

Vergaderjaar 2022–2023

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1072

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 16 november 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 1 november 2022 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 oktober 2022 inzake programma van eisen voorgenomen concessie hoofdrailnet (Kamerstuk 29 984, nr. 1003);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 oktober 2022 inzake decentralisatie van treindiensten (Kamerstuk 29 984, nr. 1001);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2022 inzake beantwoording vragen commissie inzake het programma van eisen voorgenomen concessie hoofdrailnet (Kamerstuk 29 984, nr. 1005).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Haverkort
Griffier: Van der Zande

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Alkaya, Bouchallikh, Boulakjar, Van der Graaf, Haverkort, De Hoop, Madlener, Minhas, Van der Molen en Van Raan,

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 20.48 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, met uw welnemen open ik deze commissievergadering. Formeel is het de tweede commissievergadering. Als het goed is, heeft u in de eerste commissievergadering gehoord hoe we het procedureel met elkaar gaan doen. Dat zal ongetwijfeld nog een keer geëvalueerd worden, maar niet vanavond.

Ik stel voor dat de leden de resterende tijd die ze nog hebben van de in totaal acht minuten kort en bondig benutten om de punten te maken die ze willen maken. Ik stel voor om twee interrupties te doen, maar laat ik er ook bij zeggen dat ik het zeer waardeer als u die niet gebruikt. Dan hebben we ook nog voldoende tijd voor de eerste termijn van de kant van het kabinet. We hebben uiteraard ook nog een tweede termijn met elkaar afgesproken, die over het totaal gaat. Dat kunt u ook nog weer vanavond doen. Het doel was 22.15 uur. Het is nu 20.45 uur, dus dat vraagt enige discipline van ons allemaal. Daar ga ik u bij helpen. Zoals te doen gebruikelijk geef ik het woord aan de heer Boulakjar van D66. U hebt nog vier minuten.

De heer Boulakjar (D66):

Ja, voorzitter, ik heb nog vier minuten. Dank. De afgelopen weken hebben we gezien dat ...

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, kunt u even alle spreektijden noemen? Dan weet ik wat ik allemaal moet schrappen.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, u heeft nog vier minuten.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel.

De voorzitter:

Of ik ze allemaal even af wil gaan? Meneer Alkaya heeft nog drieënhalve minuut. Meneer Van der Molen heeft nog vier minuten. Mevrouw Van der Graaf was klaar. Mevrouw Bouchallikh heeft nog ruim vier minuten. Meneer De Hoop heeft nog vier minuten. Meneer Madlener heeft nog tweeënhalve minuut. En meneer Minhas nog ongeveer twee minuten en 40 seconden. Meneer Boulakjar, het woord is aan u, namens de fractie van D66.

De heer Boulakjar (D66):

Voorzitter, dank u wel. D66 wil dat creativiteit weer leidend wordt in de oplossingen voor overvolle treinen of de inzet van personeel. Alleen dan staat de reiziger voorop. Dat is belangrijk voor onderwerpen zoals toegankelijkheid, innovaties als Mobility as a Service, en minder volle treinen.

Voorzitter. Eerst toegankelijkheid. In antwoord op de feitelijke vragen schrijft de Staatssecretaris dat zij voor prioritaire thema's goede prestaties

wil borgen. Zij rekent daar de toegankelijkheid van de trein niet toe, want hierover worden geen prestatie-indicatoren afgesproken. D66 vindt de toegankelijkheid van de trein een prioritair thema. Daarom enkele vragen. Kan zij toezeggen dat de voor NS relevante onderdelen uit het Bestuursakkoord Toegankelijkheid wel geborgd worden in het programma van eisen? Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de aanwezigheid van toiletten in treinen van een streefdoel wordt omgezet in een bindend doel? En drie. Wat vindt zij van het idee om in treinen de uitstaprichting aan te kondigen voor mensen met een visuele beperking? Zo gebeurt dat in Duitsland. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat in het decentralisatiekader de eisen van toegankelijkheid worden meegenomen?

Voorzitter. Onze geliefde fiets is een essentieel onderdeel in een toegankelijk en aantrekkelijk spoor. Daarom heb ik twee vragen hierover. Ik wil graag de harde toezegging van de Staatssecretaris dat zij zorgt voor minstens een gelijkwaardige regeling voor de fietsenstalling, en een toezegging dat zij dit regelt in het programma van eisen zolang de Stationsagenda niet bekend is.

Voorzitter. Dan innovatie, data en MaaS, Mobility as a Service. In het vorige deel van dit debat had ik het over innovaties, zoals deelmobiliteit. Die zijn sterk afhankelijk van het delen van data en de samenwerking in applicaties. In Nederland hebben we verschillende reisapplicaties, met een beperkte integratie van het totale vervoersaanbod. Er is geen integratie van deelmobiliteit en er zijn nauwelijks abonnementen die alle vormen van ov combineren. Dat zijn juist zaken waarbij de reiziger gebaat is. Het remt de ontwikkeling van Mobility as a Service, oftewel MaaS. Daarom heb ik nog enkele vragen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij eisen stelt aan het referentieaanbod, zoals reizigersinformatie en dalkortingen? Kan zij NS verplichten om een aanbod te doen? NS is zelf de grootste partij in het MaaS-aanbod en dat rechtvaardigt strengere afspraken. Kan zij toezeggen dat er een gelijk speelveld wordt geborgd in het programma van eisen bij het referentieaanbod? Dit is namelijk nog geen eis in de MaaS-waardigheidseisen.

Voorzitter, tot slot. De krapte op de arbeidsmarkt houdt de komende jaren aan. Welke afspraken maakt de Staatssecretaris concreet over slimmere en efficiëntere inzet van personeel en over werving? Kan zij toezeggen ook hierover afspraken te maken? Ik denk daarbij aan de inzet van camera's voor het veilig sluiten van deuren of het versoepelen van de zogenaamde bakkennorm. Is de Staatssecretaris bereid om met de NS afspraken te maken over streefdoelen voor de spreiding van reizigers?

Voorzitter, ik ben klaar.

De **voorzitter**:

Dank u vriendelijk. Ik geef met plezier het woord aan de heer Alkaya namens de SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik moet dus even improviseren, omdat de orde gaat zoals deze nu gaat. Maar daar kunt u verder ook niks aan doen, voorzitter.

Als het aan de SP zou liggen, zouden wij kiezen voor één vervoerder op het spoor die dienstbaar is aan de samenleving. Daarin wil ik vrij helder zijn. Dat betekent ook dat reeds gedecentraliseerde trajecten op termijn gewoon weer uitgevoerd zouden moeten worden door de NS, wat de duidelijkheid en het gebruiksgemak voor reizigers zou verhogen. Het liefste zien wij ook dat het beheer van het spoor weer onder één bedrijf valt, dus dat ProRail en NS ook gewoon weer één bedrijf worden dat in zijn geheel verantwoordelijk wordt voor ons spoorvervoer. Daarom is het ook vanzelfsprekend dat wij de roep om de tariefbevoegdheid weer bij het ministerie leggen, steunen. Juist daardoor zou het mogelijk worden om als volksvertegenwoordigers, maar ook als regering, meer te sturen op

maatschappelijke belangen en niet op winstbejag, waar de markt toch vooral op uit zou zijn. Daar hoort volgens mij ook bij dat wij het hier in het debat over tarieven kunnen hebben, bijvoorbeeld om in uitzonderlijke situaties die tarieven te verlagen. Nu moeten wij het vooral hebben over de belasting en over het verlagen van de btw op tickets. Daar ben ik ook voorstander van, maar dat is te beperkt.

Ook is nu in het programma van eisen een vrijblijvende eis opgenomen om een dubbel opstaptarief te vermijden. Daar zal de Staatssecretaris nog op ingaan. Maar de Staatssecretaris gaf ook al aan dat dat op geen enkele manier door haar is af te dwingen. Dat is ook weer een resultaat van die marktwerking. Als je dat in- en uitchecken met opstaptarieven zou ontwerpen vanuit het perspectief van de reiziger, dan had je natuurlijk nooit het systeem gehad dat we vandaag de dag hebben. Dat is puur en alleen ontworpen vanuit het perspectief van de bedrijven, zodat het voor de bedrijven behapbaarder werd. Dat is dus niet vanuit het gebruiksgemak van de reiziger bedacht. De Europese Commissie zegt dat nu wel na te streven, maar eigenlijk komt zij in de praktijk gewoon op voor de belangen van de commerciële bedrijven. Ze komt helemaal niet op voor de reizigers, juist omdat ze meer van die marktwerking wil opleggen. Ik zou de Staatssecretaris dus ook willen oproepen om een manier te vinden om die dubbele opstaptarieven te vermijden, niet alleen van en naar de treindiensten maar eigenlijk in het gehele openbaar vervoer. We zouden dat als volksvertegenwoordiging toch moeten kunnen eisen en als regering voor elkaar moeten kunnen krijgen?

Voorzitter. Tot slot heb ik een opmerking over de voorzieningen en services voor reizigers. Bij nieuw materieel worden strengere eisen gesteld aan de kwaliteit, bijvoorbeeld de aanwezigheid van standaardoplaadpunten voor telefoons of andere zaken, internetverbinding en toiletten. Dat is goed en noodzakelijk, maar is de Staatssecretaris het met ons eens dat we er zo veel mogelijk naar moeten streven dat we van de tweede klas in treinen afstappen en we gewoon één klasse krijgen, dus niet een eerste en een tweede klas? Zo kunnen we het voorzieningenniveau dat nu alleen maar geldt voor eerste klasreizigers voor iedereen garanderen. Weg met de klassen in de treinen! We kennen allemaal het storende beeld van reizigers die, zeker nu, als haringen in een ton in de tweede klasse moeten staan, terwijl er in de ruimere en veel duurdere eerste klasse meer dan voldoende plek is. Plannen uit het verleden om bij de introductie van nieuw materieel te kiezen voor treinstellen zonder onderscheid tussen vervoersklassen, lijken op het ministerie in een lade te zijn verdwenen. Het wordt dus hoog tijd om die plannen weer tevoorschijn te halen. Is de Staatssecretaris dat met de Socialistische Partij eens? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank, meneer Alkaya. Het woord is aan de heer Van der Molen namens de fractie van het CDA.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik zou bijna willen zeggen: zonder klassenstrijd geen socialisten. Dat biedt perspectief misschien, maar zo is het vast niet bedoeld.

Voorzitter. Ons openbaar vervoer per spoor als publieke dienst zien, betekent wat het CDA betreft drie dingen. Allereerst: zeggen dat ons spoor een publieke voorziening is en dat we die voorziening op het hoofdrailnet aan de NS toevertrouwen, schept voor de NS een verantwoordelijkheid jegens onze samenleving. Of die verantwoordelijkheid wordt waargemaakt, daar zal nadrukkelijk op moeten worden toegezien en door de Staatssecretaris op moeten worden gestuurd.

Het tweede punt is dat daar waar de dienstverlening aan de reiziger vergroot kan worden, regionale vervoerders ruimte kunnen krijgen als aanvulling op wat de NS doet. Het CDA is dan ook voorstander van

samenloop. Er liggen op termijn mogelijkheden voor vervoerders in de regio. Bovendien wordt de NS op die manier ook scherp gehouden om juist in verschillende regio's hun uiterste best te blijven doen. Hoe wil de Staatssecretaris dit concreet gaan aanpakken in de komende tijd? Dat vraag ik haar.

De voorzitter:

Meneer Van der Molen, u heeft een vraag van collega De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ja, want in de eerste termijn had de heer Van der Molen heel terecht een interruptie op de heer Minhas. Hij gaf eerst aan: we willen niet verder liberaliseren. Maar in zijn betoog kwam daar toch wel een beetje ruimte voor. Nu gaf de heer Van der Molen in zijn eerste termijn heel nadrukkelijk aan: we willen niet liberaliseren. En nu heeft hij het toch over ruimte voor meer decentralisatie op regionale lijnen. Hoe moet ik dat met elkaar rijmen?

De heer Van der Molen (CDA):

Dat hoeft niet, omdat ik in mijn eerste termijn de volgende zinnen heb uitgesproken: «We zien in tal van regio's in Nederland dat regionale vervoerders goede dienstverlening leveren en er voor de reiziger zelfs een schepje bovenop doen, daar waar de NS voorheen minder wilde investeren. Dat betekent voor het CDA dus niet dat ons netwerk volledig dicht moet voor marktpartijen, maar daaraan zit wel een grens.» Oftewel, ik zie ruimte voor marktpartijen, al was het maar omdat marktpartijen nu ook die ruimte al nemen. U komt uit dezelfde provincie als ik en daar wordt het overgrote deel van het openbaar vervoer door Arriva gedaan, en met verve. Dat betekent dat ik op andere punten nog wel ruimte zie, maar dat moet dan in het belang van de reiziger zijn. Dat is punt één. Punt twee is dat daar een grens aan zit. Dus u zult mij zeker niet het pleidooi van de heer Minhas horen herhalen dat we gewoon alles open aan de markt kunnen aanbieden. Daar trek ik dus de grens. Maar zoals ik al in de eerste termijn zei: dat betekent niet dat ik tegen elke marktpartij ben. Alleen spelen die marktpartijen dan wel een ondergeschikte rol in het totaal ten opzichte van de NS.

De voorzitter:

Dank u wel. Als u de eerste termijn noemt, dan bedoelt u natuurlijk de eerste termijn van het vorige debat. Laat dat voor de verslaglegging ook helder zijn, dan kunnen we dat ooit nog terugvinden.

Meneer De Hoop, was dat afdoende zo of had u nog een punt? Gaat uw gang.

De heer De Hoop (PvdA):

Dat is duidelijk. Dan heb ik scherp hoe het CDA in de wedstrijd zit. U heeft het over de goede prestaties van Arriva en ik zie in de provincie ook heel veel goede dingen, maar tegelijkertijd verdienen de werknemers van Arriva wel minder dan die van de NS. En in verschillende treinen zijn er bijvoorbeeld minder toiletten en is er op die manier minder voor de reiziger. Je zou dus ook kunnen stellen dat je toch op die manier minder regie hebt en af en toe minder kunt waarborgen voor de reiziger en ook voor de werknemer. Ik ben dus benieuwd hoe het CDA dat dan ziet.

De heer Van der Molen (CDA):

Dat ben ik niet met meneer De Hoop eens. Ik rijd niet met elke Arrivatrein in Nederland, dus ik weet niet hoe de vlag er in Limburg bij hangt, maar de voorzieningen die in mijn provincie in het noorden van Nederland worden geboden, zijn goed. Ik ben het er wel mee eens dat iedereen die voor welk ov-bedrijf dan ook werkt, goede arbeidsvoorwaarden heeft en

gewoon ook goed verdient. Dat heb ik het liefste. Dat mag namelijk ook tegenover hun inspanning staan. Dat betekent dat als Arriva minder betaalt dan de NS, ik hoop dat Arriva dat been bijtrekt, maar dat zal ze met de vakbonden moeten afspreken. Ik was blij met de cao die nu door de NS is afgesproken, al was het maar om te voorkomen dat mensen bij de NS vertrekken, terwijl we al een enorm tekort hebben aan mensen die de treinen kunnen bemannen, of «bemensen», moet ik zeggen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog. Nee, u vervolgt uw betoog pas nadat de heer Van Raan ook zijn vraag gesteld heeft.

De heer Van Raan (PvdD):

We komen alle drie uit dezelfde provincie. De heer Van der Molen ent de ervaringen met Arriva op zijn persoonlijke ervaringen, maar dat is niet wat het beeld is. Als je de kranten leest, dan lees je over ziekteverzuim, over hogere uitval, over de overstap van het cao-akkoord en over de grotere verschillen. Dus daar zie je juist bij uitstek dat zo'n marktpartij wel de concessie gewonnen heeft, maar daarna eigenlijk tegen zo laag mogelijke kosten gaat rijden en dat zie je terug in de berichten over de uitval.

De voorzitter:

En wat is uw vraag?

De heer Van Raan (PvdD):

Ik zou de heer Van der Molen dus toch willen vragen om zijn mening over Arriva niet alleen op zijn persoonlijke ervaring te baseren, maar meer te luisteren naar wat de FNV daar bijvoorbeeld over zegt en meer naar de cijfers te kijken.

De heer Van der Molen (CDA):

Als vakbonden met die regionale vervoerders gesprekken hebben over de cao, dan moeten ze daar hun inzet plegen. Daar ben ik het helemaal mee eens. Ik vind dat een gezonde verhouding: een vakbond zegt wat die namens het personeel wenst en dan moet de werkgever bekijken wat er financieel mogelijk is. Laat die dus maar met elkaar dat gesprek voeren. Kijk, ik zeg vanavond: wat mij betreft gaat de NS de komende tien jaar op het hoofdrailnet rijden. Dat zeg ik terwijl de NS nu ook problemen heeft. De NS heeft ook een enorm personeelstekort. Het is op dit moment ook pet op het spoor. Dat is ook zo als je daar werkt en je aan klanten die weer een trein missen moet uitleggen dat het niet anders kan dan op deze manier. Het is gewoon een waardeloze situatie. Maar ik ga nu niet zeggen: daarom moet de NS maar een veer laten de komende jaren. Nee, dan kies ik voor dat bedrijf. Dat mag dat gaan doen. Ik vertrouw erop dat er verbetering is. Dat geldt wat mij betreft ook voor de regionale vervoerders. Daar zijn nu tekorten. Die hebben problemen, zoals een personeelstekort. Ik ga ze dat nu niet verwijten. Ik vind dat nu niet een situatie die niet oplosbaar is. Ik zie geen reden om die regionale vervoerders nu op te heffen en daar ook NS van te maken, zoals de SP misschien wel wil. Ik denk dat we daarin een goede balans hebben gevonden in Nederland.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat is toch enige winst in dit kleine debatje, want het ging van «nou, het gaat allemaal goed daar bij Arriva, want daar heb ik goede ervaringen mee» naar «nou, dat gaat ook niet goed». Is het CDA het dan in ieder geval eens met de Partij voor de Dieren, en wellicht ook met andere partijen, dat de decentralisatie niet verder moet worden getrokken?

De heer Van der Molen (CDA):

Er zat voor de heer Van Raan helemaal geen winst in dat debatje, omdat zijn interpretatie van mijn woorden niet klopte. Als ik hem daarop corrigeer, dan is dat geen winstpunt in het debatje tussen de Partij voor de Dieren en het CDA. Er zitten überhaupt in weinig debatten tussen de Partij voor de Dieren en het CDA winstpunten, kan ik u vertellen. Ik vind dat wij best naar meer ruimte voor decentralisatie kunnen kijken, maar dat betekent niet dat je dat dan op alle plekken doet. Dat moet goed onderbouwd zijn. Dat moet zeker bijvoorbeeld zo zijn in regio's waar men nu ontevreden is over de dienstverlening. Dan staat de reiziger op één; dat heeft de Staatssecretaris ook gezegd. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd hoe zij dat de komende jaren voor zich ziet.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Van der Molen (CDA):

Voorzitter. Dan het derde punt. Steviger sturen betekent wat het CDA betreft ook dat het dubbele overstaptarief nog voor de ingang van de nieuwe concessie verleden tijd zou moeten zijn. Graag een reactie van de Staatssecretaris op de vraag hoe ze de NS en andere vervoerders ertoe gaat aanzetten om hier zo snel mogelijk een einde aan te maken. Is zij bereid het nieuwe programma van eisen als drukmiddel hiervoor te gebruiken? Wat kost een treinreis nou precies? Daar heeft de reiziger geen zicht op. Dit is in Duitsland, met het complexe sporennet daar, wel het geval. In Nederland lukt het niet om een overzichtelijke tariefstructuur te creëren. Wat ons betreft komt er in de concessie een sturingsmechanisme op de overzichtelijkheid van de prijsstructuur. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Reizigers willen weten hoe vaak de trein op tijd is en of ze een zitplaats hebben. Maar dit willen ze weten voor hún traject, voor de rit die zij nemen. Op die punctualiteit, die zitplaatskans en dat algemene klantoordeel moet per traject gestuurd kunnen worden, en niet alleen op algemene streefcijfers voor het hele land. Er moet een bodemwaarde komen. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Er moeten ook voldoende treinen en zitplaatsen beschikbaar zijn in de vroege ochtend en in de late avond. Ook dit krijgt wat het CDA betreft zijn weerslag in een prestatie-indicator waar de NS zich aan zal moeten houden. Ook op dit punt graag een reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Dan afrondend – want ik denk dat ik redelijk in mijn tijd zit – de parkeerplekken voor de fiets. Dat zijn de parkeergarages waar andere collega's het ook al over hebben gehad. Die staan nu niet meer in dit programma van eisen, en daarmee straks dan ook niet meer in de concessie. Alleen afspraken daarover maken in de Stationsagenda is wat het CDA betreft echt een te vrijblijvende route. Ook dit moet worden vastgelegd in iets waar de NS op aangesproken kan worden in de toekomst, uiteraard met de flexibiliteit voor de NS om in te spelen op veranderde omstandigheden. Want de stallingen die we nu kennen, zijn misschien niet de stallingen van over zeven jaar. Ik zou graag het pleidooi willen houden om die fietsenstallingen gewoon weer in de concessie te zetten, zodat iedereen die de combinatie maakt van fiets en trein ook in de toekomst en in de komende tien jaar weet waar hij aan toe is. Daar zouden we dan ook niet per fietsenstalling apart met de gemeente of provincie een afspraak over moeten maken.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u vriendelijk, meneer Van der Molen. Dan geef ik het woord aan mevrouw Bouchallikh namens de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het programma van eisen moet er wat ons betreft voor zorgen dat het openbaar vervoer beter wordt en de reiziger centraal staat. Alleen op die manier kunnen we de transitie naar openbaar vervoer mogelijk maken. Dat is nodig om de klimaat- en stikstofcrisis te bestrijden en om vervoersongelijkheid te verkleinen. Wat ons betreft gebeurt dit nu onvoldoende. De afgelopen periode hebben we veel problemen gezien op het spoor. Afschaling van de dienstregeling en korte treinen zijn aan de orde van de dag. Hiervan is de reiziger de dupe. Waarom gebruikt de Staatssecretaris de mogelijkheden van het programma van eisen niet om deze problemen aan te kaarten? Kunnen in het PvE meer eisen worden opgenomen qua frequentie en qua lengte van treinen op drukke trajecten? Waar is de analyse van waar per traject gekeken kan worden wat op z'n minst nodig is om aan de groeiende reizigersvraag te voldoen? Want je wilt niet dat mensen juist weer de trein uit stappen omdat het te krap wordt. Dan infrastructuur. Het spoornetwerk loopt tegen zijn grenzen aan, terwijl we juist nu in zouden moeten zetten op maximale groei. Toch moet de NS er nu vaak voor kiezen om de dienstregeling te verslechteren of materieel aan te passen als er infrastructurele problemen zijn, waaronder slappe bodem, waardoor zwaarder materieel er niet met de gewenste snelheid op kan rijden. Kan de Staatssecretaris in het PvE opnemen dat mogelijke infrastructurele investeringen ook worden meegenomen bij knelpunten in de dienstregeling?

Dan toegankelijkheid en betaalbaarheid. Allereerst het Bestuursakkoord Toegankelijkheid; daar hebben we het vaker over gehad in deze commissie. Dit zou in de week van de toegankelijkheid getekend worden. We zijn ook allemaal uitgenodigd in een vorig debat. Maar dat is inmiddels vier weken geleden. Waar blijft het akkoord? Waarom moeten we daar nog op wachten? Ook voor de toegankelijkheid is het van belang dat de NS op het hoofdrailnet blijft rijden. De NS is de enige vervoerder die structureel met ervaringsdeskundigen in gesprek gaat. De expertise op het gebied van toegankelijkheid is hoog. Continuïteit op het hoofdrailnet is belangrijk om deze toegankelijkheid te waarborgen. Meer marktwerking in de toekomst is voor maatschappelijke organisaties echt een heel groot zorgpunt. Graag een reactie van de Staatssecretaris op de zorgen van dit maatschappelijk middenveld. Hetzelfde geldt voor internationale lijnen. Hoe kan de Staatssecretaris toegankelijkheid waarborgen in de open toegang? We hebben het daar net ook even over gehad, maar dan nu specifiek over de reizigers die hiermee te maken zouden kunnen krijgen. Hoe dwingt zij daarbij strenge eisen af? Het duurde namelijk al best lang om het bestuursakkoord überhaupt te bereiken. Hoe zou zij dit dan gaan doen met internationale partners, die dan ook nog een commercieel belang hebben hierin?

Voorzitter. Dan betaalbaarheid. Ook wij vinden dat de wettelijke tariefbevoegdheid volledig bij het ministerie zou moeten liggen. In het vorige debat gaf de Staatssecretaris bij de beantwoording van de vragen aan dat ze dat bij de NS wil laten liggen, omdat ze daar meer kennis hebben over tariefdifferentiatie. Maar wat ons betreft gaat het niet alleen om kennis. Het gaat ook om politieke keuzes. Wat willen wij van de reiziger vragen om te betalen voor het ov? Hoe willen wij de reiziger de treinen in stimuleren? Ik vond dat antwoord nog niet voldoende. Ik ben heel erg benieuwd waarom de Staatssecretaris die verantwoordelijkheid niet wil nemen.

Voorzitter. Dan de deur-tot-deurreis. Hoe kunnen wij die zo aantrekkelijk mogelijk maken? Voor reizigers is de werkelijke reistijd namelijk een van de allerbelangrijkste redenen om de auto te laten staan en over te stappen op het ov. Hoe langer de deur-tot-deurreis met het ov, hoe minder snel de reiziger de auto laat staan. Daarom is het des te belangrijker om dat hele traject goed in elkaar te passen. Ook wij vinden fietsparkeren daarbij een belangrijk element. Waarom is dat op dit moment uit de concessie

gehaald? Het PvE heeft de ambitie dat reizigers zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur tot deur kunnen reizen. Fietsparkeren hoort daar wat ons betreft absoluut bij. De helft van de treinreizigers komt immers met de fiets naar het station. De bestaande afspraken verdwijnen zonder dat er nieuwe afspraken zijn gemaakt, terwijl het eigenlijk best goed geregeld was. Waarom is dit uit de concessie gehaald? Kan de Staatssecretaris dit heroverwegen?

In het verlengde hiervan een vraag over de ov-fiets, of andere vormen van deelfietsen. Nog niet op alle stations zijn deze deelfietsssystemen beschikbaar. Kan dit ook in de concessie worden opgenomen?

Voorzitter. Dan de aansluiting op regionaal ov. Wat kan de Staatssecretaris doen om dit nog beter te regelen? Kunnen er in de concessie maatregelen worden genomen om het in- en uitchecken van de NS naar regionaal vervoer zo goed mogelijk te regelen? Gaat de Staatssecretaris enkelvoudig in- en uitchecken mogelijk maken?

Ik houd het hierbij. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u vriendelijk, mevrouw Bouchallikh. Het woord is aan de heer De Hoop namens de Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Elke tien minuten rijdt er een trein naar Rotterdam. Om de vijf minuten kun je daar met de metro naar het centrum. Ook als je in Amsterdam woont, zijn er als je het kunt betalen genoeg mogelijkheden om met het openbaar vervoer te gaan. Maar ik krijg steeds vaker berichten van mensen door heel het land waarvoor die mogelijkheid er niet is. Ongeacht of je in de stad of in de regio woont: toegang tot het openbaar vervoer zou wat de Partij van de Arbeid betreft een basisrecht moeten zijn voor iedereen. Maar op dit moment is het zo dat heel veel mensen zich afgesloten voelen van de samenleving. Dat zijn mensen die geen alternatief hebben. Voor heel veel mensen betekent geen bus geen baan, ook al hebben we het op dit moment meer over de treinen. De Staatssecretaris begrijpt vanuit haar achtergrond ook heel goed wat ik bedoel. Ik maak me daar heel erg zorgen over. Daarom zou ik graag zien dat we toewerken naar een landelijke ondergrens voor toegang tot het openbaar vervoer. Dat is openbaar vervoer waarbij we niet kijken naar de kille winstcijfers of het aantal reizigers, maar naar de mensen en de verhalen daarachter. Dat openbaar vervoer sta ik, en de Partij van de Arbeid, voor. Een drempelloze, toegankelijke en comfortabele reis is daarvoor enorm belangrijk. Het feit dat er in het PvE wordt voorgesorteerd op nog meer decentralisaties, werkt daar mijns inziens niet aan mee. Het is heel fijn dat er in het PvE vermeld staat dat concessiehouders op het HRN er alles aan doen om goed samen te werken, maar woorden zijn helaas niet altijd goud waard in de praktijk. Neem bijvoorbeeld het noodnummer 1318 1318, dat de NS tot op heden nog niet deelt met de regionale vervoerders, terwijl deze herhaaldelijk aan hebben gegeven daar gebruik van te willen maken. Is de Staatssecretaris het met ons eens dat iedere reiziger – ook reizigers die gebruikmaken van regionale vervoersdiensten – er recht op heeft een noodnummer in te kunnen schakelen wanneer die zich onveilig voelt? En wat gaat ze eraan doen om die samenwerking te verbeteren? In de strijd om de reiziger buiten de Randstad niet definitief te verliezen voor het ov, zou ik graag zien dat in het PvE wordt opgenomen dat de KPI's niet meer alleen op gemiddeld niveau worden gemonitord, maar dat er ook een overzicht van KPI's per station wordt gemaakt. Zo stimuleren we de NS om het netwerk zo breed mogelijk goed te bedienen. Andere manieren om die drempel om het ov te nemen zo laag mogelijk te maken, zijn te vinden in het opheffen van de overstapboete, wat ook al eerder is genoemd, en het afschaffen van de grenstoelage. Nu word je als reiziger gestraft als je van ver komt. Dit terwijl we uit de klimaatverkenning van

vandaag kunnen opmaken dat met het huidige kabinetsbeleid tot wel 6 megaton CO₂-equivalent meer wordt uitgestoten in 2030. Op het huidige pad halen we op mobiliteit niet meer de helft van het in het Klimaatakkoord afgesproken doel. Waarom gaan nog steeds niet alle alarmbellen af? We willen toch juist het gebruik van ov stimuleren in de strijd tegen klimaatverandering?

Voorzitter. Dan zou ik nog even terug willen komen op de tariefbevoegdheid. Ik vond het antwoord van de Staatssecretaris daarover toch niet helemaal wat ik ervan gehoopt had. We zien bij regionale concessies ook dat er wat mogelijk is. Ik zou dus graag zien dat de Staatssecretaris wel die tariefbevoegdheid naar IenW toe trekt. We hebben daarvoor ook een aangehouden motie met D66, dus ik kan me best voorstellen dat we daar weer even naar kijken. Nogmaals dus de boodschap om daar wat aan te doen en ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk is, of het nou in de stad of in de regio is.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Het woord is aan de heer Minhas voor zijn inbreng.

De heer Minhas (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ondanks de problemen van de laatste tijd zou het heel gemakkelijk zijn om te zeggen: NS heeft zijn beurt gehad en het is nu tijd voor een ander. Want dan weet je niet wat je krijgt en daar zit niemand op te wachten. Volgens mij heeft de NS hele goede prestaties geleverd. Tegelijkertijd merk ik dat een deel van de Kamer – met name de linkse partijen, inclusief de PVV – hier Russische roulette durft te spelen met de marktanalyse die de Europese Commissie vraagt en denkt: weet je wat, we doen het maar gewoon niet. Maar als we het niet doen en we straks geconfronteerd worden met juridische financiële implicaties, niet alleen vanuit de Europese Commissie, maar ook omdat er een rechtszaak loopt – we vergeten dat hier voor het gemak – dan zijn het dezelfde partijen die zeggen: ja, maar hou het af; er gaat allemaal geld naar andere bedrijven! Dat zijn risico's die we niet moeten nemen, dus ik zal zeker met een voorstel komen om een marktanalyse te doen.

Voorzitter. Tegelijkertijd zien wij risico's in de opstelling van de Europese Commissie. We hebben in Nederland hele goede ervaringen met decentralisaties. De Staatssecretaris zei dat Nederland veel verder gaat dan andere landen. Dat valt reuze mee. Bijna 93% van het spoor netwerk is in handen van de NS. In Duitsland bijvoorbeeld rijden de nationale intercity's in open toegang. Internationaal gaan ze echt wel verder dan wat we in Nederland doen. Die opmerking is dus niet helemaal waar. Wij zien aan de randen van het netwerk echt nog wel ruimte voor decentralisaties. Ik zal de Staatssecretaris oproepen om voor die decentralisaties te onderzoeken welke ruimte er nog meer is. De heer Van der Molen zei: de VVD wil alles aan de markt overlaten. Dat willen we helemaal niet; dat is nergens gezegd. Het is jammer dat hij met dat soort beschuldigingen in onze richting komt, want wij zijn er voorstander van om die concessie een-op-een aan NS te gunnen, maar wel met daaraan voorafgaand een onderzoek, inclusief een plan B waarin we dus die financiële en juridische risico's verwerken.

Voorzitter. Ik kom tot een afronding.

De voorzitter:

U heeft een vraag van de heer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik wil nog even iets checken bij de heer Minhas, want ik weet dat open access in Duitsland standaard is. Maar ik weet ook dat ze zulke hoge eisen en zulke hoge kosten opleggen dat geen bedrijf daarin stapt. Dan hebben

ze het dus op papier gefikst en in de praktijk hebben ze er een stokje voor gestoken. Klopt die duiding daarvan en is Duitsland dan in ieder geval géén goed voorbeeld voor ons? Want dan zouden we het op papier net zo goed kunnen fiksen, zodat de Europese Commissie blij is, maar uiteindelijk schiet niemand er wat mee op.

De heer **Minhas** (VVD):

In de praktijk is het zo dat in Duitsland hogere gebruikstarieven worden gehanteerd. Dat kan; dat is een keuze voor Duitsland. Daar gaan wij zelf over; daar gaat de Staatssecretaris over. Maar als wij een marktanalyse maken en daaruit komt dat je in Nederland zelf gaat over die tarieven, dan kunnen we best nog zeggen: we houden alles bij de NS. Dat is een keuze, maar die kan je pas maken op het moment dat je een marktanalyse hebt uitgevoerd.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog. Nee, daar moet u nog even mee wachten, want mevrouw Bouchallikh heeft een vraag.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ja, want de heer Minhas noemt heel specifiek Duitsland en de open toegang daar en met name het feit dat dat dan een positief voorbeeld zou zijn. Maar dat is niet het hele verhaal, want in Duitsland zijn er ook geschrokken reacties op die open toegang. Vooral lokale politici zijn namelijk bang dat haltes in hun provincieplaats zullen verdwijnen, juist omdat die haltes dan niet meer rendabel zijn. Dus het verhaal waar de heer Minhas constant tegen pleit – hij zegt dat het niet altijd misgaat – is precies in Duitsland aan het gebeuren. Er wordt daar heel specifiek gezegd: als je politieke doelen wil behalen, moet je de gunning ook politiek aanpakken en daarin een keuze durven maken. Durven wij te staan voor de mensen die anders ...

De **voorzitter**:

En uw vraag?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Vindt de heer Minhas ook dat we verantwoordelijkheid moeten nemen voor een minimale toegang tot openbaar vervoer en dat we dat niet kunnen overlaten aan de markt, juist ook omdat het in Duitsland níét altijd goed gaat?

De heer **Minhas** (VVD):

Wat mevrouw Bouchallikh zegt, is terecht. Maar open toegang betekent vooral dat je de markt ruimte biedt om meer aanbod te genereren. Op het moment dat je als overheid, als politiek, ziet dat bepaalde plekken of bepaalde stations daardoor niet toegankelijk worden, heb je de ruimte om dat in een concessie te borgen. Dus de angst die mevrouw Bouchallikh heeft, is helemaal niet van toepassing, want daarvan zeg ik, ook als oproep aan de Staatssecretaris: zet dat in een concessie met de NS. Dan hebben we ervoor gezorgd dat we sowieso een basiskwaliteit in een concessie waarborgen. Maar nogmaals: ik zeg dus niet dat we de Duitse kant op moeten gaan. Wat ik vooral probeer te benadrukken is: laten we kijken welke kansen er zijn in de regio's om tot verdere decentralisatie over te gaan, omdat de ervaringen uit het verleden hebben opgeleverd dat de NS die lijnen niet meer wilde rijden. De regio's hebben ze overgenomen en hebben ze aan marktpartijen overgedragen. Die marktpartijen zijn gaan intensiveren op die treintrajecten en hebben lokaal vervoer daarop laten aansluiten, waardoor er nu meer reizigers in die treinen zitten dan toen NS die treinen reed. Het is dus een competitie in een zachte vorm, maar die levert wel kwaliteitsverbetering op.

De heer **Alkaya** (SP):

Gewoon even een oprechte vraag aan de heer Minhas. Voelt hij zich niet totaal ongemakkelijk over het feit dat wat hij «marktpartijen» noemt, gewoon buitenlandse staatsbedrijven zijn?

De heer **Minhas** (VVD):

Waar ik mij ongemakkelijk over voel is dat er partijen in deze Kamer zijn, inclusief die van de heer Alkaya, die zeggen: joh, we laten de marktanalyse lekker los en we zien wel welke risico's we nemen. Dat we dan straks boetes en claims kunnen krijgen van die buitenlandse partijen, dat vind ik veel gevaarlijker dan dat wij buitenlandse partijen mogelijk toelaten aan de randen van ons net en dat we ervoor zorgen dat de reiziger er daarmee op vooruitgaat. Want dat is wat de ervaring ons heeft geleerd.

De heer **Alkaya** (SP):

In eerste instantie ontwijkt de VVD mijn vraag. De heer Minhas geeft geen antwoord op mijn vraag of hij zich er niet ongemakkelijk over voelt dat het geen marktpartijen zijn maar buitenlandse staatsbedrijven. Laten we eens kijken naar de energievoorziening. We kunnen ons voor de kop slaan dat we onze energiebedrijven hebben verkocht en we vinden het heel gek dat Nederlandse staatsbedrijven dat deden, maar nu doen een Zweeds staatsbedrijf en ook een Duits staatsbedrijf onze energievoorziening. Ik vraag opnieuw: vindt de heer Minhas het niet ongemakkelijk dat als hij spreekt over zogenaamde «marktpartijen», dat in de praktijk Arriva/Deutsche Bahn is, of dat het Keolis, de Franse overheid, is, en dat het helemaal geen commerciële bedrijven zijn maar gewoon buitenlandse staatsbedrijven die onderdelen van ons spoor willen overnemen?

De heer **Minhas** (VVD):

Als we Keolis en Arriva gaan vergelijken met de NS, dan is de NS misschien een Nederlands staatsbedrijf, maar het is wel een commercieel bedrijf, want dat bedrijf levert geld op. Ik vind dat de reiziger voorop moet staan bij het bekijken hoe we ervoor zorgen dat we het ov breed toegankelijk maken. Dan maakt het mij helemaal niet uit dat de NS een concessie krijgt toegewezen. Sterker nog: ik vind het juist heel goed dat de Staatssecretaris die stap zet. Wat ik alleen zeg, is dat als we aan de randen van het netwerk zien dat andere partijen dat beter kunnen doen dan de NS, we ook de keuze moeten durven te maken om dat aan andere partijen over te laten. Maar stel dat de NS zegt: wacht even, ik heb ervan geleerd en ik wil die decentrale lijn zelf hebben. Dan wordt het een regionale aanbesteding waar de NS aan mee kan doen. We sluiten de NS dus niet uit. U gaat ervan uit dat we de NS buiten boord zetten voor die regionale lijnen, maar het enige wat wij zeggen, is: decentraliseer ze en dan is het prima als de NS meedoet aan die regionale aanbesteding. Met de ervaring en de expertise die de NS heeft, zou de NS die aanbesteding juist moeten kunnen winnen. Dat is waar we met elkaar aan moeten werken.

De **voorzitter**:

U heeft nog een klein minuutje en u vervolgt uw betoog.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter. Ik had al gezegd: laten we kijken wat er uit het onderzoek komt om die decentralisaties verder uit te werken. Het is belangrijk dat we in het PvE aandacht besteden aan de fysieke en digitale toegankelijkheid van het ov, maar ook aan de emotionele toegankelijkheid voor een hele grote groep reizigers met een beperking. Ik roep de Staatssecretaris op om daar aandacht aan te besteden. De tariefbevoegdheid slaat niet alleen op de tarieven die we rekenen voor andere vervoerders, maar gaat ook om een eerlijk speelveld voor bijvoorbeeld mobiliteitskaartaanbieders. Mede naar

aanleiding van wat ik eerder van de Staatssecretaris heb gehoord, overweeg ik daar toch een motie over in te dienen. Dat kondig ik alvast aan.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Minhas. We gaan door naar de volgende: meneer Madlener namens de PVV.

De heer Madlener (PVV):

Voorzitter. Ik denk dat de zelfrijdende elektrische taxi een mooie ontwikkeling is. Die zal de komende tien jaar zijn intrede doen en zal een deel van het openbaarvervoeraanbod overnemen. Dat zijn hele mooie ontwikkelingen en ik ben heel benieuwd hoe die gaan uitpakken. Ik heb daar zelf heel veel vertrouwen in. Die wegen zijn dan allemaal heel hard nodig om ons te vervoeren. Wij maken ons niet alleen druk over die een derde van de Nederlanders die met het openbaar vervoer reist, maar ook over die twee derde van de Nederlanders die dat niet doet en die de auto gewoon nodig heeft. Dat moet ook betaalbaar zijn. Ik vind dat heel veel partijen die afhankelijkheid totaal onderschatten. We kunnen allemaal wensdenken dat iedereen met z'n eigen trein komt, maar dat gaat gewoon nooit gebeuren. De trein is altijd maar een deel van de mobiliteitsoplossing. Mobiliteit, of het nou met de trein is of met de auto, is altijd heel belangrijk voor iedereen, dus wij blijven ons inzetten voor de automobilist en voor het openbaar vervoer.

Ik heb eigenlijk een hele praktische vraag. De nieuwe concessie spreekt erover om de reizigerspunctualiteit van vijf minuten, zoals die nu is omschreven, terug te brengen naar drie minuten. Ik zou een voorstel willen doen, iets om over na te denken, om in plaats van die drie minuten die vijf minuten te handhaven, maar om het aantal treinen dat dat niet haalt te verkleinen. Ik stel dus voor om van die vijf minuten niet drie minuten te maken, maar om die 90% op te krikken naar bijvoorbeeld 99%. Want ik heb liever dat er meer treinen zijn met vijf minuten vertraging, dan dat 10% van de treinen helemaal niet komt opdagen; dat is nog veel erger. Maar dat is iets om over na te denken. Ik overweeg een motie op dat punt. Dan blijft het dus vijf minuten, zoals het nu ook is.

Dan de betaalbaarheid. We hebben heel veel wensen uit de Kamer gehoord. Die steunen wij natuurlijk. Ik denk alleen dat die niet reëel zijn. Ik hoor dat het allemaal goedkoop en van huis naar huis moet; dat gaat gewoon niet. Maar goed, we zullen alles bekijken. Ik wens de Staatssecretaris daar ook veel succes mee.

Nog één puntje, voorzitter. We geven een monopolie van tien jaar aan de NS. Dat is niet niks. Dat is een gigantische verantwoordelijkheid. Daar moeten ze uiteraard ook hun best voor doen. Daar hoeven ze wat ons betreft geeneens iets voor te betalen. Als ze het goed doen en al het geld inzetten om een maximale dienstverlening tegen een zo laag mogelijke prijs te realiseren, zijn wij zeer tevreden. Maar nu dat niet lukt, nu de dienstverlening wordt afgeschaald en ze onder het niveau van de afspraak zakken, zegt de Staatssecretaris dat ze een foiegesprek met de NS heeft gehad, maar is er geen enkele sanctie of wat dan ook. Althans, ik zie dat niet terug. Ik lees in de brief dat de Staatssecretaris met ze gesproken heeft en zich erbij neerlegt, punt. Ja, dat was het dan.

De voorzitter:

U rondt af.

De heer Madlener (PVV):

Het is dan wel een beetje een tandeloze tijger. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe zij dat ziet en hoe zij haar positie wat kan versterken, mocht de goedwillende NS er door het mismanagement van de afgelopen

tijd toch niet in slagen. De NS heeft ook toegegeven dat ze gewoon fouten hebben gemaakt in hun beslissingen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener. Ik geef het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Dank voor de antwoorden. Ik heb nog een aantal zaken. Ik zou toch willen vragen om die inzet richting Europa te delen, om de beslisnotitie naar de Kamer te brengen, en om de opzet van de marktanalyse te delen. Want, nogmaals, de Staatssecretaris zegt steeds dat het belang van de reiziger vooropstaat, ook in het licht van Europa, maar het is de vraag of het belang van de reiziger in Europa vooropstaat. Dus je moet ook even kijken naar hoe Europa het belang van de reiziger definieert, want Europa kiest voor liberalisatie. Dat is eigenlijk alweer een gepasseerd station. Dat vertelde ik ook in mijn eerste bijdrage. Je moet gaan kijken naar waar we heen gaan en niet naar waar we vandaan komen. Dat is het eerste punt.

Het tweede punt is dat ik het antwoord van de Staatssecretaris over hoe zij zich verzet tegen de asfaltlobby niet heel erg geloofwaardig vind. Nogmaals, het gaat om 8,8 miljoen, bijna 9 miljoen, auto's die in twaalf jaar moeten verdwijnen. We mogen blij zijn als we ons misschien 1 miljoen auto's kunnen veroorloven. Dat betekent dat er een enorme opdracht ligt voor de NS om het openbaar vervoer te intensiveren. Ik zou de Staatssecretaris toch wat meer willen aanmoedigen om zich daar echt sterk voor te maken. Nu lijkt het namelijk net alsof die modaliteiten naast elkaar kunnen bestaan. Dat is niet zo. Remkes heeft ons al laten zien dat niet alles kan. Dus de keuze voor openbaar vervoer óf asfalt is een veel hardere strijd dan wat de Staatssecretaris hier doet vermoeden. Ik wil daar dus graag nog een reactie op.

Dan heb ik nog het punt met betrekking tot de actie met de luchtvaart. Gaan we nu echt het spoor inzetten om reizigers langeafstandsvluchten te laten maken? Per saldo heb je dan kans dat er helemaal niks daalt. Ik zou de Staatssecretaris dus willen aanmoedigen om daar gewoon mee te stoppen. Richt je nou op het overbodig maken van de korte vluchten in Europa. Lange vluchten kunnen we ons ook niet meer veroorloven. Het is wedden op het verkeerde paard, om maar eens een andere modaliteit te noemen.

Dan, voorzitter ...

De voorzitter:

Meneer Madlener, uw interruptie.

De heer Madlener (PVV):

De Partij voor de Dieren gaat nu voorschrijven waar we iets wel en niet voor mogen gebruiken. Want je mag dan waarschijnlijk wel naar de vegetarische slager gaan met de bus, maar niet naar Schiphol om op vakantie te gaan. Het moet toch niet zo worden dat de Partij voor de Dieren nu gaat bepalen welk treinritje ik wel mag maken en welk niet? Als ik in plaats van met mijn auto met de trein naar Schiphol ga, is dat toch prima? Dat scheelt toch gewoon een autoritje? Dat is toch alleen maar een moraalverhaal wat u hier houdt?

De heer Van Raan (PvdD):

Ik vond het mooi dat de heer Madlener het voorbeeld van die taxi's noemde. Ik denk dat we elkaar daarin kunnen vinden. Nogmaals, die 9 miljoen auto's gaan van de weg verdwijnen. Dat zal voor een deel misschien door zelfrijdende taxi's komen. Dat is één. Misschien kunnen we elkaar daarin vinden. Op de een of andere manier vergeet de PVV altijd

dat we echt midden in een klimaatcrisis zitten. Het is redden wat er te redden valt. En er valt heel wat te redden. Maar dat betekent, zoals bijvoorbeeld het Duitse constitutionele hof heeft gezegd, dat we nu veel drastischere maatregelen moeten nemen, zodat we in het jaar 2030 niet burgervrijheden moeten gaan aantasten. We zouden dan namelijk zo hard moeten ingrijpen dat dat inderdaad aan de orde is. We moeten juist nu drastisch ingrijpen om het soort spookbeelden die de heer Madlener schetst te voorkomen. Ik heb het over een systeemverandering. Dat is eigenlijk ook de oproep aan de Staatssecretaris. Wij willen dat zij zich veel harder maakt voor het openbaar vervoer. Ik zal haar dat kaartje geven. Daar moeten we eigenlijk weer naartoe, die fijnmazigheid van het openbaar vervoer, wellicht zelfs met zelfrijdende taxi's. Het autoverbruik in Nederland zal teruggebracht moeten worden naar misschien 1 miljoen auto's. Dat is een mooi streven.

De heer **Madlener** (PVV):

Met de oproep om niet de trein te nemen naar Schiphol om op vakantie te gaan, ben je al bezig met het voorschrijven van waar we ons vervoer voor gebruiken of niet. Je zit dan al op dat pad. Ik vind dat we daar principieel niet aan moeten geloven. De overheid moet niet gaan voorschrijven welk ritje wel nuttig is en welk niet. Als ik met de trein naar Schiphol ga, dan is dat mijn keuze. We moeten dan niet gaan zeggen: dat is niet goed. Want anders kunnen we station Schiphol wel sluiten.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Nogmaals, het is juist om te voorkomen dat we in een situatie terechtkomen waarin we echt aan basisrechten moeten gaan komen. Als we niet harder ingrijpen, moeten we aan grondrechten van burgers komen waardoor ze hun keuzes niet meer zelf kunnen maken. Nogmaals, op de een of andere manier doet de heer Madlener net alsof we nog in 1972 leven, alsof dat allemaal nog kan. Dat is niet meer zo. Ik weet niet wie het zei, maar een van de collega's had het net over het PBL-rapport van vandaag. Het is desastreus. We moeten dus redden wat er te redden valt, en er valt heel wat te redden. Maar dat betekent dus dat je scherpe keuzes moet maken.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik wil daarover dus graag een nog wat mooier en scherper beeld van de Staatssecretaris krijgen.

Dan heb ik nog een aantal punten uit de concessies. We zien veel aandacht voor nieuwe betaalmethodes. We hebben daar al wat vragen over gesteld, zeker over de gevaren voor privacy als je al die betaalmethodes gaat mengen. Ziet zij ook in dat het decentraliseren van de vervoerslijnen kan bijdragen aan een beweging naar minder privacyvriendelijke betalingsalternatieven? De huidige proef, waarbij reizigers continu hun gps-locatie delen, werkt misschien wel gemakkelijk, met name voor de bedrijven, maar het is maar de vraag of de voordelen van meerdere vervoerders opwegen tegen de risico's van inbreuk op de privacy. Dat is nog een reden waarom wij niet voor een verdere decentralisatie zijn. Voorzitter. Ik wil toch afsluiten met een compliment. Toen we hieraan begonnen, had de Partij voor de Dieren de gedachte dat we heel veel duurzaamheidseisen en moties zouden moeten gaan indienen over het programma van eisen. Dat was gelukkig niet nodig. Dat verdient echt een groot compliment.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u vriendelijk. Mevrouw Van der Graaf heeft in het eerste debat al haar beide inbrengen geleverd. Vandaar dat zij nu dus niet het woord krijgt. Ik heb even met de Staatssecretaris afgestemd. Zij had aan een kwartier genoeg. Wij schorsen dus tot iets over kwart voor tien.

De vergadering wordt van 21.34 uur tot 21.47 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Lieve mensen. Met respect voor uw geduld wil ik u verzoeken weer te gaan zitten.

De Staatssecretaris heeft aangegeven de beantwoording in vijf blokjes te willen doen: een blokje algemeen, een blokje toegankelijkheid, een blokje betaalbaarheid, een blokje decentralisaties en het restant in het blokje overig.

Ik stel voor om niet meer dan twee korte interrupties toe te staan, maar het liefst zie ik dat maar één interruptie wordt gepleegd, alle interrupties wederom aan het einde van het blokje. Dat is me net goed bevallen en u ook, want ik heb geen klachten gekregen. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Bouchallikh vroeg wat ik doe om de recente problemen aan te pakken. Dat was ook een beetje in lijn met wat meneer Madlener zei: wat doe je nou allemaal? Of wat doe je niet? Dat hoorde ik daar ook in. Wij hebben heel duidelijke afspraken gemaakt in de concessie met NS. Wat ik doe? Tijdens het jaar spreek ik hen aan op die afspraken. Aan het eind van het jaar hebben we een eindgesprek over de vraag of zij alles wat wij hebben afgesproken, ook nakomen. Hebben zij dat niet gedaan, dan kunnen ze bijvoorbeeld boetes krijgen. Nou ja, het is ook niet al te best voor je eigen reputatie als je er slecht op staat. Het eind van het jaar is dus het moment waarop je met elkaar inhoudelijk gaat bespreken of is geleverd wat is afgesproken. Tussentijds spreek je ze aan en spoor je ze aan en hebben ze een eigen verantwoordelijkheid.

Meneer Van der Molen vraagt of we als concessieverlener niet meer moeten sturen op de maatschappelijke rol van NS. Nou, door middel van die concessie stuur ik NS aan op zaken die ik maatschappelijk belangrijk vind. Dan moet u denken aan de bereikbaarheid van Nederland: die moet op een efficiënte, toegankelijke en duurzame wijze vorm krijgen en van hoge kwaliteit zijn. In het programma van eisen is de sturing zo ingericht dat goede prestaties geborgd zijn, terwijl NS als bedrijf de ruimte krijgt om te bepalen hoe zij die maatschappelijke doelen behalen.

De vraag van mevrouw Bouchallikh over het opnemen van meer eisen op het gebied van de frequentie en de lengte van treinen had ik in het commissiedebat al beantwoord. Volgens mij hebben we daar dus al voldoende over gesproken.

De **voorzitter**:

Voordat u naar het volgende blokje gaat: er is een vraag van de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik vind het toch een redelijk onbevredigend antwoord. We hebben gezien dat er nu een personeelsprobleem is. Daarom zijn de treinen korter en zijn er al die andere problemen. De NS heeft nu, deze week, aangekondigd daar heel logische maatregelen op te nemen, namelijk het inzetten van kantoorpersoneel als conducteur en het inhuren van beveiligers. Dat kan ieder kind bedenken. Dat is een halfjaar lang niet gebeurd. Er is niks gebeurd. Nu gebeurt dat wel, maar dat is toch veel te laat? Dan denk ik: ja, wat heeft het dan voor zin? Heeft de Staatssecretaris erbovenop gezeten om dit soort onconventionele maatregelen te nemen? Je hebt toch een

verplichting tegenover de reiziger? Dan ga je toch niet zeggen: weet je wat, we gaan de dienstregeling terugschroeven, want we hebben geen personeel? Dat is toch veel te makkelijk?

De voorzitter:

En uw vraag?

De heer Madlener (PVV):

Heeft de Staatssecretaris in die gesprekken van een halfjaar geleden aangegeven: jongens, het gaat hier niet goed; ga het kantoorpersoneel inzetten en ga beveiligers inhuren en doe alles om die mensen te pakken; sluit snel een cao af; sterker nog, maak die nog beter, dan komen er misschien meer mensen? Heeft de Staatssecretaris dat allemaal gedaan? Ik heb het niet gezien.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb die gesprekken met de directie gevoerd over de cao; dat heb ik teruggekoppeld aan de Kamer in een brief, die meneer Madlener ongetwijfeld heeft gelezen. Daarnaast hebben we natuurlijk gesprekken met de directie van NS gehad over de huidige problemen. Ik heb daarbij steeds tegen hen gezegd: «Luister, ik snap dat er personeelskrapte is in alle sectoren. Voor een deel kun je daar dus niet zoveel aan doen, maar het stuk waar je wel wat aan kunt doen en dat je had kunnen voorzien, moet je oplossen. Ben creatief.» Ik heb het gisteren nog besproken met de toen nog net niet nieuwe president-directeur. Ik heb ook nog in het openbaar aangegeven dat ik vind dat NS naar creatieve oplossingen moet zoeken. Dat gesprek is dus continu gaande. Uiteindelijk word je natuurlijk wel afgerekend op de prestaties die je tijdens het lopende jaar levert. Het is dus niet zo dat aan het eind van het jaar alleen maar wordt bekeken hoe je op 31 december presteert. Dat wordt dus allemaal meegenomen. Als uiteindelijk de noodzaak bestaat om straffende dingen op te leggen, dan doen we dat.

De voorzitter:

Heel kort, meneer Madlener, heel kort.

De heer Madlener (PVV):

Die straffen willen we niet, want daar heeft de reiziger niks aan. Daar heeft het NS-personeel niks aan. We weten eigenlijk al jaren van het probleem bij de NS: te veel werkdruk en te weinig werkdruk. Dat is niet nieuw; dat is niet van vorige week.

De voorzitter:

En uw vraag?

De heer Madlener (PVV):

Daar is nooit wat aan gedaan en nu gaan ze ineens out of the box wat dingen doen. Dat is veel te laat. Ik zeg dus niet alleen dat de NS-directie heeft zitten slapen en ik noem niet alleen het gedoe met de cao, die zij al veel langer af had kunnen sluiten, want ook de Staatssecretaris heb ik daar ...

De voorzitter:

Meneer Madlener, u stelt veel aan de orde, maar u stelt geen vraag. Als u geen concrete vraag heeft, ga ik de Staatssecretaris vragen om naar het volgende blokje te gaan.

De heer Madlener (PVV):

Het is misschien geen vraag, maar ik denk wel dat het belangrijk is om hierop te reageren, want dit is wel een analyse die klopt.

De voorzitter:

Dan gaan we de Staatssecretaris vragen om daarop te reageren.

Staatssecretaris Heijnen:

Het klopt niet. Het is heel simpel. Ik heb echt zeer regelmatig contact met de directie van NS om haar aan te sporen om de problemen op te lossen. Ik heb de Kamer daar ook heel regelmatig brieven over gestuurd. Ik heb meneer Minhas al beloofd om een setje op te sturen van alle dingen. Hij zegt nu: «Dat hoeft niet». Dan stuur ik het setje dat misschien al wordt voorbereid, naar meneer Madlener. «Ik hoef dat ook niet», zegt hij. Oké, goed.

De voorzitter:

U komt er goed van af. Ik stel voor dat u naar het volgende blokje gaat.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik vind het wel belangrijk. Ik vind het heel lastig als in dit soort debatten de indruk wordt gewekt dat wij er vanuit het kabinet – voor de duidelijkheid: dat gaat even niet over mij – niet bovenop zitten als het erom gaat dat de bedrijfsvoering van NS niet op orde zou zijn en dat wij de directie daar niet op aanspreken. Ik ga niet zeggen ... Ik vind zelf misschien wel wat, net zoals u als privépersoon iets kan vinden, maar het is ook niet aan meneer Madlener om te zeggen dat NS die treinen moet verlengen of twee conducteurs moet inzetten. NS is een bedrijf en gaat over de eigen bedrijfsvoering. Wij kunnen wel zeggen: «Dit werkt zo niet, beste NS. Voor een deel snappen we het misschien ook nog, maar voor een deel vinden we dat jullie jullie zaken op orde moeten krijgen. Doe dat en wees daarin creatief. Weet dat wij jullie daarop aan zullen spreken en weet ook dat wij boetes opleggen als jullie niet leveren.» Dat is allemaal gebeurd. Meneer Madlener kan in die wetenschap vanavond dus rustig gaan slapen.

De voorzitter:

Dank u vriendelijk. U gaat naar het volgende blokje, over toegankelijkheid.

Staatssecretaris Heijnen:

Goed. Mevrouw Bouchallikh vroeg naar de status van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. Het toeval wil dat alle commissieleden, als het goed is, zijn uitgenodigd om komende maandag om 10.30 uur in de Tramremise aanwezig te zijn bij de ondertekening van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. Vanaf deze plek wil ik alle commissieleden, alle Kamerleden, nogmaals van harte uitnodigen om daarbij aanwezig te zijn, maandag om 10.30 uur in de Tramremise.

Dan had meneer Boulakjar nog een vraag over het borgen van onderdelen van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid in het programma van eisen. Met het ondertekenen van het bestuursakkoord toont NS als beoogd vervoerder al commitment op de afspraken uit het bestuursakkoord. Hij had ook een vraag over de aanwezigheid van toiletten in treinen. Voor NS geldt dat alle treinen op dit moment al een toilet hebben. Het programma van eisen vraagt de vervoerder een toilet aan te bieden en zich in te spannen om dat ook schoon en functionerend te hebben, want dat is ook altijd wel prettig.

De voorzitter:

Dat wordt herkend aan de kant van de Kamer.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, het wordt wat later, voorzitter.

Meneer Boulakjar vroeg nog of ik de toegankelijkheidseisen betrek bij het uitgangspuntenkader voor decentralisaties. Ik borg de toegankelijkheid sectorbreed. Dat doen we dus in het bestuursakkoord en in de wet- en

regelgeving op grond van de Wet gelijke behandeling. Het is daarom niet nodig om dat ook nog een plek te geven in het gesprek over decentralisatie.

Mevrouw Bouchallikh vroeg hoe we de toegankelijkheid waarborgen bij open toegang. Voor alle vervoerders in Europa geldt dat hun materieel moet voldoen aan de technische specificaties voor toegankelijkheid en de regels daarvoor. Dat zorgt voor de belangrijkste waarborg, maar ik voer momenteel wel een onderzoek uit om een beter zicht te krijgen op de precieze verschillen tussen concessie en opentoegeangvervoer. Daarbij kijk ik ook naar nut en noodzaak van eventuele aanvullende verplichtingen, ook voor toegankelijkheid. Als we daarvoor aanvullende maatregelen moeten nemen of bepaalde wet- of regelgeving moeten aanpassen, zullen we dat zeker doen.

Meneer Boulakjar vroeg ook wat ik ervan vind om de uitstaprichting aan te kondigen in de trein. Dat is enkele jaren geleden samen met de Oogvereniging door NS onderzocht. Zij hebben er toen in gezamenlijkheid voor gekozen om informatie over de uitstapzijde weer te geven in een app. Zo kunnen reizigers die een visuele beperking hebben, tijdens hun reis altijd zelf beschikken over die informatie. Er zijn apps voor blinden of slechtzienden. Daarop lees je niet; waarschijnlijk beluister je daarop aan welke kant je uit moet stappen. Zo stel ik me dat voor, maar ik snap dat mijn eerdere formulering misschien niet handig was.

Mevrouw Bouchallikh vroeg nog naar het belang van het blijven rijden op het hoofdrailnet. Meer marktwerking in de toekomst is voor maatschappelijke organisaties een groot zorgpunt; daar ging de vraag over. Ik onderschrijf het belang van toegankelijkheid, ook in de veranderende markt. Dat geldt voor NS, maar ook voor alle andere vervoerders. De wet- en regelgeving geeft een goede basis voor toegankelijkheidseisen die voor de hele markt van toepassing zijn.

Dat was het blokje.

De voorzitter:

Er zijn geen interrupties over dit blok. Dan gaan we door naar het volgende blokje, nog een stukje betaalbaarheid.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja. Meneer Van der Molen vroeg waarom het in Duitsland wel lukt en in Nederland niet. Daar hebben de commissieleden het al met elkaar over gehad. Ik deel niet dat het in Nederland niet lukt om een overzichtelijke tariefstructuur te creëren. NS verantwoordt zich op de site heel duidelijk over hoe de tarieven zijn opgebouwd en maakt ook op een kaartje inzichtelijk hoeveel zogenaamde tariefeenheden er tussen elk station in Nederland zitten.

Dan was er nog een vraag die nog een keer werd gesteld door meneer Alkaya, meneer De Hoop en mevrouw Bouchallikh over de tariefbevoegdheid: waarom nemen we daar niet méér regie op? Het vaststellen van tarieven en het ontwikkelen van een aantrekkelijk aanbod van verschillende kaartjes vergen specifieke kennis. NS heeft die kennis meer dan het ministerie, zoals ik net in het vorige debat ook al aangaf. Voorzitter. Ik heb nog één vraag in dit blokje: waarom maakt u niet voor de aanvang van de nieuwe concessie al een einde aan het dubbele opstaptarief? Ik kan dat niet eenzijdig doen, omdat dat landelijke afspraken vraagt. Dat heb ik ook al in de eerste termijn gezegd.

De voorzitter:

Ik zag een vraag bij de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik vind het toch gek dat het argument is dat de NS meer kennis heeft. Volgens mij werken er heel veel slimme mensen bij lenW. Als wij hier in

de commissie er gewoon de voorkeur aan geven dat de tariefbevoegdheid bij lenW ligt, zodat we daar ook meer sturing op kunnen geven, snap ik niet waarom dat het argument moet zijn om het niet te doen. De Staatssecretaris kan ook zeggen: ik wil het gewoon niet. Dan weten we dat en dan kunnen we daar in een motie wat aan doen, maar deze argumentatie vind ik gewoon een hele gekke.

De voorzitter:

Wilt u daar nog een vraag aan koppelen?

De heer De Hoop (PvdA):

Kan de Staatssecretaris dat nog uitgebreider toelichten? Want we zien dat dit ook in regionale concessies gewoon gebeurt tussen provincies en vervoerders. We zien ook in andere landen dat daar een andere afweging gemaakt wordt door landelijke overheden. Ik snap die argumentatie van de Staatssecretaris dus niet en ik krijg daar graag een uitgebreidere toelichting op.

Staatssecretaris Heijnen:

Je ziet inderdaad dat er op regionaal niveau, ook politiek gezien, heel veel gesprekken zijn, bijvoorbeeld over de hoogte van tarieven. Wij kiezen ervoor om dat op een andere manier in te richten. Als de Kamer dat op een andere manier wil, hoor ik dat wel, maar dit is de manier waarop we het hebben ingericht. Er zijn kennis en kunde beschikbaar binnen NS en niet alles is in één keer magisch opgelost als we het als overheid ineens naar onszelf toe trekken. Je hebt dan inderdaad wel meer sturing. Ik snap het verzoek vanuit de Kamer voor een deel dus wel, maar het lijkt mij dat een bedrijf zelf prima in staat is om na te denken over hoe je op een goede manier tot tarifiering kunt komen. Dat is voor het ministerie en voor ons als kabinet dus het argument om dit gewoon bij NS te beleggen. Als de Kamer daar een andere afweging in maakt, zal dat via een motie of een amendement moeten.

De voorzitter:

Heel kort nog, want ik zie nu ineens allemaal vingers. Dat was nou juist niet mijn bedoeling. Ik wil eerst de heer De Hoop de gelegenheid geven voor een korte aanvullende vraag. Als het antwoord van de Staatssecretaris afdoende is, hoop ik dat al die vingers weer verdwijnen. Anders gaan we die vragen gewoon stellen.

De heer De Hoop (PvdA):

Het uitgebreidere antwoord was in ieder geval fijn. Het is nu duidelijk dat de Staatssecretaris het zelf gewoon liever niet wil, maar de mogelijkheid is er wel als de Kamer daarvoor kiest en als de Kamer de Staatssecretaris daartoe aanstuurt, bijvoorbeeld door een motie morgen. Er is dus wel de mogelijkheid om dat te doen en er zijn geen zaken die dat belemmeren.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat is natuurlijk niet een-twee-drie geregeld. Er is op mijn ministerie heel veel kennis, maar die mensen zitten natuurlijk ook niet bepaald duimen te draaien. Zij zijn dus allemaal al dingen aan het doen. Dus op het moment dat je zegt dat je extra bevoegdheden richting het Rijk wil trekken, betekent dat ook dat daar bepaalde extra kosten bij komen kijken en je waarschijnlijk meer mensen zult moeten aannemen. Misschien moeten we dan mensen van NS naar het ministerie gaan halen, bij wijze van spreken, om de kennis en kunde in huis te halen. Maar goed, het is niet zo dat het dan zomaar even geregeld kan zijn met een motie zonder dat daar financiële onderbouwing aan ten grondslag ligt. Maar ik weet dat meneer De Hoop ook wel weet dat de wereld niet zo simpel in elkaar zit.

De voorzitter:

Dank u vriendelijk. Ik zie bij de heer Alkaya nog een zorg, en bij de heer Van Raan. Dan gaan we dat gewoon doen. De heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Over dat dubbele opstaptarief. Ik snap dat het nu niet in één keer in dit programma van eisen geregeld kan worden. Maar is de Staatssecretaris bereid om daar goed onderzoek naar te doen en een langetermijnplan op te stellen voor hoe dat op termijn toch weg te werken zou kunnen zijn en hoe hier misschien wel eerste stappen gezet kunnen worden, zodat we in ieder geval op termijn ervanaf zijn?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb ook al een onderzoek aangekondigd daarnaar. Ik ben ook bereid om in aanloop naar dat onderzoek en tijdens dat onderzoek nog steeds met alle betrokken partners en partijen te bekijken: hoe kun je er nou voor zorgen dat je het zo gemakkelijk mogelijk voor die reiziger maakt? Dus het is een terecht punt van meneer Alkaya. Het wordt opgepakt.

De voorzitter:

De heer Van Raan. O, heel kort aanvullend, meneer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

De eerste vraag was ook superkort. Heel kort dan: wanneer krijgen wij te horen op welke termijn we van die dubbele opstaptarieven af kunnen zijn?

Staatssecretaris Heijnen:

Op het moment dat dat allemaal is uitgewerkt, kom ik eventueel met een voorstel naar de Kamer, of nee: ik zal dat doen. Maar u moet er dan wel aan denken dat dat rond de 50 tot 100 miljoen gaat kosten, om maar eens wat te noemen. Dus alle dingen die worden voorgesteld klinken allemaal sympathiek en makkelijk te regelen, maar vaak is dat in de praktijk allemaal niet zo simpel. Maar het kan een prettigere beleving voor de gemiddelde reiziger betekenen, dus het kan een overweging waard zijn. Er komt nu een onderzoek. Ik zal de resultaten van dat onderzoek delen. Als naar aanleiding daarvan door de Kamer wordt aangegeven «werk dat nog verder uit», dan gaan we dat doen. Als de Kamer zegt «we hebben andere prioriteiten in het leven», dan gaan we ons op andere dingen richten.

De voorzitter:

U koppelt daar nog geen ...

Staatssecretaris Heijnen:

Voor de zomer, kan ik toezeggen.

De voorzitter:

Voor de zomer van 2023, neem ik aan. Ja. Dank u wel. De heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Misschien komt het nog aan de orde. Ik had gevraagd naar de privacy en de inbreukrisico's als je al die betaalmethodes gaat stapelen en als je Mobility as a Service gaat verdelen over allerlei decentrale vervoerslijnen. Komt daar nog een reactie op, of komt dat in een ander blokje? Dan hoef ik het namelijk niet te vragen. Of komt dat nu?

Staatssecretaris Heijnen:

Dat komt in het blokje overig.

De voorzitter:

Uw geduld wordt nog even op de proef gesteld, meneer Van Raan. Mevrouw de Staatssecretaris, gaat u verder, volgens mij met decentralisaties.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat is eigenlijk maar één vraag van de heer Van der Molen over het geven van ruimte aan regionale vervoerders om in samenloop met NS diensten te verlenen. Daar waar vervoerders kansen zien om reizigers te bedienen in aanvulling op de HRN-concessie, moedig ik dat zeker aan. Het staat hun ook vrij om beschikbare capaciteit aan te vragen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dank voor het antwoord. Om het even iets uit te breiden, breng ik wellicht nog even een nieuw punt in, maar ik vind het voor morgen wel belangrijk om even die vraag gesteld te hebben. Regionale vervoerders brengen ook regionale investeringen mee. We hebben daar gezien dat provincies bereid zijn te investeren in die gebieden. Alleen, er zijn ook provincies ... Neem bijvoorbeeld de provincie waar ik woon, Fryslân, die geïnvesteerd heeft in bijvoorbeeld het spoor om de NS daar vier keer per uur te kunnen laten rijden waar dat niet zo was. Ik vroeg me gewoon af: hoe gaat de Staatssecretaris om met dat soort afspraken die door regionale overheden met de NS zijn gemaakt? Het zou heel jammer zijn als straks regionale overheden in het spoor hebben geïnvesteerd – iets waar we blij mee kunnen zijn – en dan de concessie er aanleiding voor zou geven, wellicht onbedoeld, dat dat soort afspraken die nu gemaakt zijn, niet meer plaats hoeven te vinden. Misschien zijn er wel afspraken bij de provincies, maar ik zou wel graag helderheid erover willen hebben of we straks in dat proces naar dat soort zaken willen kijken. Want we zijn nu heel erg met de Haagse kant van de zaak bezig, maar ik zou ook graag die regionale investeringen en de afspraken die daar ten gunste van de reizigers zijn gemaakt, willen continueren.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Als je kijkt naar bijvoorbeeld het programma van eisen, dan zie je dat daar wel ruimte is, ook voor regionale aanbieders. Dat betekent ook dat we altijd kijken, samen met provincies, waar behoefte aan is. Het zal altijd vanuit een vraag komen. Dus we gaan niet van bovenaf opleggen dat bepaalde dingen moeten. Maar neem bijvoorbeeld Limburg. Daar zijn we nu aan het kijken naar een lijn van Eindhoven naar Heerlen-Aken. De provincie is aan het nadenken of het eventueel een idee is om dat ook zelf in open toegang te regelen. Als daar een vraag over is en dat wordt uitgezocht, dan kijken wij er natuurlijk naar. Misschien dat ik de vraag van meneer Van der Molen daarmee niet helemaal beantwoord heb, maar natuurlijk kijken we ook altijd naar wat investeringen van regionale partijen kunnen betekenen voor de landelijke partij en andersom.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dat is deels een antwoord op mijn vraag, maar misschien kan dat antwoord ook nog schriftelijk komen voordat we elkaar morgen om kwart over tien treffen in de plenaire zaal. Het gaat mij erom dat er ook regionale overheden zijn die hebben geïnvesteerd in het spoornetwerk en die afspraken met de NS hebben gemaakt om de frequentie van de treinen te verhogen. Zij hebben gerealiseerd dat dat kan. De NS heeft zich daarop vastgelegd. Het is gewoon een informatieve vraag. Gaan we dat ook borgen in de concessie of gaan we dat op een andere manier doen? Als we straks aan een nieuwe periode beginnen, zou het CDA het jammer vinden als dat soort afspraken en investeringen van regionale overheden onbedoeld wegvallen. Ik zeg «onbedoeld», want ik kan mij niet voorstellen dat de Staatssecretaris zegt: dat wil ik maar even buiten de discussie houden. We moeten dit scherp houden.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zal dat zeker vragen, maar ik kan nu niet toezeggen dat dat onderdeel wordt van zo'n concessie. Ik vind het een heel terecht punt om te bespreken in de gesprekken die wij hebben richting de totstandkoming van de concessie.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Uw laatste blokje.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja. Er is een vraag van de heer Van Raan: wat is onze positie richting Europa? Bent u bereid de opzet van de marktanalyse te delen? Zoals gezegd ben ik op dit moment nog in gesprek met de Europese Commissie over de voorgenomen gunning. Ik zal u uiteraard de komende tijd over de uitkomsten informeren. Ik heb aangegeven waar ik naar neig, maar ik ben ook erg benieuwd naar de tweeminutendebatten die zojuist zijn aangevraagd en de richting die de Kamer mij daarin gaat meegeven. Dat is in bredere zin dan de commissie, want van de commissie ken ik inmiddels de mening wel. Het wordt interessant om te zien hoe die stemmingen morgen uitpakken. Dat zal zeker ook worden besproken met de Eurocommissaris.

Mevrouw Bouchallikh vroeg hoe ik de aansluiting op ander regionaal of zo goed mogelijk geregeld krijg. Ga ik enkelvoudig in- en uitchecken mogelijk maken? Om de deur-tot-deurreis verder te versoepelen, ook in de regio, is samenwerking met andere vervoerders van heel groot belang, zowel met andere treinvervoerders als met bus, tram, metro en noem maar op. Ik vraag de concessiehouder dan ook om de samenwerking met de andere ketenpartners zo goed mogelijk te verbeteren en ze zo veel mogelijk aan elkaar te verbinden.

Meneer De Hoop wil dat de KPI niet meer op gemiddeld niveau, maar per station wordt opgenomen. Sturing via KPI's op stationsniveau sluit minder goed aan op de beleving van reizigers. Het zorgt voor een minder optimale sturing. Een reiziger stopt niet per se op elk station. Vandaar dat we ervoor kiezen om dat op een andere manier in te regelen dan meneer De Hoop voorstelt.

Meneer Van der Molen had een vraag over voldoende treinen en zitplaatsen in de vroege ochtend en de late avond. Moet er geen prestatie-indicator komen waar NS zich aan moet houden? Ik zal in de nieuwe concessie vragen om meer informatie dan nu het geval is. Daarmee heb ik een basis om het gesprek aan te gaan met de concessiehouder als er op individuele lijnen wordt ondergepresteerd. Het is iets fijnmaziger dan in de vorige afspraken.

Meneer Alkaya wil graag de tweede klas afschaffen, omdat hij vindt dat alle reizigers dezelfde kwaliteit verdienen. Het afschaffen van de tweede klas lijkt me niet per se een goed idee. Ik wil wel dat we inzetten op de verbetering van de kwaliteit van de tweede klas. Zo wil ik met de KPI sturen op de zitplaatskans in de tweede klas, niet alleen in de piekuren maar ook in de daluren.

Meneer Boulakjar en mevrouw Bouchallikh stelden een vraag over de krapte op de arbeidsmarkt die ook in de eerste sessie naar voren kwam. Welke afspraken maken wij concreet over de slimme inzet van personeel en werving? Ik baal ook van het personeelstekort en de impact die dat heeft op het personeel dat keihard werkt en alle zeilen bijzet, en op de reiziger, maar het is aan NS om dat probleem voortvarend op te pakken. Mevrouw Bouchallikh vroeg of ik in het PvE kan opnemen dat er mogelijkheden zijn om te investeren in infrastructuur als er knelpunten zijn bij het opstellen van een dienstregeling. Mijn uitgangspunt is dat het vervoersaanbod zo goed mogelijk aansluit op de beschikbare infrastructuur. Dat staat ook in het programma van eisen. Meneer Madlener wilde de drie minuten weer terugbrengen naar vijf minuten, zodat de trein in elk geval

wel rijdt. Vanwege de voorziene hogere frequenties van treinen op bepaalde verbindingen en de kortere opvolgtijden wordt het nog belangrijker dat zo veel mogelijk treinen volgens de dienstregeling rijden en daarom is die norm net aangepast naar drie minuten. Daar zijn interrupties op, geloof ik. Of is dat niet zo?

De **voorzitter**:

We hebben twee dingen afgesproken. Ten eerste hebben we afgesproken dat we de interrupties pas aan het eind zouden doen. Dus ik ga meneer Madlener ook vragen ...

De heer **Madlener** (PVV):

Het is geen interruptie, hoor. Het is een verduidelijking van mijn vraag.

De **voorzitter**:

Maar dan wacht u daar nog even mee. En volgens mij hadden we ook gezegd dat we er twee zouden doen en heeft u die inmiddels al gehad.

De heer **Madlener** (PVV):

Gaat het dan over twee verduidelijkingen van vragen?

De **voorzitter**:

Het gaat over twee interrupties.

De heer **Madlener** (PVV):

Maar dit is geen interruptie.

De **voorzitter**:

Daar ga ik over. De Staatssecretaris maakt haar beantwoording af.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De heer De Hoop vroeg of ik het met hem eens was dat iedere reiziger die gebruik maakt van regionale diensten recht heeft op het gebruik van een noodnummer. Ik onderschrijf het belang van een noodnummer, maar als concessieverlener van het hoofdrailnet heb ik geen zeggenschap over de diensten die regionale vervoerders de reizigers aanbieden. NS heeft de resultaten en ervaringen met zijn sms- en appdiensten gedeeld met andere vervoerders en ze zien daar ook de meerwaarde van in.

Dan vroeg de heer Boulakjar nog of ik kan toezeggen dat er wel eisen gesteld worden aan het referentieaanbod, of ik bovendien de NS kan verplichten een aanbod te doen, of ik kan eisen dat de NS een referentieaanbod doet. Ja, ik sluit met de bepaling in het programma van eisen aan op de eisen die ook regionale overheden stellen. Zo gaan alle concessies uiteindelijk voldoen aan dezelfde eisen.

Dan was er nog een vraag van D66 over hoe we een gelijk speelveld bieden aan de aanbieders van mobiliteitskaarten. Het is aan de ACM om te beoordelen of er sprake is van een ongelijk speelveld. De ACM houdt daarop vanuit de Mededingingswet toezicht.

Meneer Van der Molen vroeg nog of er een gelijkwaardige regeling komt voor fietsen zolang de Stationsagenda niet rond is. Tot het nieuwe arrangement op basis van de ambities van de Stationsagenda er is, blijven de huidige afspraken rond fietsparkeren gelden zoals ze zijn vastgelegd in de nu lopende concessie.

De laatste vraag is van mevrouw Bouchallikh en gaat over de deelfietssystemen. Die zijn nog niet beschikbaar op alle stations. Kan dat in de concessie worden opgenomen? Ik vind het heel belangrijk om op stations deelfietsen te hebben, zeker voor die voor deur-tot-deurreis, maar het aanbieden van deelfietsen op stations wil ik niet via die concessie doen. Dat had ik, volgens mij, ook al een beetje in de eerste aanleg gezegd. Dat willen we dus niet als exclusief recht bij de vervoerder van het hoofd-

railnet neerleggen, maar het aanbieden van deelfietsen zal op basis van de Stationsagenda door meerdere aanbieders verder worden uitgewerkt.

De voorzitter:

Dank u vriendelijk. Ik geef het woord aan mevrouw Van der Graaf, want volgens mij had zij nog een vervolgvraag.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Het is meer een herhaling van de vraag die ik in de eerste termijn heb gesteld, maar die een antwoord ontbeert. Misschien heeft de Staatssecretaris daar al op gereageerd, maar ik kom erop terug, omdat zij er zojuist weer over begint. Dat geldt ook voor de personeelsinzet. De Staatssecretaris zegt terecht dat dat aan de NS is, maar hier ligt wel gewoon een heel groot probleem. In de eerste termijn heb ik ook aangegeven dat wij in het antwoord op onze Kamervragen hebben meegekregen dat er in de concessie geen enkele belemmering staat en er ook wettelijk er geen enkele belemmering is om met minder inzet van personeel toch langere treinen te kunnen inzetten. Toch ben ik wel heel erg benieuwd hoe de Staatssecretaris hiernaar kijkt en wat daarvoor haar ambitie richting NS is. Of zegt ze: hier trek ik mijn handen vanaf en dit laat ik helemaal over aan de NS? Ik ben daar wel heel erg benieuwd naar.

Staatssecretaris **Heijnen:**

We hebben dat inderdaad al besproken. Ik zei ook dat ik een mening heb. Ik geloof dat meneer Madlener ook een mening had. Zo hebben we allemaal een mening. Die mening doet niet zozeer ter zake in die zin dat de NS gewoon een bedrijf is dat over de eigen bedrijfsvoering gaat. Wat wij kunnen doen, is de directie aanspreken op het hebben van een goede bedrijfsvoering en op het zoeken naar creatieve oplossingen. Ik heb dat gisteren nog gedaan. Ik doe dat zeer regelmatig. Wanneer we haar aansporen dat te doen, informeer ik de Kamer daar ook steeds over. Ik geef signalen af dat we wel erg pittige gesprekken gaan krijgen aan het einde van het jaar als er niks verbetert. We dreigen ook met boetes als het niet verbetert. Maar het is gewoon niet aan mij en ook niet aan ons, om iets te vinden van hoe de NS omgaat met bijvoorbeeld een of twee conducteurs per trein of met een langere trein. Dat is echt iets voor de bedrijfsvoering van de NS zelf, ongeacht het feit dat je daar misschien een persoonlijke mening over kunt hebben.

De voorzitter:

Dank u vriendelijk. Het woord is aan de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik heb kort twee dingen. Ik had aan de Staatssecretaris gevraagd om de inzet te delen en niet zozeer de uitkomst. Als je weet wat de inzet is, dan kun je ook kijken hoe het is. Dus dat ter verduidelijking. Ik heb begrepen dat de Staatssecretaris dat eigenlijk niet van plan is, dus we moeten het helaas doen met de uitkomst. Twee: de vraag over privacy zou nog beantwoord worden.

Staatssecretaris **Heijnen:**

Doelt de heer Van Raan met zijn vraag nou specifiek op het gesprek met de Eurocommissaris?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ja, dat bedoel ik inderdaad.

Staatssecretaris **Heijnen:**

Ik heb het hele beeld geschetst. Zoals gezegd, is er geen topscenario te verzinnen waarvan je kunt zeggen: dit klopt helemaal. Ik heb aan de

Kamer aangegeven dat het scenario waarin je een beknopte marktanalyse uitvoert, met de grootste snelheid de meeste duidelijkheid geeft. Dat is ondanks het feit dat wij zelf ook geen voorstander zijn van een beknopte marktanalyse. Maar dat is wel de snelste route naar rust. Dat is dus wat ik heb aangegeven. Ik heb ook aangegeven dat ik nog wel volop in gesprek wil blijven met de Eurocommissaris, dat ik niet heel veel ruimte zie, maar dat ik heel erg benieuwd ben wat de Kamer daar verder nog in meerderheid van gaat vinden. Dat zal ik zeker ook meenemen in mijn gesprek met de Eurocommissaris, want hierin staan de Kamer en het kabinet niet tegenover elkaar. Wij zijn allemaal voornemens die onderhandse gunning op een goede manier te doen en ervoor te zorgen dat we dat doen zonder in allerlei lastige procedures verwickeld te raken, die onnodige belemmeringen opleveren voor de reizigers.

De voorzitter:

Dank u wel. Dank u wel voor de beantwoording. De heer Van Raan had ook nog een vraag over de privacy.

De heer Van Raan (PvdD):

Over die betaalmethode, weet u wel? Daarvan zei de Staatssecretaris dat zij daar nog op terug zou komen.

De voorzitter:

Dat zat in het blokje overig. Dat herinner ik me nog wel.

Staatssecretaris Heijnen:

O, dat was het.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, dat was het.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb daar nu even het antwoord niet op. Ik zal proberen dat zo nog te verkrijgen. Dat is een beetje lastig, want we zitten al aan het einde van het blokje. Als er nog een antwoord voorbereid kan worden, dan krijg ik dat dadelijk ambtelijk door.

De voorzitter:

Dat komt dan in de tweede termijn.

Ik wil de eerste termijn afronden, want we zijn door de interrupties heen. Als er nog vragen zijn, dan kunnen die ongetwijfeld nog in tweede termijn gesteld worden. Ik stel één minuut voor. En laten we gewoon niet meer interrumpen, dan hebben we dat ook gelijk gehad.

Ik moet blijkbaar even geduld hebben. Er wordt gevraagd om drie minuten voordat we weer verder kunnen. Blijft u dan vooral in de zaal, want dan schors ik voor drie minuten.

De heer Madlener (PVV):

Voorzitter, mag ik even een punt van orde maken? Of eigenlijk wil ik een vraag stellen aan de commissiegriffier.

De voorzitter:

Nee. Ik heb de vergadering net geschorst.

De heer Madlener (PVV):

Ik ben heel snel, maar net te laat, begrijp ik. We kunnen die drie minuten daar dan mooi voor gebruiken. Mijn vraag is heel simpel: wat is nou het volgende moment dat we dit hier gaan bespreken? Ik vraag dat ook voor de collega's. Het is een ingewikkeld onderwerp: hoe stuur je een bedrijf aan voor tien jaar? We zitten nu al met moties, haastwerk, een tweeminu-

tendebat morgen en vluggertjes. Maar het gaat pas in 2025 in, dus ik neem aan dat we het er over drie maanden weer over spreken en nog een keer de gelegenheid hebben om goeie ideeën te uiten?

De heer **Minhas** (VVD):
Volgend jaar wordt de concessie aangeboden.

De heer **Madlener** (PVV):
O, volgend jaar al?

De **voorzitter**:
Ik zou die vraag vooral in de procedurevergadering stellen, meneer Madlener. Daar zal in dit commissiedebat geen antwoord op kunnen worden gegeven. Uiteindelijk gaat de Kamer over haar eigen agenda. Ik kan dat niet als voorzitter en de Staatssecretaris kan dat al helemaal niet. Dus u zult dat echt in de procedurevergadering met elkaar moeten bespreken.

Sluiting 22.20 uur.