarna volgt de invulling van de directie. Het is belangrijk dat gekeken wordt hoe de ketenregie door de goederenvervoerders en die partijen wordt ingevuld en hoe ze communiceren met ProRail, die de publieke taak daarin doet. Ik zie toe op de borging van de belangen van goederenvervoerders in de raad van commissarissen. Vervolgens bekijken we hoe de verdere organisatie en de directie wordt ingevuld en de wijze waarop goederenvervoer daarin een plek krijgt. Als dat geen plek in de raad van bestuur is, dan wil ik weten op welke wijze de organisatie op de werkvloer dan de borging van het goederenvervoer regelt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Hoe kunnen we borgen dat de paden die worden aangevraagd door goederenvervoerders niet aan de kant worden gezet om de punctualiteit van het reizigersvervoer te halen? Hoe gaan we om met gemengde sporen? Toen ik een keer meereed met een goederentrein, werd ik uitgerangeerd. Daar sta je dan op Lage Zwaluwe. Dat gebeurt dus regelmatig. Hoe regel je dit goed?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben geen expert in dienstregelingen, maar ik erken het punt van mevrouw De Boer. Ik erken ook dat er slots in de spits aan goederenvervoerders zijn gegeven, die vervolgens niet volgereden worden. Er moet in de breedte gekeken worden hoe we die puzzel oplossen. Hoe kun je in gelijkwaardigheid zorgen dat je zowel het reizigers- als het goederenvervoer optimaal over het spoor krijgt? Net als een reizigerstrein niet moet stilstaan, moet een goederentrein niet stilstaan. Het moet optimaal ingevuld worden. Ik heb eerder met de Kamer gesproken over de prikkels die je zou kunnen geven door middel van prijsdifferentiatie en duurzaamheidsvraagstukken. Er waren toen allerlei oplossingen. Naast prikkels voor het reizigersvervoer moeten we ook kijken naar prikkels voor het goederenvervoer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Goederenvervoer is aanbodgestuurd en dat is een heel ander verhaal. Als het containerschip iets later komt, dan kunnen ze het slot al niet meer invullen. Daar kunnen ze niets aan doen. Hoe gaan wij dat goederenvervoer zo optimaal mogelijk doen? BV Nederland verdient er wel aan en straks varen de schepen Nederland voorbij.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een punt van orde. Het is vervelend, maar het is laat en we hadden van tevoren afgesproken dat we ongeveer twee interrupties per persoon zouden doen. Zullen we ons daaraan houden?

De **voorzitter**: Jazeker. Het is fatsoenlijk om eerst het antwoord van de Staatssecretaris af te wachten. Ik ben het wel met u eens, maar het houdt hier wel mee op. Ik probeer daar echt op te sturen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb nog drie punten, over het veiligheidsniveau, de infra en de concessie, en dan ben ik er doorheen. In het ILT-rapport staat de conclusie dat 85% van de onderzochte objecten voldoet. Dat was een belangrijke vraag van mevrouw De Boer. Grote veiligheid door hoge kwaliteit van de infrastructuur is van groot belang. We hebben in de Kamer de nodige debatten over veiligheid gevoerd. ProRail krijgt op grond van de concessie de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit en de veiligheid van de spoorinfrastructuur en is gehouden aan continue verbetering. Als concessieverlener stuur ik op de kwaliteit van de infrastructuur via prestatieafspraken en via programma's en maatregelen in de concessie. De veiligheidsnorm en de onderhoudsnorm zijn momenteel volop in ontwikkeling. Dat heeft te maken met het verbeterprogramma prestatiegericht onderhoud (PGO). Dit programma is als verplichting opgenomen in de concessie. In het PGO maak ik met ProRail afspraken over het ontwikkelen van een nieuwe set veiligheidswaarden voor de infrastructuur. In de concessie stellen we dat programma verplicht en dat programma wordt vervolgens naast de concessie uitgevoerd. Je moet dan denken aan Winterweer en Overwegen. Op deze manier kan ik beter sturen. Ik borg in de concessie dat het programma loopt en vervolgens kan ik prestatiegericht sturen op het programma. Naast de concessieverlening ziet de ILT, vanuit haar wettelijke taak, toe op de veiligheid op het spoor. De ILT beoordeelt hoe ProRail risico's afweegt en beheerst en hoe dat vastgelegd wordt in een veiligheidsbeheersysteem. Op grond van deze inspecties, zoals recentelijk nog in het onderzoek PGO, kan de ILT ProRail verbeteringen opleggen en hierop handhaven. Als ik kwaliteitsverbetering alleen in de concessie borg, dan kan ik niet meer sturen op het programma. Het programma moet daarom worden geborgd in de concessie. Vervolgens moeten we het programma kunnen wijzigen, waarbij de ILT ook haar rol uitvoert. In de PGO-contracten moeten we ook richting de aannemers kunnen bewegen. Ik begrijp het punt en ik zal hier nog een keer goed naar kijken. Bij de volgende concessie kom ik terug op de wijze waarop we dit borgen. Ik weet dat mevrouw De Boer het belangrijk vindt dat de link naar de concessie wordt gelegd.

De heer Smaling vraagt waarom in de concessie geen pilot opgenomen is waarbij ProRail zelf klein spooronderhoud uitvoert. We hebben het in de Kamer eerder gehad over klein onderhoud. We hebben gekozen voor PGO, waarbij de aannemers samenwerken aan de onderhoudsnormen. Het spooronderhoud komt in die samenwerking en door de contracten op een hoger niveau. Ik heb eerder aangegeven dat ik daarnaast niet de slag wil maken om in te besteden bij ProRail, want dan wordt het en-en. Dat is kostentechnisch niet verstandig en bovendien ligt de borging op de goede plek. We hebben dat afgelopen april in het AO over spooronderhoud besproken.

Mevrouw De Boer vroeg wanneer er weer een directie bij ProRail is. Er zijn nu twee vacatures binnen de statutaire raad van bestuur plus een vacature voor de CEO vanaf 1 juli aanstaande. Per 1 juli komen daarnaast nog twee plaatsen in de raad van commissarissen beschikbaar. Zoals ik heb aangegeven, wordt één nieuwe positie gecreëerd voor een goederencommissaris. Ik stuur aan op een snelle invulling. Er moet naar de vacatures gekeken worden in samenhang met competenties. Het is belangrijk dat we voor de toekomstige opgave een complementair team hebben. Dat zal enige tijd in beslag nemen. Ik moet daarom eerst voorzien in een tijdelijke constructie. Ik ga daarover in overleg met de raad van commissarissen. Werving gebeurt conform de in de Lange Termijn Spooragenda aangegeven procedure.

De **voorzitter**: Ik dank de Staatssecretaris voor haar uitgebreide beantwoording en de leden voor de vele vragen die gesteld zijn in de eerste termijn. Ik stel voor om geen tweede termijn te houden. Dat mag de leden wellicht verbazen, maar ik heb de indruk dat ze er wel blij mee zijn. Mevrouw Van Veldhoven was van plan een VAO aan te vragen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil inderdaad een VAO aanvragen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Een procedurevergadering is geen goed idee, maar kunnen we misschien één minuut extra spreektijd krijgen bij het VAO? Er zijn namelijk nog een paar punten blijven liggen. Het wordt lastig om dat nog voor het reces te doen.

De **voorzitter**: U weet hoe de Haagse werkelijkheid in dezen is. Ik vrees dat die minuut extra er niet inzit. We kunnen het toch meenemen, al is het alleen maar in gedachten.

De heer **Hoogland** (PvdA): Misschien kunt u, ondanks dat we gaan afronden, de toezeggingen opnoemen?

De **voorzitter**: Ik wilde voorstellen om u de toezeggingen schriftelijk te doen toekomen omwille van de tijd, maar ik begrijp dat de Kamer de toezeggingen nu wil horen. Dan lees ik ze voor.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben blij dat ik de Kamer op een zo vroeg moment in dit proces betrek. Een heleboel partijen hebben mij de nodige centimeters papier gestuurd over de concessies. Er was één negatieve reactie, verder waren alle reacties positief. Er waren wel kritische kanttekeningen, maar ik was blij dat ik die vernam. Die kanttekeningen wil ik een plek geven en gemotiveerd wel of niet opnemen. Ik begrijp dat de Kamer een VAO aanvraagt en natuurlijk zal ik er zijn, maar ik benadruk dat we in de consultatiefase zitten van de conceptconceptontwerpconcessie.

De **voorzitter**: Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- De Staatssecretaris bericht de Kamer bij de ontwerpconcessies over de mogelijkheid een prestatie-indicator inzake samenwerking op te nemen.
- De Staatssecretaris vraagt de Minister van Financiën om de Kamer te informeren over de beloning van de directie van NS.
- De Staatssecretaris bericht de Kamer bij het toezenden van de ontwerpconcessies over de wijze waarop ze de betrokkenheid van de Kamer ziet bij de beleidsprioriteitenbrief, het vervoerplan en het beheerplan.
- De Staatssecretaris doet de Kamer een overzicht toekomen van de vraag naar nieuwe stations en het daarvoor beschikbare budget.
- De Staatssecretaris vraagt de decentrale overheden om een letter of intent naar de Kamer te sturen over de aansluiting van de regionale

concessies op de concessie voor het hoofdrailnet, zo mogelijk tegelijkertijd met de ontwerpconcessie.

- De Staatssecretaris komt bij de ontwerpconcessie terug op de randvoorwaarden en de percentages voor tariefdifferentiatie en de maand- en trajectkaarten.
- De Staatssecretaris komt bij de ontwerpconcessies terug op de motie-Dik-Faber/Van Veldhoven over de snelheid van het intercitymaterieel.
- De Staatssecretaris vraagt de NS om informatie over de mogelijkheid om het toegankelijk maken van treinen te versnellen en bericht de Kamer daarover.

Voorts is er een VAO aangevraagd met als eerste spreker mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): In het interruptiedebatje dat mevrouw Dik-Faber en ik met de Staatssecretaris gevoerd hebben over de stations, vroegen we of de vervoersstromen gerelateerd aan de aanvragen voor stations meegenomen kunnen worden. Dan kunnen we een goede discussie voeren over de vraag waar we de prioriteit leggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voor zover mogelijk zal ik dat doen, want het zal rijp en groen door elkaar zijn. Bij de één zal wellicht meer bekend zijn dan bij de ander. De informatie die er is, zal ik beschikbaar stellen.

De heer **Hoogland** (PvdA): De Staatssecretaris heeft ook toegezegd om in de rapportage van het NOVB de verschillende kaartsoorten mee te nemen en de vraag hoe dat er in de toekomst uit ziet.

De **voorzitter**: Dat is een terecht punt. Dat nemen we op in de lijst van toezeggingen.

Ik dank de Staatssecretaris en haar staf, de Kamerleden, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat op televisie of internet hebben gevolgd.

Sluiting 22.30 uur.