

29984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1214

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 24 oktober 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 12 september 2024 overleg gevoerd met de heer Jansen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 april 2024 inzake tiende voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer over de tweede helft van 2023 (Kamerstuk 32 404, nr. 121);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 april 2024 inzake terugkoppeling aandeelhoudersvergadering ProRail over de jaarstukken 2023 (Kamerstuk 29 984, nr. 1199);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 april 2024 inzake 20ste voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 92);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 april 2024 inzake gesprekken met NS over sociale veiligheid (Kamerstuk 28 642, nr. 111);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juni 2024 inzake basiskwaliteitsniveau spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 1202);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 juni 2024 inzake beantwoording vragen commissie over de tiende voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer over de tweede helft van 2023 (Kamerstuk 32 404, nr. 121) (Kamerstuk 32 404, nr. 123);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2024 inzake actuele ontwikkelingen spoorveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 268);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 juni 2024 inzake beantwoording vragen commissie over de 20ste voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 92) (Kamerstuk 336 52, nr. 94);

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2024 inzake basisnet en Robuust Basisnet gevaarlijke stoffen (Kamerstuk 30 373, nr. 78);

- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 30 augustus 2024 inzake tarifiering gebruiksvergoeding spoor vanaf 2026 (Kamerstuk 29 984, nr. 1204);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 22 juli 2024 inzake voortgang HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 524);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 16 juli 2024 inzake plan van aanpak verbeterprogramma ProRail en NS (Kamerstuk 29 984, nr. 1203);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 5 september 2024 inzake beleidsneutrale verlenging Beheerconcessie 2015-2025 van ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 1205);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 6 september 2024 inzake scenario's NS-tarieven (2025) en prijselasticiteiten (Kamerstuk 29 984, nr. 1206).

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

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Koekkoek

Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Olger van Dijk, El Abassi, Heutink, De Hoop, Koekkoek en Veltman,

en de heer Jansen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 12.33 uur.

De **voorzitter**:

Goedemiddag allen, welkom. Welkom aan de bewindspersoon, de Kamerleden, de mensen op de tribune en de mensen die thuis kijken. We beginnen met het commissiedebat Spoor. Ik zal allereerst de Kamerleden voorstellen. Ik ben voorzitter, maar ook rapporteur op ERTMS-systemen. Ik zal mijn inbreng doen als rapporteur. Daarna kunnen we luisteren naar de inbreng van de collega's. Omdat we al zes minuten spreektijd hebben, is mijn voorstel om in principe te beginnen met drie interrupties en te kijken hoever we daarmee komen. Ik mag dus openen. Het is een beetje een ongebruikelijke situatie dat de voorzitter ook rapporteur is. Dat zeg ik ook even voor diegenen die meekijken en meeluisteren. Ik geef als voorzitter nu even het woord aan mezelf als rapporteur op ERTMS.

Dit is niet alleen mijn eerste optreden als voorzitter, maar ook mijn eerste optreden als rapporteur -- ik doe dus veel nieuwe dingen vandaag -- voor een groot project als ERTMS. Tijdens deze Kamerperiode zal ik de invoering van dit moderne Europese treinbeveiligingssysteem op het Nederlandse spoor intensief volgen namens de commissie. Ik wil daar ook meteen bij zeggen dat dit een beetje een gek moment is om in te stappen. We hebben nu net de fundamentele herijking van het programma ERTMS. Die wordt momenteel uitgevoerd. Dus de eerste aanpak is verlaten, maar er is nog maar weinig bekend over de nieuwe aanpak. Daarom heeft de commissie ook gevraagd om hierover nader te worden geïnformeerd. Dat leidde ook tot de technische briefing van eergisteren, waarbij veel van de collega's aanwezig waren.

Uit de voorgaande voortgangsrapportages die nog geen betrekking hebben op de herijking, werd duidelijk dat de kosten voor de invoering van ERTMS aanzienlijk hoger uitvallen dan het budget. In de laatste voortgangsrapportage, over de tweede helft van 2023, bedroeg het verwachte budgettekort al ruim 1,5 miljard. Dat is inclusief de 500 miljoen die

nog niet verwerkt is in de scope, en dat op een budget van 2,9 miljard voor de periode tot en met 2031. Dat is dus een groot bedrag. Daarnaast loopt ook de uitputting van de post onvoorzien snel op en blijft het risicoprofiel stijgen. Hoe hoog is het verwachte budgettekort momenteel gemeten naar de huidige projectscope, zou ik willen vragen. Wat zal het effect zijn van de herijking op het budgettekort tot en met 2031? Betreft dit dezelfde scope of wordt een deel uitgesteld?

Nou zal de herijking ook leiden tot een aanpak met tranches -- dat leerden we ook in de technische briefing -- waarbij het leren van eerdere tranches mogelijk wordt gemaakt. Daarbij wil ik de vraag stellen hoe die te ontwikkelen tranches precies in elkaar haken en hoe je kunt bijsturen op basis van ervaringen.

De eerste tranche zal onder meer bestaan uit de noordelijke lijnen -- dat is dus een proefbaanvak dat eerst nog op de Hanzelijn gepland was -- en het baanvak Kijfhoek-Belgische grens. De noordelijke lijnen zaten niet in de oorspronkelijke aanpak van de programmabeslissing tot 2030, maar die zijn in 2021 toegevoegd omdat het bestaande systeem ATB-Nieuwe Generatie moet worden vervangen. Dat biedt volgens de staatssecretaris de kans om op een eenvoudig baanvak meer beheerst en ook in kleinere stappen te leren. Als eerste is dan het baanvak Harlingen-Leeuwarden aan de beurt. In de technische briefing kwam natuurlijk ook al naar voren dat dit een enkelspoor is met een trein per halfuur. Mijn vraag is in hoeverre dit als referentie kan dienen voor de drukker bereden trajecten op het hoofdrailnetwerk en voor de grootste vervoerder, NS. Lopen we het risico dat het leerproces opnieuw moet worden doorlopen als het hoofdrailnet aan de beurt is?

Het proefbaanvak op de Hanzelijn, tussen Lelystad en Zwolle, zal dus niet worden ingezet. Het nieuwe proefbaanvak is nog niet bekend. Ik wil vragen of al wel duidelijk is welk proefbaanvak wordt gekozen. Voor zover de staatssecretaris daarop in kan gaan: mag de Kamer verwachten dat dit proefbaanvak wel wordt gerealiseerd op het hoofdrailnet? Wellicht hoeft dat niet in het hart daarvan, maar wel op een plek met dezelfde complexiteit.

Dan kom ik op de fundamentele herijking die wordt ingezet op basis van voortschrijdende inzichten over de financiën en op basis van de second opinion. Daarover wil ik de vraag stellen hoe we dit de komende jaren goed gaan monitoren en of het ook goed gaat met het programma ERTMS. Dat moet dan eigenlijk de hoofdvraag zijn. Hoe volgen we dat dan op?

De invoering van ERTMS is een hele complexe operatie. Dat hebben we ook geleerd de afgelopen week. Een belangrijke reden hiervoor is dat er een groot aantal uiteenlopende organisaties bij betrokken is, met uiteenlopende belangen en kosten. Er wordt onder meer veel gevraagd van vervoerders. Ik wil specifiek ingaan op de grote en kleinere goederenvervoerders. Daarover wil ik de vraag stellen hoe het overleg verloopt met de goederenvervoerders.

Het vorige kabinet heeft een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer opgesteld. Hoe wordt deze visie vertaald in het programma ERTMS?

Tot slot wil ik -- het wordt een beetje traditie -- het verzoek doen, ook namens de commissie, om de voortgangsrapportages conform de afspraak binnen drie maanden na afloop van de verslagperiode naar de Kamer te sturen. Dit verzoek doe ik zowel met het oog op de behandeling door de commissie als door mijzelf als rapporteur.

Dan geef ik graag het woord aan de staatssecretaris voor een reactie.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de rapporteur, mevrouw Koekkoek. Allereerst ook van mijn kant natuurlijk felicitaties met het rapporteurschap. Het is, denk ik, iets moois om te mogen vervullen. Ik wil u ook bedanken dat u deze rol op zich heeft genomen. Dat helpt volgens mij ons allemaal en ook mij absoluut om scherp op deze zaak te blijven.

Voordat ik ga proberen de vragen kort te beantwoorden, zou ik een stukje algemene inleiding willen houden. Het Nederlandse spoorwegennet is natuurlijk complex en uniek: een hoogfrequent metroachtig netwerk met meerdere vervoerders, ook goederenvervoer -- het werd net al gememoreerd -- veel overwegen en lange directe verbindingen. De huidige, deels nog analoge treinbeveiliging is meer dan 50 jaar oud en aan vervanging toe. Door de digitalisering van de systemen zoals de treinbeveiliging blijven we klaar voor de toekomst. In 2019 is dan ook gestart met de implementatie van de eerste stap: invoering van de standaard voor digitale treinbeveiliging, ERTMS, als randvoorwaarde en fundament voor verdere digitalisering. Maar de implementatie van ERTMS vraagt om een grote verandering van technische systemen, maar ook van dagelijkse werkzaamheden, het opleiden van personeel en de ombouw van de infrastructuur en de treinen. Het is een technische klus, maar vooral ook een enorme veranderopgave, die een andere manier van werken vraagt van de hele spoorsector terwijl de treinen moeten blijven doorrijden. Dat was mijn algemene inleiding.

Ik zal nu op uw vragen ingaan, mevrouw Koekkoek.

De eerste vraag ging over het momenteel verwachte budgettekort, gemeten naar de huidige projectscope. U vroeg zich daarbij ook af wat het effect zal zijn van de herijking van het budgettekort tot en met 2031 en of dit dezelfde scope betreft of dat een deel wordt uitgesteld. Dat is in essentie uw vraag. De opgave is ook financieel. Implementatie van ERTMS blijkt echter wel fors duurder. De budgetspanning, gemeten naar de huidige projectscope, bedraagt 997 miljoen euro. Er is geen sprake van een acuut tekort en de inzet is om de werkzaamheden tot 2030 ongewijzigd te kunnen doorzetten. Op dit moment wordt wel hard gewerkt aan de herijkte aanpak om te komen tot een beheersbaar en maakbaar plan, waarbij uitvoeren en leren in kleine

stappen centraal zal staan. De herijking zal ook effect hebben op de planning van delen van de scope. Begin 2025 ga ik u met voortgangsrapportage 22 informeren over de herijkte aanpak, het eventuele financiële beeld en de stappen die ik hierna wil zetten met uw Kamer.

Uw tweede vraag was: hoe ontwikkelen we de tracés precies, hoe gaan we die in elkaar laten haken en hoe kan er worden bijgestuurd op basis van ervaringen? We delen het programma op in tranches en daarbinnen in kleinere stappen. Zo brengen we stabiliteit aan en kunnen we ervaring opdoen en leren voor een volgende stap. Bij elke stap zal complexiteit worden toegevoegd. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om complexere trajecten of nieuwe technologie, met het idee dat we op den duur steeds efficiënter kunnen gaan werken in dezen. Binnen het hele programma werken we aan een open en leergerichte cultuur met alle betrokken partners. Er moet niet alleen binnen de organisatie worden geleerd, maar ook van elkaar en ook van de onderlinge afhankelijkheden. De programmadirectie ERTMS heeft hierbij een belangrijke rol, maar we moeten het wel echt met z'n allen samen blijven doen.

Uw derde vraag. U vroeg naar Harlingen-Leeuwarden als referentie voor een drukker bereden traject op het hoofdrailnet en voor de grootste vervoerder, NS. U vroeg zich af of we het risico lopen dat het leerproces opnieuw moet worden doorlopen als we wel een traject pakken op het hoofdrailnet als dat aan de beurt is, of al duidelijk is welk proefbaanvak wordt gekozen en of de Kamer dan mag verwachten dat dit proefbaanvak wel wordt gerealiseerd op het hoofdrailnet, maar wellicht niet in het hart ervan. Het traject Harlingen Haven-Leeuwarden is gekozen als eerste testtraject. Het traject zelf is relatief eenvoudig, maar 90% van de achterliggende techniek zoals het centrale veiligheidssysteem moet hier vooral wel op orde zijn. Arriva is de vervoerder op dit traject. Maar ook andere vervoerders, waaronder de NS, worden betrokken bij de implementatie om leerervaringen op te doen. Op dit moment zijn we nog in gesprek met andere regio's over de mogelijke locatie van een volgend proefbaanvak en de randvoorwaarden die daarbij nodig zijn, dus ik kan u daar op dit moment nog niet iets meer duidelijkheid over geven. Ik wil als het kan dit proces namelijk heel zorgvuldig doorlopen, omdat hiermee ook een periode van buitendienststelling en hinder gepaard gaat. Als ik hier afspraken over heb gemaakt, informeer ik uw Kamer daar zo snel mogelijk verder over. We zoeken bewust naar een volgend proefbaanvak op het hoofdrailnet om ervaring op te doen. Dat geldt voor de NS maar ook voor het goederenvervoer. Om hinder op te kunnen vangen, kijken we naar trajecten aan de randen van een systeem, want daarmee kunnen we de hinder zo veel mogelijk proberen te beperken.

Een vraag die u ook had, was of ik van plan ben in de komende jaren te monitoren of het goed gaat met het programma ERTMS. Het ministerie van IenW werkt met het model grote projecten. In dit model zit ingebakken dat er monitoring plaatsvindt, die benut wordt voor de aansturing van het programma. De programmadirectie ERTMS wordt aangestuurd door de

opdrachtgeversunit van IenW. Daarnaast wordt dit programma gevolgd door een onafhankelijke controller, een chief information officer en de Auditdienst Rijk. Op dit moment wordt een adviesraad van inhoudelijk experts ingesteld om gevraagd maar ook ongevraagd advies te geven aan het programma. Op die manier proberen we zo veel mogelijk expertise aan boord te hebben.

Een vraag die u ook stelde, was hoe het overleg verloopt met de goederenvervoerders en hoe het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer wordt vertaald in het programma ERTMS. De goederenvervoerders worden nauw betrokken bij het programma. Ze zijn vertegenwoordigd in de stuurgroep, naast betrokkenheid in specifieke deelprojecten. Die betrokkenheid waarderen we natuurlijk zeer. Digitalisering van het spoor met onder meer ERTMS zie ik zelf als toekomstbeeld, als middel om op termijn het spoorgoederenvervoer door te kunnen ontwikkelen. ERTMS biedt op langere termijn juist voordelen voor het internationale goederenvervoer, maar vraagt op korte termijn aanzienlijke investeringen van de goederensector. Dat is dus het spanningsveld waarin we zitten, maar op langere termijn is het daar wel interessant. Om de negatieve effecten waar mogelijk te beperken, is IenW in contact met de Europese Commissie, met buurlanden en met de sector zelf.

Dan de laatste vraag. U vroeg mij om de voortgangsrapportages binnen drie maanden na afloop van de verslagperiode naar de Kamer te sturen. Het tijdig versturen van deze rapportages is vanzelfsprekend het uitgangspunt. Ik denk dat de 21ste voortgangsrapportage eind september al uw kant op gaat. Dat is dan mooi in lijn, want de volgende, de 22ste, zou begin komend jaar voorzien zijn.

Dat is daarmee volgens mij de beantwoording van uw vragen, mevrouw Koekkoek. Dank u.

De **voorzitter**:

Dank voor de beantwoording. Ik zou graag kort op twee punten willen doorvragen, zeg ik ook tegen de collega's. Eerst over het budget. Het is goed om te horen dat er nu niet direct een spanning is, maar uiteindelijk zal die er wellicht wel komen. Dat hoorde ik niet helemaal terug in het antwoord van de staatssecretaris. Ik ben op zoek naar hoe ook de Kamer tijdig zal worden aangehaakt op het moment dat daar ook politieke keuzes over gemaakt zullen moeten worden en of daar bijvoorbeeld een besluit aan ten grondslag ligt: we gaan hoe dan ook door of misschien zijn er alternatieve mogelijkheden die we moeten opzoeken. Dat is een eerste vraag.

Een andere vraag waar ik graag over door wil vragen gaat over de goederenvervoerders. We leerden hier ook in de technische briefing dat die specifieke uitdagingen hebben. De staatssecretaris refereerde er al aan: het kost een aanzienlijke investering vooraf. Het is goed dat het gesprek loopt; dat hoor ik ook terug. Maar zou de staatssecretaris nog iets meer willen

toelichten op welke manieren je als overheid probeert daar de bijzondere uitdagingen te ondervangen voor zover dat kan? Dat zijn de punten waarop ik nog graag wilde doorvragen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik wil u even vragen om een momentje geduld. Ik laat even technisch checken of wat ik in mijn hoofd heb wel klopt. Anders ga ik u misschien verkeerd voorlichten. Dat lijkt me niet zo handig.

De **voorzitter**:

Dat moment zullen we even nemen. Ik zie dat er al hard gepend wordt.

Staatssecretaris **Jansen**:

Laat ik beginnen met uw vraag over extra middelen. Ik heb het even laten checken. De kans is natuurlijk zeer reëel dat er extra budget nodig is. Dat heb ik volgens mij net ook in mijn eerste beantwoording aangegeven. Dat zal ik in dit voorjaar aan de Kamer voorleggen. Met dat oordeel gaan we uiteindelijk bij de begrotingsbehandeling voor 2026 kijken of de Kamer daarmee kan instemmen. Op dit moment kan ik nog geen duidelijkheid geven over de orde van grootte, maar ik probeer de Kamer hier wel zo snel mogelijk en op een correcte wijze bij te betrekken.

De tweede vraag ging over de goederensector. De ombouw wordt deels gesubsidieerd. De technologische stappen hierin moet je natuurlijk wel slim zetten. Dit blijft een uitdaging, die we samen met de sector moeten oppakken. Wat mij betreft blijft het punt van de communicatie terugkeren in de debatten hierover. Ik snap uw vragen en ik snap ook het dilemma van de sector. Aan de andere kant is het op de lange termijn wel een goede ontwikkeling, ook voor het goederenvervoer. We hebben alleen wel te maken met een spanningsveld.

De **voorzitter**:

Dank. Dan sluiten we hiermee de inbreng van de rapporteur af. Het staat de collega's uiteraard vrij om in hun eigen inbreng hierop door te vragen, maar dit formele gedeelte sluiten we nu af. We gaan nu naar het debat. Ik zal eerst de collega's voorstellen. Dat heb ik net nagelaten te doen. De aanwezige collega's zijn: Heutink van de PVV, Veltman van de VVD, De Hoop van GroenLinks-PvdA, Olger van Dijk van NSC en El Abassi van DENK. Ikzelf, Marieke Koekkoek, zal aan het einde ook het woord voeren, namens mijn fractie Volt. Het woord is aan de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Een willekeurige directeur die structureel niet levert, zou al veertien keer ontslagen zijn. Maar dat geldt niet voor de president-directeur van NS. Terwijl de president-directeur het treinkaartje tot chefsache heeft gemaakt, mag de reiziger straks fors meer betalen. En dat voor fors minder dienstverlening. Maar wel lekker je zakken blijven vullen met een half miljoen euro per jaar. Dat is ongehoord. Wat vindt de staatssecretaris hier eigenlijk van? Is de staatssecretaris van mening dat dit vorstelijke salaris nog past bij de prestaties van NS?

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer De Hoop wil interrumpen.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Met alle respect, de PVV is sinds een tijdje de grootste partij van het land en dat vergt wel een andere houding. Ik vind het getuigen van lelijkheid dat de heer Heutink, net als in eerdere debatten waarin ik hem heb gehoord, de directeur van de NS meteen bijna persoonlijk aanvalt over de prijs van treintickets. Niet alleen de directeur van de NS heeft invloed op de prijs van tickets. Ook de minister en staatssecretaris van Financiën en zeker ook de staatssecretaris Openbaar Vervoer van de PVV hebben invloed. Ik verwacht dan ook van de PVV dat zij haar verantwoordelijkheid neemt. Sinds u bestuurt, is de prijs van tickets gewoon omhooggegaan. U bent daar medeverantwoordelijk voor. De Kamer wist dit ook. Ik mag toch hopen dat de heer Heutink als woordvoerder Openbaar Vervoer namens de grootste partij van Nederland daarin een eigen verantwoordelijkheid neemt en niet alleen de bal neerlegt bij de directeur van de NS.

De heer **Heutink** (PVV):

Meneer De Hoop mag hopen wat hij wil, maar ik ga over mijn eigen woorden, die ik namens mijn fractie uitspreek. Ik heb nog zo'n vijfenhalve minuut spreektijd. Als meneer De Hoop goed luistert, zal hij zo meteen horen dat het echt niet alleen aan de president-directeur ligt. Maar goed, we vinden er wel wat van. De vraag aan de staatssecretaris is wat hij nou precies van dat hele hoge salaris vindt. Wij vinden het veel te hoog voor de prestaties die nu geleverd worden.

De **voorzitter**:

De heer Heutink vervolgt.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. We hebben echt te doen met al die Nederlanders die elke dag het spoor trotseren. We moeten het helaas herhalen: NS blijft maar niet leveren. Om het voor al die Nederlanders nog beroerder te maken hebben ze maar alvast aangekondigd het komende halfjaar ook niet te gaan leveren. Als klap op de vuurpijl dreigt NS al maanden met een ticketprijsverhoging van maar liefst 12%. Het lijkt wel alsof ze de reiziger helemaal niet meer willen vervoeren. Gek hè dat het aantal reizigers dan achterblijft. Je moet natuurlijk ook wel gek zijn, wil je meer betalen voor minder dienstverlening. We snappen dan ook volledig dat mensen de auto pakken. Dan weet je tenminste zeker dat je aankomt. De conclusie is dat het niet corona is geweest die mensen uit de trein heeft gejaagd. Nee, het is NS zelf geweest. Het recept is namelijk ontzettend simpel: kom regelmatig te laat, zorg niet voor een zitplaats en laat mensen daar ieder jaar fors meer voor betalen. Wil je mensen de trein uit jagen, dan is dit het perfecte recept. Het is natuurlijk totale waanzin.

Voorzitter. Laten we vooropstellen dat wij, de PVV, die prijsstijging onacceptabel en bovendien erg onverstandig vinden. Het lost namelijk niets op. NS komt onvermijdelijk terecht in een vicieuze cirkel. Hogere tarieven betekent simpelweg minder reizigers en minder reizigers betekent minder inkomsten. Voor iedere procent prijsverhoging neemt een half procent van de klanten afscheid van NS. Als NS inderdaad die voorgenomen prijsverhoging van 12% had doorgevoerd, dan was NS dagelijks 60.000 klanten kwijtgeraakt. 60.000 klanten, zeg ik nog maar eens. In geen enkele andere sector in Nederland is zo'n forse verhoging van de tarieven voor mogelijk te houden, behalve bij onze Nederlandse Spoorwegen.

Voorzitter. De zon gaat echter weer schijnen, ook op onze spoorwegen. Niet alleen heeft de staatssecretaris een ambitieus verbeterplan opgesteld, ook neemt de regering bestaanszekerheid serieus. We zijn blij om dat te lezen. Dat is natuurlijk ontzettend belangrijk. We hebben in het AD gelezen dat er een deal aanstaande is tussen het ministerie en NS. Die deal, waarin de tariefstijging beperkt blijft tot 6%, is wat ons betreft een stap in de juiste richting. Het zou ons echter een lief ding waard zijn als NS het deel van de reiziger bijpast, zodat het niet 6% maar 0% wordt.

De **voorzitter**:

Ik onderbreek u even, meneer Heutink, want er is een interruptie van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik hoorde de heer Heutink zeggen dat de prijsstijging onacceptabel is. Dan zou die 6% dus eigenlijk ook onacceptabel zijn. U legde de bal weer nadrukkelijk bij de NS neer, maar u weet ook dat in de berichtgeving stond dat 40 miljoen zou worden opgehoest door de NS zelf. Dat heeft misschien niet direct invloed op hun operatie, maar wel op andere zaken. Daar wordt dus al wat gedaan. Dan verwacht ik eigenlijk dat het ministerie zoekt naar die laatste 40 miljoen. Bent u het met mij eens dat er al flink wat wordt gevraagd van de NS, namelijk 40 miljoen, en dat het heel ingewikkeld wordt om nog meer te vragen? Als u daadwerkelijk meent dat er geen prijsstijging mag zijn, kan ik dan ook rekenen op uw steun als wij een voorstel doen zodat er ook geen prijsstijging komt?

De heer **Heutink** (PVV):

We moeten voorkomen dat we telkens als overheid gaan bijspringen. We zien dat NS de middelen heeft om bij te passen. Kijk naar wat er de afgelopen week is gebeurd: we zetten even wat druk op NS om bij te passen, er is een deal en ineens, uit het niets, ligt er 40 miljoen op tafel. Daar komt nog bij dat er onlangs een rapport is uitgekomen waarin wordt gesproken over vermeende kosten van NS. Dat gaat over marketingkosten en over helpdeskmedewerkers. Het gaat dan om 800 NS-medewerkers, zo leert het rapport ons. Er zouden miljoenen te besparen zijn als er gewoon keuzes worden gemaakt. Dat zijn politieke keuzes. De staatssecretaris en de minister moeten nog op dat rapport reageren volgens mij, maar er zit wel degelijk ruimte. Het is dus geen gekke gedachte om de bal wel degelijk bij NS neer te leggen.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Anders dan de heer Heutink van de PVV durf ik echt wel in twijfel te trekken dat als we nog meer van de NS gaan vragen, dit de operatie niet zal raken. Ik denk namelijk dat dit zeker wel zal gebeuren. Ik zou graag van de staatssecretaris horen of dit het geval is. Raakt het de operatie van de NS als we nog meer van de NS vragen? Met het antwoord hoop ik de heer Heutink ervan te overtuigen dat het toch echt beter is om met elkaar die 40 miljoen op te brengen en ervoor te zorgen dat de NS niet nog meer wordt geraakt.

De heer **Heutink** (PVV):

Weet je wat de operatie pas raakt? Dat is het verhogen van de prijs van de treintickets, want alle klanten lopen dan weg. Dat is ook niet zo gek. De beste reclame voor een treinvervoerder is: betaalbare tarieven, zorgen dat je op tijd bent, zorgen voor schoon materieel en zorgen voor zitplaatsen. Dat is de

beste reclame die je als vervoerder kunt maken. Met zeggen dat we de treintickets gaan compenseren lossen we de problemen niet op. We moeten de vicieuze cirkel doorbreken. Daarom is het goed dat de staatssecretaris kijkt hoe hij dit structureel kan voorkomen. We moeten als Kamer niet telkens als NS de hand ophoudt, zeggen: alsjeblieft. Dat doen we niet en daarom zullen we niet meegaan met het voorstel van GroenLinks-PvdA.

De **voorzitter**:

De heer El Abassi en daarna de heer Olger van Dijk.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik ben het met de heer Heutink eens dat meer dan €560.000 als jaarinkomen gewoon belachelijk is. Daarmee komen er letterlijk tonnen in de zakken van de president-directeur. Ik wil daar ook graag een reflectie op. Maar ik zou de heer Heutink het volgende willen vragen. In de Kamerbrief die we hebben ontvangen, gaf het kabinet, waarin de PVV ook vertegenwoordigd is, namelijk aan dat er bij de NS niet meer te besparen valt. Geloof de heer Heutink dat en is hij, als er niet meer te besparen valt, bereid om vanuit de Kamer richting NS ook echt met een zak geld te komen?

De heer **Heutink** (PVV):

Wij hebben kennisgenomen van het rapport dat gaat over de vermeden kosten. Dat rapport is vorige week of twee weken terug -- dat zeg ik uit mijn hoofd -- gepubliceerd. Daarin wordt er wel degelijk ruimte gelaten voor het maken van andere keuzes. Dat gaat niet alleen om keuzes binnen de bedrijfsvoering, maar ook om politieke keuzes voor de staatssecretaris. Daarin zit toch ruimte. Over dat rapport wordt in die brief niet gerept. Het lijkt me dus zeer goed om daar ook naar te kijken. Dan hebben we nog een aangenomen motie, van onder andere de VVD, die verzoekt om een Rekenkameronderzoek om de bedrijfsvoering van de NS te bekijken. Daarbij zie ik ook grote kansen om te bekijken wat er nog meer mogelijk is. Dus ik geloof de staatssecretaris als hij dat zegt. Maar we willen wel even verder kijken, dus het boek is wat dat betreft voor ons niet dicht, zeg ik tegen meneer El Abassi, via u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer El Abassi nog een vervolgintrruptie heeft.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik dacht even dat de heer Heutink hierin het kabinet niet wilde volgen en dus ook de staatssecretaris niet, maar hij eindigde met de woorden dat hij de staatssecretaris hierin wel vertrouwt. Dan vat ik dat even op als: vertrouwen is goed; controle is beter. Ik begrijp dat de heer Heutink dat ook zelf wil controleren. Mag ik dat opvatten als dat de heer Heutink vindt dat het kabinet, en dus deze staatssecretaris, niet voldoende onderzocht heeft of er een manier is om meer geld te besparen dan dat het in de brief aangeeft?

De heer **Heutink** (PVV):

Die interpretatie laat ik aan meneer El Abassi. Ik doe hier gewoon mijn Kamerwerk als controleur van de regering. Dat nemen wij heel erg serieus. Als wij zien dat er nog meer ruimte is om de treinkaartjes te kunnen compenseren om dus zo ook de vicieuze cirkel bij NS te doorbreken -- want dat is uiteindelijk het doel -- dan doen we dat werk gewoon, en op de meest zorgvuldige manier waarop dat kan.

De **voorzitter**:

Er is nog een laatste interruptie van de heer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik realiseer me dat de heer Heutink nog niet klaar is met zijn bijdrage, maar hij geeft terecht aan dat er een president-directeur is die enorm veel verdient. Ik kan echt wel meegaan in zijn punt daarover. Ik hoor hem verder niet echt andere kosten opnoemen. Misschien noemt hij die later zijn bijdrage. Maar iedere keer als we het hebben over geld dat vanuit de Kamer richting NS moet, is de heer Heutink zeer voorzichtig. Als straks blijkt dat er geen manier is om te besparen en we toch met geld moeten komen om de burgers te helpen, ben ik benieuwd of de heer Heutink bereid is om de portemonnee te trekken.

De **voorzitter**:

Wilt u reageren, meneer Heutink? Nee. Dan is er een interruptie van de heer Olger van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik denk dat we dit debat terecht starten met de discussie over de bizarre, dreigende tariefsverhoging bij de NS, want dat is echt een groot maatschappelijk probleem. Ik denk dat we dat als Kamer hier eerder hebben besproken. Ik hoor de heer Heutink ook terecht zeggen dat de 12% verhoging die dreigt, onacceptabel is. Ik denk dat dit ook Kamerbreed zo gevoeld wordt. Tegelijkertijd vind ik twee dingen lastig. Er hangt ons een halve deal boven het hoofd. Volgens mij is het een halve deal en is dat nog geen feit. Ik hoor dat een beetje doorklinken, maar dat weet ik nog niet. Ik hoor zo graag wat de staatssecretaris daarover kan melden.

Twee. Ik hoor ook zeggen dat 0% het enige is dat acceptabel is. Zo heb ik de heer Heutink net gehoord. Is dat zo? Is voor de heer Heutink en de PVV elke stijging van de tarieven volgend jaar niet acceptabel?

De heer **Heutink** (PVV):

Ik gaf net ook al aan in mijn tekst dat op het moment dat wij de tarieven met 6% laten verhogen, dat per saldo een verlies 30.000 klanten voor NS betekent. Dat is echt immens. Wat doen we dan als Kamer? Blijven we dan zeggen: NS krijgt minder klanten en raakt in de financiële problemen, dus dan moet de Kamer maar weer bijspringen? Op deze manier komen we niet uit die cirkel. Dus wat ons betreft is 0% het uitgangspunt. Waarom? Niet alleen vanwege de bestaanszekerheid, maar juist ook vanwege de bedrijfsvoering van onze grootste treinvervoerder. Daarom denk ik dat het heel goed is dat de staatssecretaris, zoals hij ook aan ons heeft geschreven, inzet op een structurele oplossing om dat in de toekomst ook daadwerkelijk op 0% te kunnen houden. Als dat niet het uitgangspunt van de Kamer is, dan hebben we de verkeerde afslag genomen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Op het gevaar af dat het een technische discussie wordt: zoals ik de brief begrepen heb, gaat het over elasticiteit, over een stijging boven op de inflatie. De inflatie is het reguliere cijfer waarmee je de tarieven indexeert. Dat is ongeveer rond de 3%. Ik neem toch aan dat dat ook het uitgangspunt voor het beleid is dat de PVV ondersteunt. Dat mag wel elk jaar worden doorgevoerd. Als dat niet zo is, hebben we denk ik wel een andere financiële opgave met elkaar en ook een andere efficiencyopgave.

De heer **Heutink** (PVV):

Het uitgangspunt is betaalbare treinkaartjes. Volgens mij is de heer Van Dijk het met ons eens dat we bestaanszekerheid hoog in het vaandel hebben staan. We willen dat iedereen die dat wil de trein kan pakken op het moment waarop hij dat wil. Dat nemen wij als uitgangspunt, zeg ik tegen NSC.

De **voorzitter**:

Ik zie verder niemand die wil interrumpen. De heer Heutink vervolgt zijn betoog.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Naast alle lof die we net hebben uitgesproken voor de staatssecretaris hebben we wel grote vraagtekens bij dit onderwerp. Als de deal daadwerkelijk tot stand komt -- het hangt in de lucht -- hoe kan het dan dat NS nu ineens wel 40 miljoen euro op de plank heeft liggen? NS heeft nota bene bijna een jaar lang de hand opgehouden bij de belastingbetaler. Nu er wat druk op de ketel komt, is er ineens 40 miljoen euro beschikbaar. Hoe kan dat, vragen wij aan de staatssecretaris. Hoeveel geld is er volgens hem nog meer te besparen? Als er zo gemakkelijk 40 miljoen euro gevonden wordt, dan kan de rest van het geld ook wel worden bijgelegd. Om de heer El Abassi blij te maken: desnoods doet de president-directeur van NS zelf maar een duik van zijn eigen salaris in het zakje.

Voorzitter. Dan de veiligheid in en rondom de treinen. Ik zie dat ik een interruptie krijg.

De **voorzitter**:

De heer El Abassi is eigenlijk door zijn interrupties heen, maar hij wordt nu direct aangesproken. Graag kort een reactie.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik wilde dat we er dan al waren met die 5,5 ton. Zelfs al was de president-directeur bereid om gratis te werken, dan nog hebben we slechts 5,5 ton en hebben we nog ruim 39,5 miljoen te gaan. De heer Heutink wil wel goedkopere tickets, maar hij is niet bereid om te investeren. Ik blijf me afvragen hoe hij dat voor elkaar wil krijgen. Neem de buurlanden, bijvoorbeeld België, waar het drie keer goedkoper is. Daar is het parlement wel bereid om flink bij te leggen om de tickets goedkoper te maken. Ik hoor dat nog niet terug bij de heer Heutink. Hoe wil hij dat voor elkaar krijgen?

De heer **Heutink** (PVV):

Wat de Belgen doen, moeten de Belgen weten. Sorry, maar dat is mijn antwoord.

De **voorzitter**:

De heer Heutink vervolgt zijn betoog.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Ik wilde dus overgaan naar de veiligheid in en rondom de trein. Ongeveer twee weken geleden vond er een dodelijk ongeval plaats bij een niet-actief beveiligde overweg in Hooge Zwaluwe. Het is natuurlijk niet de eerste keer dat daar een ongeval gebeurd is. Het is overigens verschrikkelijk wat daar is gebeurd, wil ik nog even benadrukken. ProRail zegt dan daags na het ongeval: deze overweg is veilig. Nou, zeg dat maar tegen de nabestaanden. Ik vind zo'n uitspraak echt tenenkrommend. Is deze overweg een veilige overweg, vraag ik de staatssecretaris.

Voorzitter. Dan maak ik de overstap naar de situatie in de trein. NS-personeel en reizigers worden dagelijks bedreigd of nog erger. Het gaat zo niet langer. Er zullen dringend maatregelen genomen moeten worden. We zijn blij dat de staatssecretaris hiervan een prioriteit heeft gemaakt. Wanneer worden er bodycams ingevoerd bij NS? Elke dag langer wachten is er een te veel.

Voorzitter. Iedereen begrijpt dat er veel werk te doen is op het spoor. Het zal ook echt niet makkelijk zijn, maar iedereen ziet ook dat er wel degelijk iets moet veranderen. We wensen de staatssecretaris daarbij ontzettend veel succes en wijsheid toe.

Daar wil ik het vandaag bij laten. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank. Dan geef ik het woord aan mevrouw Veltman van de VVD voor haar inbreng.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. In dit debat wil ik het graag hebben over de prijsverhoging bij de NS, de veiligheid in de trein en op het perron, en het spoorgoederenvervoer.

Voorzitter. De VVD vindt het niet uit te leggen dat de prijs van de treinkaartjes zo veel stijgt terwijl de prestaties te wensen overlaten. De VVD gaat niet mee in het automatisme dat het "dan maar door de belastingbetaler opgehoest moet worden", maar is van mening dat de NS, zoals ieder ander bedrijf dat voor uitdagingen staat, naar de eigen bedrijfsvoering moet kijken voordat de reiziger of de belastingbetaler ervoor moet opdraaien. Ik heb ook

nog wat andere ideeën. Die volgen zo. Begin dit jaar zei de NS aan zijn max te zitten met het besparingsprogramma en niet nog efficiënter te kunnen werken. Een paar maanden later is 200 miljoen extra besparing mogelijk en weer twee maanden later lijkt 40 miljoen te worden afgesproken. Ik baseer me op de berichtgeving van vorige week, waarin staat dat de staatssecretaris de pijn wil delen. 120 miljoen verdelen: 40 miljoen voor rekening van de belastingbetaler, 40 voor de reiziger en 40 voor de NS. Hoe kan de staatssecretaris zo een goed beeld krijgen van de besparingsmogelijkheden bij de NS? Hoe kan hij een waardeoordeel vellen over de cijfers en de besparingsmogelijkheden? De NS zegt in feite: "Take it or leave it. Als je niet bijplust vanuit de staatskas, dan verhoog ik de prijs van de kaartjes." Maar hoe kan de staatssecretaris met zulke wisselende beelden afspraken maken met de NS? De staatssecretaris zei voor zijn beëdiging tijdens de hoorzitting: volgens mij zijn wij geen pinautomaat voor bedrijven of instellingen die denken "op het moment dat we een probleem hebben, gaan we naar Den Haag en dan vragen we om geld". Waarom is dan nu toch voor deze oplossing en voor deze verdeling gekozen? In feite leg je hiermee immers twee derde bij de belastingbetaler/reiziger en een derde bij de NS zelf. Waarom is dit niet andersom? Waar vindt hij de ruimte voor de dekking?

Vorige week ontving de Kamer een brief met vier scenario's ter voorkoming van de stijging van de ticketprijs van de NS. In het kort: de reiziger krijgt de rekening gepresenteerd, de belastingbetaler krijgt de rekening gepresenteerd, de NS gaat besparen of spitsheffing. "De NS gaat besparen" gaat in de brief wel heel snel van tafel. Ik vind dat we scherp moeten zijn op de besteding van ons belastinggeld en ik mis die scherppte hier. Vorig jaar kwam het Rijk over de brug met 120 miljoen, nu weer en ondertussen is er niets gebeurd. Overigens wil ik hier nog eens benadrukken dat spitsheffing voor ons geen optie is. Je treft de hardwerkende Nederlander die reist om naar zijn of haar werk te kunnen. Wat mij betreft gaan we bekijken hoe de NS zich tot zijn kerntaken kan beperken: reizigers met de trein van A naar B brengen. Al het overige mag wat mij betreft door andere partijen worden opgepakt. De NS investeert bijvoorbeeld groots in marketing en in van-deur-tot-deurarrangementen. Ondanks dat hierover afspraken zijn gemaakt en de ACM zich hierover heeft uitgesproken -- de afspraken kloppen in theorie -- lijkt er in de praktijk nog steeds geen open houding te zijn ten opzichte van andere aanbieders van deze diensten. Welke acties onderneemt de staatssecretaris om voor deze partijen, die vaak met groot succes meer mensen in de trein krijgen, juist de rode loper uit te leggen? Welke overige activiteiten kan de NS afstoten, zodat het bedrijf zich volledig op de kerntaken kan concentreren? Hoe kijkt de nieuwe staatssecretaris hiernaar? Gaat hij hierover in gesprek met de NS? Hoe ziet hij in dit verband de inspanningen van de NS om internationale diensten te rijden terwijl het eigen huis, de publiek opgedragen diensten, niet op orde is?

Voorzitter. Heeft de staatssecretaris zicht op de verlieslatende lijnen van de NS? Denkt hij erover om in gesprek te gaan met andere vervoerders die

diezelfde lijnen zonder subsidie of met aanzienlijk minder subsidie kunnen exploiteren maar meer mensen in de trein krijgen en een betere dienstverlening kunnen leveren? Hoe kijkt deze staatssecretaris aan tegen het feit dat andere partijen dan de NS betere sprinterdiensten tussen Zwolle, Groningen en Leeuwarden kunnen leveren met meer stations, eerder op de dag rijden, 's avonds langer doorrijden en meer ritten in de spits aanbieden, en dat zonder subsidie en met garanties? Hiermee zou je toch een betere bereikbaarheid voor de reiziger kunnen bieden? Meer openheid op het spoor daagt iedere vervoerder uit het beste te leveren en net als bij de concessie van het HRN zijn er afspraken te maken over prestaties en continuïteit. Niet voor niets zijn de lijnen aan de randen van het spoornet in Nederland gedecentraliseerd. Niet voor niets liet het kabinet vorig jaar weten dat dit tot verbetering van de dienstverlening aldaar heeft geleid en kan men daar nu met lagere kosten toe dan voor de decentralisatie.

Sociale veiligheid dan. Voor de VVD is het heel belangrijk dat we de veiligheid in de trein en op het perron verbeteren, zodat mensen veilig kunnen reizen en personeel veilig kan werken. Ik wil graag van deze staatssecretaris weten wat zijn inzet zal zijn en wat de stand van zaken is met betrekking tot het actieplan hiervoor. Ik ben benieuwd naar de voortgang. Verschillende van de voorgenomen maatregelen, onder andere identificatiemogelijkheden door boa's, vragen om wetwijzigingen en vereisen vaak gegevensdeling uit basisregistraties, wat lastig ligt voor de privacy. Hoe ziet de staatssecretaris de mogelijkheden voor het nemen van deze maatregelen? Daarnaast nemen alle vervoerders en ProRail verschillende extra maatregelen, waaronder fysieke maatregelen, bodycams, cameratoezicht, informatiegestuurde extra inzet van boa's en ingangscntrole bij verschillende haltes. Kan de staatssecretaris laten weten wat hiervan de stand van zaken is en of we hiervan al resultaten kunnen zien?

Het goederenvervoer is nodig voor het verdienvermogen van Nederland, voor banen en welvaart en om de zorg en de veiligheid in ons land te kunnen bekostigen, maar het concurrentievermogen van het vervoer van goederen over spoor staat onder druk: in 2023 12% volumedaling. Wat is de inzet van de staatssecretaris om de economie en de modal shift juist te stimuleren en een gelijk speelveld met andere landen te krijgen, wat nu niet het geval is? Wanneer komt de visie op spoorgoederenvervoer richting de Kamer? Waar het gaat om gevaarlijke stoffen zou er een balans moeten zijn met de omgeving en woningbouw. Kan de staatssecretaris met vervoerders en decentrale overheden tot een gezamenlijke visie komen voor hoe de gevaarlijke stoffen over spoor goed vervoerd kunnen worden en hoe tegelijkertijd fysieke veiligheid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op het netvlies staat bij alle betrokken partijen?

Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop van de fractie van GroenLinks-PvdA.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter en ook dank aan u voor het rapporteurschap voor het ERTMS. Het is een bijzonder technisch onderwerp en een taaie kluit, dus dank dat u dat op zich wilde nemen. Ik wil ook de staatssecretaris van harte welkom heten en feliciteren met zijn eerste debat op het gebied van openbaar vervoer, een ontzettend belangrijk thema. Ik hoop van harte dat hij niet zozeer op de winkel komt passen, maar ook echt bereid is om voortvarende stappen te zetten op dit dossier.

Voorzitter. GroenLinks-Partij van de Arbeid maakt zich grote zorgen over de staat van ons openbaar vervoer en met name over de situatie op het spoor. Vrijwel dagelijks ervaren reizigers uitval, vertragingen, langdurige werkzaamheden, agressie en vieze treinen. De kwaliteit staat door diverse oorzaken onder druk. Er is door NS en ProRail een verbeterplan gemaakt. We zien bijvoorbeeld dat er inmiddels gelukkig veel nieuwe conducteurs en machinisten zijn, maar de problemen op het spoor zijn nog lang niet opgelost. Precies nu zien de reizigers de berichten dat ze komend jaar fors meer moeten gaan betalen voor een treinkaartje. NS liet eerder weten dat de kaartjes zo'n 12% duurder worden. Dat is onacceptabel wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft. Inmiddels zien we in de media berichten dat de verhoging iets minder fors wordt, maar nog steeds ruim 6% als de berichten kloppen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of hij het ook niet zeer onwenselijk vindt dat de kwaliteit achteruitgaat, maar de kaartjes alsnog fors duurder worden. Hoe legt hij dat uit aan de reizigers? Maakt hij zich ook zorgen om het negatieve effect op het gebruik van de trein? Want zoals ik al zei: uit de mediaberichten komt naar voren dat er een deal zou zijn dat NS zo'n 40 miljoen uit de eigen organisatie moet halen, het kabinet 40 miljoen bijlegt en de overige 40 miljoen gedekt wordt door de duurdere kaartjes.

Ik maak me daar dus zorgen over, allereerst omdat voor veel mensen treinkaartjes nu al heel erg duur zijn. Fatsoenlijk ov is wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft een basisvoorziening en hoort dus betaalbaar te zijn. Wat ons betreft investeren we veel meer in goede publieke voorzieningen en zorgen we ervoor dat de trein voor iedereen betaalbaar is. Dit is ook voor de langere termijn een veel verstandigere investering. Als we willen voorkomen dat wegen dichtslibben en willen dat nieuwbouwlocaties goed bereikbaar zijn, dan is betaalbaar openbaar vervoer cruciaal. Wat mijn fractie betreft voeren we dan ook een Nederlandticket in waarmee we het ov veel betaalbaarder maken, met name ook buiten de spits. Ik weet dat er een onderzoek loopt, maar ik ben wel benieuwd hoe de staatssecretaris daarnaar kijkt. Staat hij hier positief tegenover?

Voorzitter. Ik maak me ook zorgen, omdat ik in eerdere debatten hier in de Kamer en nu ook uit berichten in de media begrijp dat zowel het kabinet als de coalitiepartijen willen dat er nog meer bezuinigd wordt bij de NS zelf. Natuurlijk willen we allemaal dat de NS zo efficiënt mogelijk is, maar we willen ook dat de NS innoveert en investeert in de toekomst. Ik ben bang dat als wij op korte termijn de NS vragen om in de eigen organisatie te snijden, dit voor de langere termijn ook gevolgen heeft voor innovaties die juist meer op kunnen leveren. Graag een reactie van de staatssecretaris op deze zorgen. Kan hij ook garanderen dat de NS voldoende mogelijkheden blijft houden om te innoveren?

De **voorzitter**:

Mevrouw Veltman voor een interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb een vraag aan de heer De Hoop. Hij heeft het over innovaties en mogelijkheden om juist te investeren in vernieuwende dingen. Dat is natuurlijk fantastisch; daar zijn wij ook voorstander van. Maar waarom moet de NS dat dan per se zelf doen? Als de NS zich zou kunnen concentreren op haar kerntaak, reizigers van A naar B brengen met de trein, dan zijn er natuurlijk genoeg mogelijkheden om ruimte te bieden aan allerlei partijen in de markt die zeer deskundig en bedreven zijn als het gaat om innovaties op het gebied van het vervoer van reizigers. Waarom zou de NS dat zelf moeten doen?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Toen ik de bijdrage van mevrouw Veltman beluisterde, dacht ik: vroeger was het bij de VVD "bouwen, bouwen, bouwen" en nu is het vooral heel erg veel "markt, markt, markt" op het gebied van openbaar vervoer. Ik maak me daar echt zorgen over, omdat ik vind dat openbaar vervoer een basisvoorziening is. Mevrouw Veltman schetst een scenario waarin de NS ontzettend veel geld ongericht zou uitgeven of niet goed met efficiëntie zou omgaan. Wij zijn daar echt streng op in de Kamer. We hebben de afgelopen jaren ook boetes uitgedeeld aan de NS om punctualiteit. We hebben echt meer gevraagd om efficiëntie, dus daar zitten we bovenop, en ik vind ook dat dat moet. Ik constateer alleen dat we nu wel weer heel veel van ze vragen. Ik denk echt dat het ook de operatie van NS raakt als we nog meer doen. 40 miljoen klinkt als veel geld en het is natuurlijk ook veel geld. Maar als je kijkt naar wat voor bedragen er zo meteen weer als cadeautjes worden gegeven door de VVD aan aandeelhouders, als je ziet dat er vorig jaar een accijnsverlaging van 1,2 miljard is uitgedeeld, wat naar de sterkste schouders ging in plaats van de

zwakste schouders, dan vind ik het wel een klein beetje krokodillentranen van de VVD over 40 miljoen om dan ook nog de hardwerkende Nederlander te noemen. Het is een relatief klein bedrag dat voor mensen heel erg waardevol is waardoor die treintickets niet omhooggaan. Dat kunnen wij als belastingbetaler prima ophoesten, als je ziet hoeveel geld er naar infra, wegen et cetera gaat. Ik vind het echt jammer dat de VVD daar zo'n beeld van schetst.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dan heb ik daar wel een vervolgvraag op, maar allereerst het volgende. De 1,2 miljard aan accijnsverlaging om voor de mensen het autorijden betaalbaar te maken, was inderdaad bedoeld om zo veel mogelijk mensen die hard werken te kunnen helpen om dat autorijden betaalbaar te houden. Ik vraag het nog maar eens een keer, zoals ik dat ook in een eerder debat heb gedaan: hoe leg je uit aan al die hardwerkende mensen -- overigens geldt hetzelfde voor bijvoorbeeld een spitsheffing, die net even ter sprake kwam -- dat je als kabinet niet probeert daar het beste in te bereiken, overigens net als lastenverlichting voor de middeninkomens en de hardwerkende Nederlanders? Maar mijn vraag gaat eigenlijk vooral om het volgende. De heer De Hoop begon zijn antwoord met: ja, marktwerking en het gaat om een basisvoorziening. Ik kan niet zo goed begrijpen waarom die twee dingen niet met elkaar samen zouden kunnen gaan. Kijk bijvoorbeeld naar de gedecentraliseerde lijnen op de randen van het railnet in Nederland. Die zijn gedecentraliseerd, die worden aanbesteed; dat is marktwerking. En daar is de dienstverlening erop vooruitgegaan. Het gaat om een basisvoorziening van openbaar vervoer/trein in die regio. Dus waarom kan dat niet?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Een aantal dingen kloppen gewoon niet. Ik zou mevrouw Veltman echt aanraden om het TNO-rapport over de accijnsverlaging te lezen. Daarin zie je dat het grootste gedeelte van die 1,2 miljard niet bij lage en middeninkomens terecht komt, maar juist bij degenen die het vaakst autorijden, en dat zijn de mensen met veel geld. Dat allereerst.

Ten tweede. Ja, er zijn heel veel regionale treinen die het ontzettend goed doen, ook in Noord-Nederland, waar ik zelf woon. Maar het is niet zo dat daar geen overheidsgeld naartoe gaat. Dat zijn ook gewoon concessies met provincies, waar ook belastinggeld naartoe gaat. Dus als u het scenario schetst dat daar geen belastinggeld naartoe gaat, dan klopt dat ook niet.

Dan over de operatie van de NS en wat je minder kunt doen. De vorige keer stelde mevrouw Veltman voor: misschien moet je de ov-fiets niet doen. Als je de reizigers bij de NS vraagt "wat voor product vindt u het fijnst als reiziger naast de trein", dan is het de ov-fiets. Daar zijn ontzettend veel mensen heel

erg blij mee. Het is dus niet zo dat er naast het rijden van treinen geen andere dingen gebeuren die ontzettend goed zijn voor de reiziger. Zou de markt dat misschien op een bepaalde manier kunnen oppakken? Misschien wel, maar het werkt ontzettend goed. Reizigers zijn er blij mee. Ik vind dat we dat niet moeten doen. Behoud nou die basisvoorziening. En als je uit die negatieve spiraal wilt, als we dat echt met elkaar willen, dan moet je structureel meer investeren in openbaar vervoer. Dat kan alleen als je het ziet als basisvoorziening.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman voor haar derde interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik wil graag even reageren op die ov-fiets, want de heer De Hoop moet wel luisteren tijdens het debat. Ik heb niet gezegd dat die ov-fiets weg moet. Ik vind het fantastische uitvinding. Ik heb alleen gevraagd of het nou per se de NS is die die ov-fiets moet exploiteren. Er zijn ook andere bedrijven die dat kunnen doen. Dat is de vraag die ik gesteld heb, dus ik wil niet dat deze woorden in mijn mond worden gelegd.

Dan over accijnsverlaging. Ja, als het doel van die accijnsverlaging zou zijn geweest om de allerlaagste inkomens te helpen, dan heeft meneer De Hoop gelijk. Maar dat was niet het doel van deze regeling. Deze regeling was er om grote groepen mensen te helpen die met de auto naar hun werk gaan.

De voorzitter:

Een reactie van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dat is precies het verschil tussen GroenLinks-Partij van de Arbeid en de VVD. Bij ons is het doel wel om de mensen met de allerlaagste inkomens te helpen. Die worden keihard geraakt als er nu een prijsverhoging komt bij de NS. Ik ben dus blij dat mevrouw Veltman dat verschil tussen onze beide partijen hier schetst.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord eerst aan de heer Heutink, dan aan de heer El Abassi en daarna aan de heer Olger van Dijk.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb een interruptie in de richting van meneer De Hoop. Er gaat over de hele looptijd van de concessie ruim 1 miljard euro van deze overheid naar NS. Wij hebben afstand genomen van het dividend dat we van NS krijgen als financieel aandeelhouder van NS: nul euro dividend. Er gaat heel erg veel geld naartoe. Ondanks dat en ondanks een zeer lucratief contract voor NS om al die treinen te kunnen rijden, lijden ze nog steeds verlies. Zou meneer De Hoop, in plaats van dat hij nu telkens meer geld blijft uitgeven, telkens maar de portemonnee blijft trekken voor NS, er niet beter op kunnen inzetten dat die treinen op tijd gaan rijden, dat er schone treinen zijn, en dat het veilig is in de treinen zodat er meer klanten naar de trein komen? Wij kunnen hier wel telkens gaan bijlappen, maar daar zit het probleem niet. Het probleem zit erin dat mensen de trein niet meer vertrouwen, dat mensen niet meer weten of ze van A naar B kunnen komen op een bepaald moment. Ik snap van die mensen volledig dat ze de trein niet meer pakken, dus waarom ziet GroenLinks-PvdA dat niet meer?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Kijk, ik vind het wel opvallend dat nu de heer Heutink de trein ook weer een beetje als marktproduct schetst. Dat zag ik eerder toch niet per se zo gebeuren bij de PVV. Ik heb toch altijd het idee gehad dat de PVV wel dicht bij GroenLinks-Partij van de Arbeid stond wat betreft het openbaar vervoer. U schetst nu toch ook een beetje een marktverhaal, dus dat verbaast mij enigszins. U heeft het over de punctualiteit en schone treinen. Iedereen wil dat. Dat is ook ontzettend belangrijk. Maar ik ben ervan overtuigd dat als wij niet structureel méér investeren in openbaar vervoer en NS, we elk jaar dit debat weer hebben. Dan kunnen we allemaal met de vinger naar de NS wijzen -- ik vind ook dat er heel veel beter moet en ik ben kritisch geweest op de concessie, op heel veel onderdelen; dat weet de heer Heutink ook -- maar we komen niet uit de vicieuze cirkel, die u zelf ook schetst, als we het te veel als marktproduct behandelen. Zorg nou voor een andere visie op openbaar vervoer. We komen er niet uit op deze manier. Ik had gehoopt dat juist de PVV, die op dit soort vlakken af en toe best wel aan onze kant staat, dat verhaal ook zou houden. We komen hier op deze manier niet uit. Ik hoop echt dat de heer Heutink, net als GroenLinks-Partij van de Arbeid, wil kijken naar structurele oplossingen. Ik vind goed dat er nu gezocht wordt naar structurele financiering. Maar het is nog steeds niet genoeg om deze problemen op te lossen. Ik hoop dat de PVV dat inziet. De problemen die u ziet bij de NS, zie ik ook, maar die kunnen we alleen oplossen als we het op die manier doen.

De heer **Heutink** (PVV):

Minder reizigers betekent minder inkomsten voor NS. Minder inkomsten voor NS betekent dat we hier weer een debat met elkaar hebben om meer geld over te maken. Wat doet GroenLinks-Partij van de Arbeid? Die gaat meer geld overmaken. Maar de reizigers lopen nog steeds weg. Dus zijn er minder inkomsten en dus hebben wij hier volgend jaar weer opnieuw met elkaar een debat over meer geld overmaken. Dus wat meneer De Hoop doet, is maar geld over blijven maken, terwijl wij zeggen: los die vicieuze cirkel op en zorg ervoor dat de klanten blijven. Dat is toch de cirkel die wij moeten doorbreken, zeg ik tegen GroenLinks-Partij van Arbeid, via u, voorzitter.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik doe helemaal niks. Het is uw staatssecretaris, hoor, die nu met de handen aan het stuur zit en die nu deze halve oplossing biedt. Als u daadwerkelijk vindt dat die reizigers moeten blijven, dan moeten we gewoon op die nullijn blijven. U schetst zelf ook dat als die hele 12% verhoging blijft staan, er misschien 60.000 reizigers en waarschijnlijk 30.000 reizigers minder per dag gaan. Dat komt doordat we die rendementseisen hebben. Die moeten eruit. We moeten op een andere manier naar openbaar vervoer kijken. Dus u kunt mij wel een verwijt maken, maar u heeft de staatssecretaris en u zit bij de grootste partij, dus neem dan zelf ook de verantwoordelijkheid. Ik vind het prima dat u nu met de vinger naar mij wijst, omdat ik een andere visie op openbaar vervoer heb. Dat is helemaal goed, maar uiteindelijk heeft u op dit moment een stuk meer macht dan ik. Dus ik denk dan: pak die dan, meneer Heutink; pak die dan. Zet uw staatssecretaris aan het werk om ervoor te zorgen dat die prijsstijging helemaal niet meer doorgaat, want dan verliest NS die reizigers niet en dan krijgen we die negatieve spiraal hier niet. Dus volgens mij was het vooral een oproep aan uzelf en niet zozeer aan GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De **voorzitter**:

Ik zie dat er geen vervolgintrruptie is. Dan wil ik het woord geven aan de heer El Abassi. Meneer El Abassi, ik zeg daar wel bij dat u al door uw drie interrupties heen bent. Tegen de collega's zeg ik dat ik diezelfde flexibiliteit bij u allen wil betrachten, mocht daar behoefte aan zijn.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik denk dat ik, als het om bezuinigen gaat, de lijn van de heer De Hoop wel kan volgen. Als je de bezuinigingen doorvoert, kan dat fatale gevolgen hebben voor de NS. Ik denk dat we ook gemeen hebben dat we willen opkomen voor de mensen die kwetsbaar zijn. Die lijn herkende ik eerder ook bij de PVV. Maar volgens mij moeten we ook kritisch zijn richting

grootverdieners. Aangezien het Rijk voor 100% aandeelhouder is van het bedrijf NS, zou ik willen vragen wat de heer De Hoop ervan vindt dat een directeur twee keer de balkenendenorm verdient, of zelfs iets meer.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Laat ik daar volstrekt helder in zijn: ik vind dat iedereen die een publieke of een semipublieke baan heeft, eigenlijk binnen de Wet normering topinkomens zou moeten zitten. Dat zit rond de €230.000, geloof ik. Ik zou dat meer dan genoeg vinden, maar ik ga daar niet over. Dus u kunt erop rekenen dat GroenLinks-Partij van de Arbeid ook vindt dat je niet zo veel hoeft te verdienen, maar daar heb ik vandaag geen invloed op. Als dat uw zorg is, dan is dat bij dezen rechtgezet.

De **voorzitter**:

De heer Olger van Dijk voor zijn derde interruptie.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Laat ik dan toch proberen vanuit Nieuw Sociaal Contract een bruggetje te slaan naar GroenLinks-Partij van de Arbeid. Ook wij vinden het namelijk belangrijk dat er betaalbaar en goed openbaar vervoer is, en dat het tot een race to the bottom leidt als we die prijzen enorm verhogen. Tegelijkertijd -- dat heb ik hier ook eerder bepleit in de Kamer -- vind ik het vanuit NSC gezien heel lastig om grip te krijgen op NS, de bedrijfsvoering van NS en de vraag welke efficiencymogelijkheden er daar zijn. We hebben daarop aangedrongen en dan zien we dat er toch heel veel meer mogelijk is dan we eerder hadden gedacht. Ook vanuit NSC is er in principe steun voor de huidige concessiemethodiek vanwege de mogelijkheden van sturing. Tegelijkertijd wil je dus de efficiencywinst en zorgen dat het geld op die manier goed besteed wordt. Wat is de visie van GroenLinks-Partij van de Arbeid op de efficiency bij NS en wat daar nog te halen is? Ook hier kunnen we een opvatting over hebben. Ik constateer toch dat we dit voorjaar een discussie zijn gestart over een buitenlandse deelneming en dat dat vervolgens in een stroomversnelling is geraakt. Wat is de visie van GroenLinks-Partij van de Arbeid op dit thema?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dat is een hele heldere en terechte vraag. De buitenlandse deelneming vind ik ook een interessante. Ik zie namelijk ook dat die op dit moment niet per se heel erg rendabel is. Het was best te beargumenteren dat NS die afstootte. Daar zat een logica in. Maar dat is op korte termijn. Ik kan me best voorstellen dat NS over tien à vijftien jaar denkt: potverdorie, het was nu met

het internationale vervoer toch wel fijn geweest als we die hadden. Op korte termijn kan iets heel goed ogen, terwijl het op lange termijn een ander beeld kan geven. We hebben gezien dat die keuze gemaakt is. Die is ook goed geredeneerd gemaakt. Daar zijn we ook niet op een bepaalde manier voor gaan liggen. Wat dat betreft ben ik het dus met u eens. Het andere deel van uw vraag ben ik even vergeten.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Wat is uw visie op de efficiencywinst? Hoe kunnen we er druk op uitoefenen dat die, waar haalbaar, toch gemaximaliseerd wordt?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Helder. Kijk, er zijn nu bijvoorbeeld ook een aantal mensen hun baan verloren op kantoor bij NS. Dat zijn voor een deel misschien banen die niet direct innovatie raken, maar het zijn wel 500 mensen die hun baan kwijt zijn. Ik maak me ook zorgen als we te makkelijk gaan spreken over een aantal mensen die bij de NS werken en die daar vast ook een rol in hebben. Ik vind het heel moeilijk inzichtelijk te krijgen: raakt dat niet de operatie? Daar is weer een keuze in gemaakt. Ik denk dat wij aan de grens zitten van wat wij verder van de NS kunnen vragen. Daarom heb ik de staatssecretaris gevraagd hoever wij kunnen gaan voordat wij daadwerkelijk de operatie raken die de NS moet hebben. Ik kan me best voorstellen dat er op het gebied van ERTMS en andere zaken omtrent innovatie dingen zijn waar de NS nu een stap langzamer zet dan andere landen in Europa zouden doen. Dat moet je niet willen. Ik vind het lastig in te schatten, vandaar dat ik die vraag nadrukkelijk aan de staatssecretaris gesteld heb.

De **voorzitter**:

Ik kijk even of er een vervolgvraag is. Nee? Dan geef ik het woord aan mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoorde de heer De Hoop net aan de staatssecretaris vragen hoe hij het uitlegt dat de prijs voor de reizigers omhooggaat en de prestaties omlaaggaan. Tegelijkertijd zien we dat we heel weinig zicht hebben op welke besparingen er mogelijk zijn bij NS. Daar vraagt de heer De Hoop ook naar. Maar hoe legt hij dan uit dat de belastingbetaler moet opdraaien voor deze verhoging, als dit zicht er niet is, als dit niet klopt met de prestaties? Waarom en hoe denkt de heer De Hoop dit uit te leggen aan de belastingbetaler?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Het is natuurlijk niet zo dat alles wat met punctualiteit of onderhoud te maken heeft per definitie de schuld van de NS is. Bij spoorbeheerder ProRail gaan ook behoorlijk wat dingen fout. Om heel veel redenen kun je daar ook niet zo veel aan doen. Daar hoor ik vandaag tot nu toe niemand over. Ik vind het ingewikkeld dat alle pijlen op de NS gericht zijn en niet op een aantal zaken die ook bij ProRail verkeerden gaan. Ik ben het wel heel erg met mevrouw Veltman eens dat het heel ingewikkeld is om uit te leggen aan de reiziger dat jouw product minder wordt en je er meer voor vraagt. Ik vind dat de overheid ook een verantwoordelijkheid heeft om daarin bij te springen, omdat wij met elkaar een concessie hebben. Wij willen dat de NS het spoor rijdt en dat ProRail het spoor beheert, dus dat vergt dan ook een bijdrage van de belastingbetaler. Maar de VVD schetst wederom een scenario alsof er miljoenen, miljarden naar het openbaar vervoer gaan, wat totaal uit verhouding is. Kijk alsjeblieft nog een keer naar de begroting van IenW. Volgens mij wordt er aan heel veel zaken veel te veel geld uitgegeven in vergelijking met het openbaar vervoer. Op dat punt liggen onze partijen mijlenver uit elkaar. Ik heb ook niet het gevoel dat mevrouw Veltman en ik elkaar daar vandaag verder in gaan vinden.

De **voorzitter**:

Dat zou kunnen.

De heer **Heutink** (PVV):

Meneer De Hoop zit een beetje sensatie te maken hier, want hij houdt ons voor dat allemaal mensen hun baan zijn kwijtgeraakt. Nou, er zijn 500 banen die met natuurlijk verloop zullen gaan stoppen. Dat zijn mensen die met pensioen gaan of mensen die ergens anders gaan werken. Er is nog helemaal niemand ontslagen. Ik begrijp dus niet zo goed wat GroenLinks-PvdA hier aan het doen is. Het klopt gewoon van geen kant.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Of het nou natuurlijk verloop is of niet, het zijn wel 500 banen die weg zijn bij NS. Wat ik probeer te schetsen, is dat ik denk dat die banen er niet voor niks waren. Ik denk dat die ook een belangrijke rol hadden in de organisatie van de NS. Of dat nou volledig met natuurlijk verloop is gegaan of niet ... Misschien was mijn woordkeuze daarin verkeerd; dan corrigeer ik die. Waar ik in ieder geval wel zeker van ben, is dat we heel voorzichtig moeten spreken over een aantal banen in zo'n organisatie, die er niet voor niks zitten. Ik vind

dat de heer Heutink daar heel makkelijk overheen stapt; dat geldt ook voor andere partijen.

De heer **Heutink** (PVV):

Dit is dus precies de kern van de discussie. We hebben een treinvervoerder die mogelijk efficiënter kan werken. Daarom hebben we de motie-Veltman aangenomen om dat onderzoek te doen. We weten dat er acties worden ondernomen om te snijden in het aantal banen. Als je kunt snijden in het aantal banen, kun je dus efficiënter werken en geld besparen. Dat hoeft niet iets negatiefs te zijn. Het is toch niet erg om het daarover te hebben? We hebben geld nodig om dat treinkaartje goedkoper te maken. Dan moeten we daar toch de sleutel vinden?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik constateer dat we in een herhaling van een debat zitten dat we de hele tijd al hebben. Er zijn een aantal partijen die menen dat er nog steeds heel veel meer te halen valt bij de NS. Ik heb daar een heel ander inzicht in. Ik merk dat de PVV een heel eind opschuift naar de VVD op dat dossier. Dat vind ik heel erg jammer, omdat ik ervan overtuigd ben dat openbaar vervoer een basisvoorziening is. Op deze kant van de discussie had ik in het kabinet eigenlijk een beetje gehoopt op de PVV, maar ik moet zeggen dat ik die hoop een beetje begin te verliezen, meneer Heutink.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop vervolgt zijn betoog.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. De afgelopen tijd zijn we verschillende keren onaangenaam verrast door berichten over constructiefouten op de hogesnelheidslijn waardoor er forse vertragingen zijn. Omdat de trajecten van het Nederlandse spoornet zo met elkaar verbonden zijn, leidt vertraging op de hsl ook elders tot problemen. Reizigers op veel trajecten hebben dus last van deze constructiefouten. Er wordt nu gewerkt aan een herstelplan. Dat moet uiteraard zorgvuldig gebeuren, maar het is wel belangrijk dat we hier vandaag van de staatssecretaris duidelijkheid krijgen dat de problemen voortvarend worden opgepakt. Ik hoop van de staatssecretaris te horen dat in december de eerste snelheidsverhogingen van 80 naar 120 kilometer per uur van start kunnen gaan. Dat is niet alleen belangrijk voor de hsl, maar ook voor andere trajecten. Er zijn de komende tijd veel en vaak langdurige werkzaamheden. Dat levert voor de reizigers veel hinder op. Maar het is

uiteraard van groot belang dat het spoor goed onderhouden wordt. Het is van belang dat de werkzaamheden zo zorgvuldig, maar ook zo spoedig mogelijk worden gedaan. We begrijpen dat ProRail regelmatig tegen allerlei lokale eisen aanloopt en dat werkzaamheden hier soms onnodig door belemmerd worden en dus langer kunnen duren. Wil de staatssecretaris toezeggen dat hij gaat kijken hoe er landelijk uniforme richtlijnen kunnen komen voor werkzaamheden bij ProRail?

Voorzitter. Al geruime tijd leven er toenemende zorgen over de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. De Kamer vraagt hier al geruime tijd aandacht voor. Van links tot rechts willen we dat reizigers veilig met de trein kunnen reizen en dat medewerkers veilig hun werk kunnen doen. Helaas lukt het maar niet om de veiligheidsmedewerkers van de NS en de andere vervoerders toegang te laten krijgen tot het politiesysteem zodat zij de identiteit van een overlastgever kunnen vaststellen. Mevrouw Veltman had het hier ook al over. Vorige week heb ik tijdens mijn werkbezoek bij de NS voorbeelden gehoord van situaties waarbij er uren gewacht moest worden op de komst van de politie. Dat is zeer onwenselijk. Ook de politie kan haar tijd beter inzetten. Daarom wil ik vandaag van de staatssecretaris horen wanneer dit probleem eindelijk opgelost wordt.

Voorzitter. Dan een ander belangrijk punt, namelijk de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Gisteren verscheen er een rapport over de uitvoering van het VN-verdrag voor mensen met een beperking. Hieruit blijkt dat Nederland op veel vlakken nog stappen moet zetten, ook in het ov. Het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV voor 2040 is ontzettend mooi, maar voor heel veel mensen die tot die tijd problemen hebben, is het natuurlijk niet genoeg.

Voorzitter. Graag wil ik nog een aantal specifieke trajecten aan de orde stellen. Allereerst de Lelylijn. Gelukkig konden we in het hoofdlijnenakkoord lezen dat het kabinet verder wil met deze lijn. De vraag is echter hoe serieus die ambities zijn. Er is namelijk geen geld voor gereserveerd in de financiële paragraaf, en op mooie woorden kan geen trein rijden. De Lelylijn is niet alleen belangrijk voor een snelle verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad, maar ook voor de regio's rond het traject rondom woningbouw. Het is echt belangrijk dat er zekerheid komt. Wat gaat de staatssecretaris concreet doen om de aanleg van de Lelylijn dichterbij te brengen? Hoe gaat hij ervoor zorgen dat het benodigde geld er komt, maar ook dat er met dat potje van 3 miljard niet gerommeld wordt? Gaat hij ook zijn best doen om de Lelylijn een ladder hoger te krijgen in het Ten-T-netwerk binnen Europa?

Voorzitter. Dan heb ik nog twee korte dingen. Het traject Zwolle-Deventer is nog steeds enkelsporig. Als het dubbelsporig wordt, kunnen Zwolle en Deventer mogelijk een extra station krijgen. Dat is ontzettend belangrijk voor de woningbouw in beide steden. Hier wordt al jaren over gesproken. Kan de staatssecretaris toezeggen dat hij voor het MIRT-debat opnieuw met de regio om tafel gaat en de Kamer hierover een brief stuurt?

Tot slot zou ik graag van de staatssecretaris horen wat de concrete ambities zijn op het gebied van internationaal openbaar vervoer en de ticketing daarvan.

Dan helemaal tot slot. Ik heb nog een seconde of tien. Ik wil vandaag ook mijn waardering uitspreken voor de medewerkers van de NS. Zij verdienen goede arbeidsvoorwaarden. Dat betekent ook een goed vroegpensioen. GroenLinks-Partij van de Arbeid steunt hen in die strijd.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik nu het woord aan de heer Olger van Dijk van de fractie van NSC.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Er werd al aan gememoreerd: dit is het eerste debat van de nieuwe staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, Chris Jansen. Allereerst wil ik hem heel veel succes wensen op een van de mooiste, maar ook ingewikkeldste portefeuilles. Mooi omdat goed openbaar vervoer belangrijk is voor Nederland. Het is een basis voor veel mensen die anders niet kunnen reizen en een manier om heel Nederland bereikbaar te houden. Maar het is ook ingewikkeld, vanwege de manier waarop we het ov hebben georganiseerd in Nederland. Dan denk ik in het bijzonder aan de sturing op het spoor richting ProRail en de NS. Het hoofdlijnenakkoord bevat daarnaast een aantal mooie speerpunten voor het spoor. Ook vanuit Nieuw Sociaal Contract noem ik graag de Lelylijn, maar zeker ook de Nedersaksenlijn.

Voorzitter. Tijdens de hoorzitting eind juni hebben we de toen nog kandidaat-staatssecretaris kort bevraagd op zijn visie op het openbaar vervoer. Graag zou ik hem willen uitdagen daar vandaag op door te gaan nu hij verder is ingewerkt op alle dossiers. Mijn eerste vraag aan de nieuwe staatssecretaris is dan ook of hij op basis van het hoofdlijnenakkoord richting het nieuwe regeerprogramma en de begroting zijn visie op het spoor nog eens uiteen kan zetten. Wat zijn de drie grote uitdagingen waar hij deze kabinetsperiode mee aan de slag wil? Wanneer is zijn termijn op dit dossier geslaagd? Wanneer kunnen we een concreet voorstel verwachten voor grensoverschrijdend spoorvervoer, inclusief de aansluiting van vijf treinstations op het internationale hsl-netwerk?

Voorzitter. Half augustus werd ook ik bruut uit de recesmodus gehaald met een aantal uitspraken van de heer Koolmees. Hij verantwoordde zich voor de tegenvallende prestaties op het spoor, maar hij beloofde verre van beterschap. Er wacht ons een pittig najaar door een groot aantal werkzaamheden en tijdelijke snelheidsbeperkingen. Dat was niet wat Nieuw

Sociaal Contract beoogde toen de vorige staatssecretaris werd verzocht om strakker toezicht met een inmiddels gestart verbeterprogramma. Hoe is dat te rijmen met de boodschap van de NS? Kan de staatssecretaris aangeven hoe het loopt met dat verbeterprogramma? We hebben een plan van aanpak gehad, maar levert dat al iets op? Is er niet een veel structurelere aanpak nodig om de problemen te lijf te gaan, waarbij de sturing op NS en ProRail wordt bekeken? Deelt de staatssecretaris de pessimistische inschatting van de NS voor dit najaar? Betekent dit ook dat de bodemwaarden voor onder andere punctualiteit niet gehaald gaan worden? Om het praktisch te maken, moeten mensen zoals ik er rekening mee houden dat het in elk geval op dinsdag en donderdag weer staan wordt in de spits in de trein. In dat kader vraag ik of de staatssecretaris, en ook de minister, van plan is de door NSC bepleite aanpak voor het spreiden van verkeer over de dag en de week met extra energie voort te zetten.

Voorzitter. Negen van de tien slechts presterende lijnen liggen aan de hsl. De heer De Hoop had het er al over. De snelheidsbeperkingen op de hsl hebben een olievlekwerking over heel Nederland. Twee dingen hierover waar mijn fractie op zal blijven hameren. De hsl is een miljardenproject. De beperkingen die nu na twintig jaar opspelen, zijn eigenlijk een blamage voor de Nederlandse civiele bouwtraditie, zeg ik als civiel ingenieur met pijn in het hart. Rijkswaterstaat als opdrachtgever wijst deze zomer naar de aannemer die verantwoordelijk is voor het ontwerp en de bouw. Maar hoe zit het nu? Kan de staatssecretaris helderheid verschaffen? Wordt de toenmalige aanbesteding onderzocht met naast RWS ook de rol van de betrokken aannemers? Is deze nieuwe staatssecretaris bereid de onderste steen boven te krijgen en zo nodig verantwoordelijken aansprakelijk te stellen?

Dan het tweede punt. Hoe komen we hier snel uit? Is de staatssecretaris bezig met een structurele oplossing voor de hsl? Wanneer is die te verwachten? Kunnen de TSB's -- ook hier vroeg de heer De Hoop al naar -- op de hsl per start dienstregeling 2025, dus in december van dit jaar, van 80 naar 120 kilometer per uur?

Voorzitter. De tragiek van de boodschap van NS en ProRail is dubbelop. We moeten het niet alleen doen met "het komt voorlopig niet goed", maar ook met de boodschap dat de ticketprijzen de pan uit rijzen. De combinatie van tegenvallende prestaties en een enorme prijsverhoging is een race to the bottom voor het spoorvervoer in Nederland. Dat moeten we niet laten gebeuren. Ik herhaal graag dat ook voor NSC een stijging van 10% of meer onacceptabel is. We lazen maandag in de krant dat er misschien een deal is. Maar dit is het moment en hier zit de Kamer. Kan de staatssecretaris ons meenemen in de laatste stand van zaken? Kan hij aangeven of het inderdaad een structurele oplossing is en wat voor hem een acceptabele uitkomst zou zijn?

Voorzitter. Een ander groot thema op het spoor is sociale veiligheid. Een aantal fracties hebben ernaar gevraagd. Ik heb deze zomer zelf ervaren hoe

de trein met name in de late avonduren door zwartrijders en overlastgevers een no-go-aree wordt. Veel mensen hoor ik over het hinderlijke en intimiderende gedrag van zwartrijders die incheckpoortjes omzeilen door achter een ander aan te lopen of eroverheen te springen. Hoe bekijkt de staatssecretaris dit probleem van sociale onveiligheid? Hoe denkt hij invulling te geven aan de afspraken uit het hoofdlijnenakkoord?

Dan specifiek over zwartrijders. Is er een schatting bekend van hoeveel inkomsten de NS misloopt door zwartrijden? Wat doet de NS om het bestaande bestand van conducteurs en stationsbeveiligers zo in te zetten dat de pakkans van zwartrijders verhoogd wordt?

Voorzitter, ik rond af. Uitdagingen te over op het spoor. NSC heeft hoge verwachtingen van deze staatssecretaris. Ik wens hem nogmaals heel veel succes. We zien uit naar de samenwerking.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank. Dan geef ik nu het woord aan de heer El Abassi van de fractie van DENK.

De heer **El Abassi** (DENK):

Voorzitter, dank u wel. Het spoorwegennetwerk is de levensader die ons land doorkruist. Het is de verbinding tussen onze grote en kleine dorpen en het creëert verbinding tussen individuen, culturen en economieën. Maar door de recente aankondigingen van de NS dat de prijzen voor treinreizen fors zullen stijgen, wordt het verbinden voor steeds meer Nederlanders onmogelijk gemaakt. De verwachte prijsstijging voor 2025 staat momenteel op 6%. De NS heeft aangegeven dat deze prijsverhogingen nodig zijn om verliezen te compenseren en de dienstregeling op peil te houden. Voor DENK is dit onacceptabel. Mobiliteit moet namelijk betaalbaar blijven. Het is een universeel mensenrecht. Ook onze staatssecretaris Jansen geeft zelf aan dat het van groot belang is dat het openbaar vervoer betaalbaar blijft. Tegelijkertijd wordt er een prijsstijging aangekondigd die het reizen met de trein voor veel Nederlanders onbetaalbaar maakt. Een steeds grotere groep Nederlanders wordt door deze verhogingen sociaal uitgesloten. Treinreizen is al bijna niet mogelijk voor de gewone Nederlander en het wordt alleen maar erger.

Voorzitter. Het openbaar vervoer van Nederland is al een van de duurste van Europa. Uit het RTL-artikel van eind vorig jaar is naar voren gekomen dat een retourtreinkaartje van Essen naar Antwerpen bij de Belgische spoorwegen in het weekend slechts €6,60 per persoon kost. Vanaf Roosendaal betaal je bij de NS per persoon maar liefst rond de €16,60 voor een retourtje, voor

dezelfde trein die ook in Essen stopt. Dat is €10 meer, terwijl de rit van Roosendaal naar Essen een soortgelijke afstand is. Kan de staatssecretaris uitleggen waarom we in Nederland bijna drie keer zo veel betalen ten opzichte van soortgelijke Belgische ritten?

Voorzitter. Tot dit jaar kon je in België tegen korting een duoticket kopen. Wat vindt de staatssecretaris van een duoticket, waarbij mensen tegen korting samen kunnen reizen?

Voorzitter. Er is meer om jaloers op te zijn. In België kunnen reizigers van 65 jaar en ouder ongeacht de afstand een rit maken in de trein voor slechts €8,30. Als België dit kan, waarom kan Nederland dit dan niet? Je kunt ook een treinkaartje van Roosendaal naar Essen boeken via de Belgische spoorwegen in plaats van via de NS. Op gevoel zou je denken dat je dan duurder uitkomt, maar het tegenovergestelde is waar. Het is rond de €2,60 goedkoper via de Belgische spoorwegen.

Voorzitter. Het kan nog gekker. Wie van Amsterdam naar Boedapest wil, betaalt bij de NS €109,90. Wie precies dezelfde rit reist op hetzelfde tijdstip en met dezelfde trein, boekt bij de Hongaarse maatschappij hetzelfde ticket voor slechts €66. Ik snap er helemaal niks meer van. Kan de staatssecretaris uitleggen hoe dat komt? Ik ontkom er niet aan te concluderen dat de tussenkomst van NS een prijsverhogend effect heeft. Wat gaat de staatssecretaris doen om onze ritten goedkoper en betaalbaar te maken?

Voorzitter. De prijzen waren en zijn al hoog en worden alleen maar hoger. De prijs voor een retourtje Zwolle-Utrecht was in 2008 nog €23,30. Met de prijsstijging van 6% zal in 2025 een retourtje Zwolle-Utrecht maar liefst €38,16 kosten. We hebben het hier over een belachelijke procentuele toename van bijna 64%. De kloof tussen inkomen en treinkosten zal in 2025 met de verwachte stijging van 6% alleen maar toenemen. Volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid leidt elke procent prijsstijging tot een daling van 0,45% in het aantal reizigers. Dit betekent dat er met een prijsstijging van 6% een daling van 2,7% zal plaatsvinden in het aantal reizigers dat in 2025 met het openbaar vervoer zal reizen. Deze daling is ten nadele van de NS, ten nadele van de Nederlanders en dus ook ten nadele van Nederland. Wat gaat de staatssecretaris doen om te voorkomen dat het aantal reizigers zal dalen?

Voorzitter. Als we willen dat het openbaar vervoer een alternatief vervoermiddel wordt, dienen we hier ook naar te handelen. We willen dat de wegen ontlast worden. Om van de trein een realistisch alternatief te maken, dienen we meer te investeren in sporen en treintoestellen. De treintarieven moeten omlaag en de kans op een gegarandeerde zitplaats moet groter worden. We moeten de mensen blijven stimuleren om het openbaar vervoer te gebruiken, er moeten betere aansluitingen en meer haltes komen op rustige bestemmingen waar in- en uitgestapt kan worden, en de wachttijden moeten minimaal worden. Niemand zit namelijk na een lange dag op het werk nog te wachten op een onbetrouwbare reistijd, een vertraging of een

overvolle treincoupé. Voor woon-werkverkeer spelen gemak en reistijd voornamelijk de doorslaggevende rol in de vervoermiddelkeuze. Laten we deze keuze voor onze Nederlanders vergemakkelijken door ervoor te zorgen dat reizen met het openbaar vervoer met net zo veel gemak en comfort kan als het reizen met ieder ander vervoermiddel.

Ten slotte, voorzitter. De levensader, het spoor, moeten we in leven houden.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan zou ik nu aan de heer De Hoop willen vragen om het voorzitterschap tijdelijk over te nemen, zodat ik mijn eigen inbreng kan doen.

Voorzitter: De Hoop

De voorzitter:

Dat doe ik met alle liefde. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Koekkoek van Volt.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dank, voorzitter. Het was een bijzonder moment: de zuidelijke ringweg rond Groningen ging voor het eerst in tijden weer open. Groningen had de afronding van het project ook heel mooi gevierd. Iedere inwoner mocht een stuk lopen op die nieuwe zuidelijke ringweg. Daar werd met enthousiasme op gereageerd. Binnen korte tijd ontstond er een file van lopende mensen op de nieuwe weg. Hoewel de opening van een ringweg natuurlijk een feestelijk moment is -- de stad wordt daardoor weer meer bereikbaar -- was de file van mensen een voorbode van de file van auto's die ontstond op de dag dat de ringweg weer voor auto's in gebruik werd genomen.

Voorzitter. Waarom spreek ik over de opening van een ringweg in een debat over het spoor? Dat doe ik omdat het gebeuren rondom die ringweg het dilemma van deze tijd duidelijk zichtbaar maakt. De weg werd aangelegd om de stad meer bereikbaar te maken, maar op het moment dat de weg in gebruik werd genomen, stond het verkeer vast. Dit is wat we moeten beseffen: meer asfalt maakt ons niet meer mobiel; het nodigt uit om meer de auto te gebruiken. Wat Volt betreft is dit de centrale vraag voor de komende periode. Daarom is dit ook een goed moment om dit met de nieuwe staatssecretaris te bespreken. Hoeveel aandacht besteedt de staatssecretaris aan het spoor? Want zoals het gezegde stelt: dat wat je aandacht geeft,

groeit. Het spoor, de frequentie van treinen en het gemak van reizigers moeten groeien, niet alleen omdat de trein een belangrijk onderdeel is van de oplossingen van vraagstukken over mobiliteit, invulling van de ruimte en het klimaat, maar ook -- misschien juist vooral -- omdat ontzettend veel mensen de trein al gebruiken voor woon-werkverkeer, uitstapjes en vakanties. We zouden juist voor die mensen het leven makkelijker moeten maken. Graag hoor ik daarom van de staatssecretaris hoe hij nu die verhouding tussen asfalt en treinen ziet -- hoeveel geld gaat er naar sporen en hoeveel naar asfalt? -- en hoe die zou moeten zijn om het spoor goed en structureel als schoon vervoermiddel in te zetten. Hoe gaat de staatssecretaris het komend jaar investeren in meer en beter spoor, waarbij zowel het personenverkeer als het goederenverkeer erop vooruitgaan?

Voorzitter. Het is al veel besproken vandaag: als we daadwerkelijk meer mensen in de trein willen krijgen, kunnen de prijzen voor treinkaartjes niet buitenproportioneel hard stijgen, want iedere procent prijsstijging zorgt voor een vermindering van het aantal reizigers met ongeveer een half procent. Het is goed dat die prijsstijging niet zo hoog is als in eerste instantie werd aangekondigd, maar er zijn nog steeds zorgen dat een dagje uit voor gezinnen of het woon-werkverkeer voor de meeste mensen hierdoor een hele hoge kostenpost oplevert. Ik heb de brief met de verschillende scenario's gelezen en ik heb in de krant over de mogelijke deal gelezen, en ik begrijp uiteraard dat rondom Prinsjesdag de daadwerkelijke plannen zullen komen, maar omdat we het debat nú voeren, zou ik samen met de andere collega's wat meer over de denkrichting van de staatssecretaris, zeker ten aanzien van de dekking, willen horen. Vooral wil ik weten -- volgens mij refereerde collega De Hoop daar ook al aan -- hoe wij ervoor gaan zorgen dat er een meer structurele oplossing komt, want dit is zeker niet de eerste keer dat we met hoge kosten voor een treinrit geconfronteerd worden.

Voorzitter. Naast het onder controle houden van de hoge kosten is het voor reizigers ook van belang dat het spoor toekomstbestendig is. Nu lees ik in de Kamerbrief dat de verwachting is dat het reizigersvervoer zal toenemen en dat ook het spoorwegvervoer zal toenemen. Daarom is het extra belangrijk dat we de basiskwaliteit van het spoor op orde houden en het netwerk toekomstbestendig maken. In dat verband heb ik een specifieke vraag over het onderhoud van het spoor. Er zijn namelijk veel uitdagingen, zoals weinig grondstoffen en weinig technisch personeel, maar die zijn wel nodig voor het onderhoud van het spoor. Naast het vraagstuk van grondstoffen en technisch personeel hebben we ook nog andere vraagstukken die we willen oplossen, namelijk het bouwen van huizen en de duurzame-energietransitie. Welke oplossingen ziet de staatssecretaris hiervoor? Hoe houden we het onderhoud van het spoor structureel op orde, ook in het kader van die andere uitdagingen die er zijn? Ziet de staatssecretaris bijvoorbeeld mogelijkheden om langjarige contracten af te sluiten voor het onderhoud van het spoor?

Dan heb ik nog twee vragen over het goederenvervoer. De toekomstbestendigheid van het spoor betekent ook meer aandacht voor dat

goederenvervoer. In verhouding tot het vervoer over de weg heeft het spoorvervoer een relatief klein aandeel, maar juist Nederland als doorvoerland kan kansen pakken om dat aandeel groter te maken. Maar dan moeten we zo goed mogelijk rekening houden met de specifieke uitdagingen van dat goederenvervoer. Daarover heb ik twee vragen. De regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in Europa zijn niet geharmoniseerd. Dat is een behoorlijke belemmering, omdat het merendeel van het goederenvervoer over de grens gaat. Daar wordt wel al een tijd hard aan gewerkt. Ik zou graag van de staatssecretaris horen hoe deze onderhandelingen over die harmonisatie lopen, waar obstakels zijn en vooral of hij een inschatting kan maken wanneer we dan wel tot in ieder geval basisharmonisatie kunnen komen, waardoor die belemmering wordt opgeheven. Wat is de inzet van Nederland hierop?

Ook hoor ik graag van de staatssecretaris of hij bereid is om onderzoek te doen naar de effecten van nationale wetgeving op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Want Nederland stelt eisen aan dat vervoer van gevaarlijke stoffen, en het is niet altijd duidelijk wat de toegevoegde waarde van die eisen is. Deze eisen meer in lijn brengen met de Europese norm zou het goederenvervoer meer ruimte bieden. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om in overleg met lokale overheden en andere ministeries te kijken naar wat er mogelijk is, uiteraard zonder afstand te doen van de hoge veiligheidseisen die noodzakelijk zijn voor dit type vervoer?

Tot slot, voorzitter, wil ik de staatssecretaris vragen naar zijn inzet in Europa. Het is denkbaar dat wanneer zich uitdagingen voor het nationaal spoor aandienen, we ook collectief minder aandacht besteden aan het Europese spoor, maar daar ligt toch wel de toekomst. De ambities op dat terrein blijven vaak liggen. Ik heb daar in het vorige debat met een andere staatssecretaris ook aandacht voor gevraagd. Nu wil ik specifiek doorvragen op twee punten. Ik hoor uiteraard ook graag breder wat de inzet van de staatssecretaris zal zijn, maar ik vraag specifiek door op twee punten. Ten eerste de kosten van tol op het spoor. Nu bestaat soms 88% van de kosten van zo'n treinreis uit tol, terwijl dit soort kosten er niet zijn bij vliegen. Kan de staatssecretaris aangeven op welke manier hij zich inzet om die tolkosten omlaag te brengen? Mijn tweede punt betreft het reizen met de internationale hogesnelheidstrein. We hebben als Europa namelijk het doel gesteld dat dit in 2030 verdubbeld en in 2050 verdriedubbeld zal zijn, maar dan moeten we veel beter en anders naar die markt kijken. Ook op dit punt hoor ik graag wat de staatssecretaris voor mogelijkheden ziet.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Koekkoek, voor uw bijdrage. Dan leg ik het voorzitterschap weer terug in uw vertrouwde handen.

Voorzitter: Koekkoek

De **voorzitter**:

Dank, meneer De Hoop. Ik kijk even naar de staatssecretaris. Hoelang is er een schorsing nodig voor de beantwoording?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter. Er zijn best wel wat vragen gesteld, dus mijn verzoek is of ik 30 minuten kan krijgen om alles goed te ordenen. Ik zal dan ook proberen om het per onderwerp zo veel mogelijk te bundelen en om de overlappende vragen, want een aantal onderwerpen kwamen bij meerdere sprekers terug, in één keer mee te nemen, want dat bespaart weer tijd in de beantwoording.

De **voorzitter**:

Dat lijkt mij een goede inzet. Dan zien we elkaar om 14.30 uur hier weer terug.

De vergadering wordt van 13.57 uur tot 14.30 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Welkom terug bij het commissiedebat Spoor. We beginnen aan de beantwoording van de staatssecretaris in eerste termijn. Voordat we naar de antwoorden gaan luisteren, wil ik de collega's voorstellen dat we in ieder geval met vier interrupties per fractie beginnen, ook met het oog op het feit dat we allemaal nog een tweede termijn willen en dat we om 17.30 uur de vergadering moeten sluiten. Ik stel vast dat iedereen akkoord is.

Dan geef ik het woord aan de staatssecretaris voor de beantwoording.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter, en dank aan de Kamerleden voor alle gestelde vragen. Het waren er heel veel, maar ze zijn allemaal heel wezenlijk. Ik behandel ze in vijf delen. Ik begin met een stukje algemeen: een stukje inleiding en de beantwoording van de algemene vragen. Vervolgens kom ik bij het

onderwerp tarieven, dan sociale veiligheid, dan goederenvervoer en basisnet en tot slot het mapje overig. En dat mapje overig is best wel dik.

Eerst het algemene stuk. Het spoor is, zoals ook door een aantal van u vermeld, de basis van ons openbaarvervoersysteem. Het zorgt ervoor dat reizigers snel en makkelijk overal heen kunnen reizen. We hebben een druk bereden spoorwegnet, wat uiteindelijk bijdraagt aan de welvaart van Nederland. Ik wil beginnen met mijn medeleven uit te spreken aan de naasten en collega's van de twee weken geleden bij Hooge Zwaluwe verongelukte machinist. Het spoor is een van de veiligere vervoersmiddelen, maar dat sluit helaas niet uit dat dit soort tragische ongevallen kan plaatsvinden. Ik wens de familie, de collega's en nabestaanden heel veel sterkte.

Er is deze zomer een enorme berg werk verzet op het spoor, en daar ben ik ongelooflijk trots op. Zo zijn er rondom Leeuwarden sporen en wissels verwijderd en is het spoor slimmer teruggeplaatst. Hierdoor kunnen de treinen sneller rijden, is er minder kans op storingen en is er ruimte ontstaan voor een extra trein van en naar Sneek. In Vught zijn de werkzaamheden in volle gang om uiteindelijk een verdiept spoor te kunnen aanleggen, waardoor er op termijn meer treinen door de gemeente zullen kunnen rijden, maar de overlast van die treinen voor de omwonenden door verdieping uiteindelijk minder wordt. In Amersfoort hebben de aannemers en ProRail samen een ongelooflijk huzarenstukje geleverd door binnen de planning alle werkzaamheden af te ronden. Zo zijn onder andere kabels en wisselverwarming vervangen, is er een perron verhoogd en is een opstelspoor voor goederentreinen verlengd. Dit is slechts een kleine greep uit alle werkzaamheden die hebben plaatsgevonden; belangrijk en noodzakelijk werk om ons spoor in goede conditie te houden. Al die werkzaamheden vragen echter wel heel veel van ons, niet alleen om geduld en flexibiliteit van reizigers, maar ook om een enorme inzet van alle mensen die op en aan het spoor werken. Die werkzaamheden zijn mogelijk door forse financiële middelen vanuit Den Haag.

Om de gevolgen van al het werk aan het spoor behapbaar en acceptabel te houden, heb ik twee aanvullende projecten lopen. Om slim en scherp te kiezen, wat echt noodzakelijk is om de kosten in de hand te houden, hebben we met ProRail een basiskwaliteitsniveau, BKN spoor, afgesproken. BKN spoor is van groot belang. Dit legt de benodigde en robuuste basis voor het spoorproduct van nu maar ook van de toekomst. We gaan meer doen aan instandhouding en met gerichte keuzes zorgen we er ook voor dat de opgave betaalbaar en maakbaar blijft. Daarbij kijkt ProRail goed naar de eigen werkprocessen en neemt het efficiencymaatregelen waar dat mogelijk is. Ook kiezen we er bijvoorbeeld voor om wisselverwarming op minder plekken aan te zetten om de kosten in de hand te houden. Ook wordt er vaker -- helaas -- overdag aan het spoor en de stations gewerkt. Dit zal nadere overlast kunnen veroorzaken, maar dat is wel de situatie waarin we terecht zijn gekomen.

Om ervoor te zorgen dat reizigers minder vaak te maken krijgen met verstoringen en vertragingen, hebben we ook het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter. Dat is de tweede mogelijkheid die we hebben. In dat verbeterprogramma trekken NS en ProRail samen op om niet alleen de hinder van de werkzaamheden te verkleinen, maar ook om er met maatregelen voor te zorgen dat er meer treinen beschikbaar zijn én om de gevolgen van tijdelijke snelheidsbeperkingen op het spoor te verkleinen. Ik kom daar in de nadere beantwoording nog op terug. Ik zal de voortgang en het verbeterprogramma kritisch volgen, en NS en ProRail er natuurlijk op aanspreken als verbeteringen te lang op zich laten wachten. In december overigens zal de nieuwe dienstregeling 2025 gaan starten, en dan zal de NS meer treinen gaan rijden. Dat wil ik niet onbenoemd laten. We praten over bruto 1.600 nieuwe treinen.

Over de prijzen van de NS-treinkaartjes is al heel veel gezegd. Ik kom er zo direct nog apart op terug. Ik deel de zorgen in relatie tot de betaalbaarheid en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Het kabinet heeft ook de brede wens geuit om de bestaanszekerheid van mensen te verbeteren. Afgelopen vrijdag heb ik uw Kamer erover geïnformeerd dat het kabinet zoekt naar een oplossing om de extra tariefstijgingen op het spoor tegen te gaan. Ik zet alvast een stap naar voren, maar ik ga er zo direct nader op in. Bij Prinsjesdag zal ik uw Kamer officieel informeren over deze uitkomsten. Het is niet netjes als ik daar nu al op vooruitloop, maar ik zal wel proberen om in ieder geval een doorkijk te geven naar waar wij met Prinsjesdag mee gaan komen.

Ik wil afsluiten met een onderwerp dat mij ook enorm raakt: de veiligheid in het openbaar vervoer. Het gemiddelde veiligheidsgevoel krijgt jaarlijks hoge rapportcijfers van reizigers, terwijl we bij het personeel juist een heel ander beeld zien. Twee maanden geleden kwamen er bovendien cijfers naar buiten waaruit bleek dat vrouwen zich in het openbaar vervoer ook heel onveilig voelen. Op zich zit daar een tegenstrijdigheid in, maar de cijfers die de reizigers geven zijn wel hoger dan die van het personeel. Ik vind het onbestaanbaar dat medewerkers in het ov te maken krijgen met geweld, uitschelden en bedreigingen. Het ov en de stations moeten wat mij betreft veilig zijn, zowel voor de reiziger als voor de mensen die er werken. Dat is voor het kabinet, en zeker voor mijzelf, echt een prioriteit. Tijdens mijn eerste werkbezoek aan NS en ProRail heb ik hier dan ook uitgebreid over gesproken, niet alleen met mensen van de directie maar juist ook met mensen op de werkvloer. Van hen hoorde ik ook hoeveel plezier zij hebben in hun werk, maar hoorde ik ook alle negatieve ervaringen rondom veiligheid. Ik heb ook filmpjes gezien. En inderdaad, er zijn heel veel zaken waar zij tegenaan lopen en waarmee ze op dit moment in de problemen komen. In het kader van een van de andere onderwerpen zal ik hierop later nog terugkomen en zal ik meer toelichting geven aan de Kamer over hoe we hiermee bezig zijn. Daarom ga ik, samen met de sector en de minister van Justitie en Veiligheid, stevig erop inzetten om de situatie in deze kabinetsperiode te verbeteren.

Dan een paar vragen die we onder de noemer algemeen hebben kunnen plaatsen. Allereerst een vraag van de heer Olger van Dijk van de fractie van NSC. "Wat zie ik als de drie grootste uitdagingen waarmee ik deze kabinetsperiode aan de slag wil gaan en wat zijn op termijn geslaagde oplossingen?" Heel simpel: het hoofdlijnenakkoord geeft heel duidelijk aan wat de prioriteiten zijn. Die ga ik hoe dan ook uitvoeren. Het ov moet toekomstbestendig zijn, zodat de bereikbaarheid op orde blijft, en om dit te bereiken ga ik aan de slag met de ongelofelijk grote instandhoudingsopgave op het spoor. Dat is een van de speerpunten: de basiskwaliteit op orde.

Samen met collega-bewindspersonen bepalen we hoe we het beste extra woningen kunnen bouwen en deze bereikbaar maken. Dat zeg ik in het licht van de discussie die u net met elkaar heeft gevoerd in de zin van: wat is nou verstandig en waar ga je dan bepaalde dingen doen? Daarvoor zijn we met zes ministeries in overleg: onder andere VRO, Defensie, Onderwijs, Economische Zaken en IenW. We zijn aan het kijken hoe we op slimme plekken woningen kunnen realiseren, wat daarvoor nodig is, en welke infrastructuur daarop van invloed is en daarvoor eventueel nodig is. Maar ook: hoe kun je slim bouwen, waardoor dingen als het ware naar je toe komen? Dus alleen maar blijven bouwen in druk bewoond gebied kan op termijn misschien wel minder slim zijn dan ertegen aanbouwen of iets meer aan de buitenkant van het gebied bouwen, want dan heb je in principe de ruimte om daarin ook een aantal andere faciliteiten mee te nemen, zonder dat je de drukte in druk bewoond gebied nog meer gaat vergroten. Dat zijn dingen waarover we met elkaar in gesprek zijn. Ik wil dat zeker niet onbenoemd laten, maar we zijn er nog niet uit. Het is een totale puzzel die we aan het leggen zijn, maar dit is wel onderdeel van de complexiteit waar we mee te maken hebben.

Een ander punt is natuurlijk het verbeteren van het openbaar vervoer in het landelijk gebied. Dat wordt ook genoemd in het hoofdlijnenakkoord. We moeten goed bekijken hoe we stappen kunnen zetten in de drie aanlegprojecten die expliciet worden benoemd: Lelylijn, Nedersaksenlijn en de openbaarvervoerverbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

Een derde punt dat absoluut van belang is, is natuurlijk de veiligheid -- daar heb ik net ook al wat over gezegd -- voor zowel reizigers als personeel. Daar wil ik mij in deze regeerperiode, samen met de minister van JenV, politie en vervoerders, voor inzetten. Tot slot. Steeds meer mensen gebruiken het openbaar vervoer om naar Duitsland, België, Frankrijk en Engeland te reizen. Daarom onderzoeken we ook hoe we dat verder kunnen verbeteren.

De heer Van Dijk had ook nog een aantal vragen over onder andere het verbeterprogramma. "Is er niet een meer structurele aanpak nodig om de problemen op te lossen? Deel ik de pessimistische visie van ProRail/NS voor het najaar? Betekent dit dan ook dat de bodemwaarden voor punctualiteit niet gehaald zullen worden?" Ik kan deze vragen gebundeld beantwoorden. Reizigers moeten hoe dan ook kunnen rekenen op goed en betrouwbaar

openbaar vervoer. Dat is nu niet overal en altijd het geval. Ik vind het heel vervelend voor reizigers dat de prestaties van ProRail en NS op dit moment niet goed genoeg zijn. Tegelijkertijd hebben we ook te maken met de uitdagingen op het spoor. Het een heeft dus verband met het ander. U heeft daarover onderling discussie gevoerd: alles hangt met elkaar samen. Dit zijn ook zaken die met elkaar samenhangen. Eerder hebben ProRail en NS drie hoofdoorzaken achter de tegenvallende prestaties geïdentificeerd: tijdelijke snelheidsbeperkingen -- dat is ook aan bod gekomen -- tekorten aan materieelbeschikbaarheid en hinder door werkzaamheden.

Binnen het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter richten ProRail en NS zich op het oplossen van deze drie hoofdoorzaken, bijvoorbeeld door het versneld wegnemen van tijdelijke snelheidsbeperkingen, het voorkomen en snel oplossen van defecten aan treinen, het bieden van een betrouwbare dienstverlening en het verbeteren van de informatievoorziening aan reizigers bij werkzaamheden. Bij een aantal maatregelen zien we al verbetering. Een aantal tijdelijke snelheidsbeperkingen zijn versneld opgelost en de materieelbeschikbaarheid is verbeterd, met positief effect op de zitplaatskans. Ook is er een pilot met de verbeterde informatievoorziening uitgevoerd tijdens de werkzaamheden deze zomer in Amersfoort. De lessen uit deze pilot zullen worden toegepast bij toekomstige werkzaamheden, omdat het algemene beeld is ontstaan dat mensen dat als positief hebben ervaren.

Tegelijkertijd hebben ProRail en NS uitgesproken dat zij verwachten de bodemwaarden voor de punctualiteit op het hoofdrailnet dit jaar niet te kunnen realiseren. Met alle respect, maar ik vind het voorbarig om op de prestaties in de tweede helft van dit jaar vooruit te lopen. Een formeel oordeel vel ik bij de jaarverantwoording, die ik begin 2025 aan de Kamer stuur. Tot die tijd ga ik er gewoon van uit dat zij hun stinkende best gaan doen om wél die punctualiteit en wél die regels, die wij met z'n allen gesteld hebben en waar zij zelf mee akkoord zijn gegaan, te realiseren. Want dat is uiteindelijk de essentie hiervan.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is natuurlijk goed dat de staatssecretaris zegt en ook verwacht dat NS en ProRail hun stinkende best gaan doen, maar wat heeft de reiziger daar dan precies aan? Wat voor garantie hebben reizigers dat ze weten dat ze het komende halfjaar op het juiste moment met de trein van A naar B kunnen komen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Die vraag is natuurlijk heel terecht, want het enige wat wij op dit moment kunnen doen, is achteraf bekijken of resultaten behaald zijn en daarop acteren. Binnen de piramide, die u ook allemaal kent, heb ik in principe acht middelen tot mijn beschikking, van relatief licht tot heel zwaar. Maar dat is altijd achteraf. Op voorhand kan ik geen enkele garantie bieden. Daar ben ik gewoon heel eerlijk in.

De **voorzitter**:

Ik zie geen vervolgintrruptie. Dan is er nog een interruptie van de heer Olger van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank aan de staatssecretaris voor de duidelijkheid waarmee hij uiteenzet wat er allemaal al gebeurt om verbetering in de situatie te krijgen. De verbeteringen die u al kunt noemen, klinken op zich positief. Dat is prettig, maar wat heeft de reiziger daar inderdaad aan? U zegt dat u ervan uitgaat dat zij hun stinkende best gaan doen en dat u daarover bij de jaarrapportage geïnformeerd wordt. Nou, dan is het alweer volgend jaar, begin 2025. Ik vind dat echt te laat. Ik vind dat er veel meer -- dat was ook de bedoeling van de toezichtsmotie van NSC die door deze Kamer is gesteund -- bovenop moet worden gezeten, ook door de bewindspersoon. Ik vind het mooi dat de staatssecretaris ervan uitgaat dat men zijn stinkende best gaat doen, maar ik zou de staatssecretaris eigenlijk iets meer in de actiestand willen zien, namelijk dat hijzelf ook week in, week uit zowel NS als ProRail hierop gaat aanspreken. Ik vind het heel lastig uit te leggen dat, in een lange geschiedenis, vorig jaar voor het eerst die bodemwaarden niet werden gehaald. We krijgen een verbeterprogramma, en er zijn verbeteringen, dus dan kan het gewoon niet zo zijn dat die bodemwaarden niet gehaald worden. Mijn dringend verzoek aan de staatssecretaris is om daar toezicht op te houden door daar week na week bovenop te zitten, maar ook om deze Kamer veel eerder te rapporteren dan bij het uitkomen van die rapportage over het lopende halfjaar. Dus ik zou weer willen vragen -- ik heb dat eerder gedaan -- om nog ruim voor het kerstreces geïnformeerd te worden over de actuele bodemwaarden.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik snap absoluut de opmerking die u maakt en de vragen die u stelt, meneer Van Dijk. Ik deel de mening die u heeft. Alleen, ik heb heel veel contact met

NS en ProRail. Dat is niet wekelijks, zeg ik heel eerlijk, maar wel heel veel over heel veel zaken. Alleen even vooruitlopend op de andere onderwerpen: alles hangt ook met elkaar samen. Dat is het dilemma waar ik de hele tijd tegenaan loop. Als ik hier ga drukken op punctualiteit, op het nakomen van de afspraken, waarvan ik vind dat NS en ProRail die allebei moeten nakomen omdat we dat met elkaar hebben afgesproken, loop ik weer het risico dat ik daarmee op andere knoppen begin te drukken, waar ik misschien later spijt van heb. Dat is nou precies het dilemma waarmee we zitten.

Ik loop even vooruit op de discussie over het treinkaartje: incidenteel of structureel? Als ik nu dingen structureel wil oplossen, loop ik mogelijk tegen dingen aan waar ik later spijt van heb. Dat is de reden waarom ik eerst een duidelijk beeld wil hebben van wat ik nú kan bereiken om vervolgens meer de diepte in te gaan en te bekijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we komend jaar en de komende jaren niet iedere keer deze zelfde discussie met elkaar hebben. Voordat die überhaupt begonnen was, was ik 'm al aardig zat, omdat ik iedere keer na doorvragen tegen een aantal dilemma's aan bleef lopen die weer nieuw opkwamen. Dat maakt 'm heel lastig. Ik ben het met u eens dat het goed is om daarop te blijven sturen. Ik ga dat ook absoluut doen. Ik kom zeker nog terug op vraag die u stelde of ik daar in december al op terug kan komen. Ik ga mijn stinkende best doen om iedere keer weer te blijven drukken op het behalen van de streefcijfers die zijn gesteld, want dat is de afspraak die we hebben gemaakt en daar zitten we allemaal contractueel aan vast.

De voorzitter:

Een vervolginerruptie van de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank voor deze toelichting. De staatssecretaris geeft aan het einde al aan dat we eigenlijk van streefwaarden uitgaan. Die liggen een stukje hoger. Daar hebben we altijd al op proberen te sturen. Maar het ernstige van de situatie van het afgelopen jaar is dat we zelfs letterlijk door de bodem zijn gezakt met die bodemwaarden, voor het eerst. De urgentie moet ook zodanig zijn dat daar met dat verbeterprogramma zodanig op gestuurd gaat worden dat die bodem in ieder geval wel gehaald wordt en dat we natuurlijk weer snel op weg kunnen naar die streefwaarden die we willen halen qua zitplaatsen, zodat we weer kunnen zitten en op tijd kunnen rijden. Dat is allemaal bekend. Ik herhaal toch mijn verzoek. De staatssecretaris zegt: ik kom er graag op terug. Ik zou dat vandaag en eigenlijk nu willen doen. Ik vraag echt om de toezegging dat wij eerder, ruim voor het kerstreces, worden geïnformeerd over de actuele stand van de bodem- en streefwaarden.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik snap absoluut uw verzoek, dus ik ga dat toezeggen.

De **voorzitter**:

Dank. Dan geef ik het woord aan mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het verbaast me eigenlijk een beetje dat de staatssecretaris zegt: ik heb niets om op voorhand mee te sturen. Volgens mij was dat het hele doel van de onderhands gegunde concessie aan de NS, want anders had die volgens mij niet onderhands gegund hoeven te worden. Ik vraag me dus af hoe de staatssecretaris de onderhands gegunde concessie ziet in relatie tot de uitspraak die hij daar zojuist over deed.

Staatssecretaris **Jansen**:

Mogelijk heb ik mij verkeerd uitgedrukt. Ik heb juist acht instrumenten om mee te sturen. Dat zijn de instrumenten die in de piramide staan vermeld. Dit gaat van relatief licht, informeren en analyseren, tot aan het ingrijpen in de huidige concessie. Maar dat moet ook via de rechterlijke weg. Dus binnen die schaal van acht mogelijkheden ... Dat zijn mijn sturingsinstrumenten. Ik wil wel kijken welk instrument ik moet inzetten op welk moment en welk effect dat heeft. Ik ben het namelijk met de heer Van Dijk eens en ook met hetgeen wat de heer Heutink net zegt. Achteraf gezien is alles heel makkelijk verklaarbaar, maar de reizigers hebben daar nog niets aan omdat ze nog steeds geen zekerheid hebben. Dat zijn aspecten die ik wil meewegen: hoe kan ik binnen de sturingsinstrumenten die ik heb, juist daaraan gaan werken, dus niet alleen maar achteraf maar ook deels door bij te sturen op het moment dat het noodzakelijk is, en hoe kan ik als het even kan ook proactief op dingen reageren? Dan kom je terug bij onderzoekscijfers. Wat ik net zei over veiligheid is dat het is natuurlijk opmerkelijk is dat aan de ene kant wordt gezegd dat vrouwen zich onveilig voelen in het ov, maar dat we aan de andere kant zien dat de cijfers over tevredenheid van reizigers bij het onderzoek omhoog zijn gegaan. Die discrepantie kan ik nog niet verklaren. Dat zijn dingen waar ik nader in wil duiken.

De **voorzitter**:

Geen vervolginginterruptie, mevrouw Veltman? Dan geef ik het woord de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Als we het dan hebben over de bodemwaarden, de streefwaarden en de prestaties, dan ... We weten natuurlijk dat er ontzettend veel onderhoud en werkzaamheden zijn aan het spoor en dat dat ook een deel van de oorzaak is van dat we mogelijk die prestaties niet gaan halen. Tegelijkertijd zien we ook dat we straks een dienstregeling hebben die voor een jaar wordt vastgezet, waarbij er rekening wordt gehouden met snelheidsbeperkingen, onderhoud en dat soort dingen. Zou het niet heel mooi zijn -- ik weet dus niet of dat kan - - als we effectiever zijn doordat er bijvoorbeeld een back-updienstregeling is waarbij we snel terug kunnen schakelen? Zo kunnen we dan het onderhoud en het oplossen van die onderhoudsopgaven wat sneller verwerken. Dan kunnen we de reiziger eerder bedienen met een verbeterde dienstregeling. Ik ben heel erg benieuwd hoe de staatssecretaris daarnaar kijkt en of hij misschien kan toezeggen daar eens in te gaan duiken.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik vind dat zeker een interessante gedachte, voorzitter, zeg ik via u tegen de heer Heutink. Daar wil ik nader op ingaan. Dus die toezegging krijgt u. Daarnaast, en dat is een van de discussies die we ook met NS en ProRail voeren, is het de vraag hoe realistisch sommige cijfers zijn en hoe groot de kans is dat ze gerealiseerd worden. Dat is nou precies de hele tijd onderwerp van discussie. Daar wil ik goed de vinger achter krijgen. Dan kan ik namelijk ook met u als Kamer het goede gesprek daarover voeren en aangeven of ik misschien iets mis in mijn sturingsinstrumenten om daaraan te kunnen werken. Zo ja, welke zijn dat of welke is dat? En kunt u mij als Kamer steun verlenen voor het gebruik van die instrumenten? Dat is precies zoals de situatie is. Dus ja, ik vind het een hele interessante gedachte. Die toezegging krijgt u van mij.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris vervolgt zijn beantwoording.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb nog een kort stukje van de beantwoording van de vraag van de heer Van Dijk. Uit de midterm review van de huidige concessie blijkt overigens dat de sturingsinstrumenten die ik tot mijn beschikking heb, wel goed functioneerden. We zien wel dat er sinds 2023 een daling zichtbaar is, waardoor we inderdaad mogelijk de bodemwaarde zelfs niet gaan realiseren. Dat is iets waar ik zelf ook ontzettend moeite mee heb. Maar geloof me, NS

en ProRail hebben daar zelf ook ontzettend moeite mee. Niemand is het met elkaar oneens daarover. We moeten er wel iets aan doen.

Het verdere verloop van de prestaties en de verdere uitvoering van het verbeterprogramma blijf ik natuurlijk kritisch volgen. Ik zal ProRail en NS iedere keer aan blijven spreken als verbeteringen daaromtrent te lang op zich laten wachten. Ik vertrouw er ook op dat u als Kamer mij iedere keer zal aansporen om dat te blijven doen. Maar eigenlijk, zeg ik heel eerlijk, heb ik die aansporing niet zo nodig. Ik voel het ook als een persoonlijke drijfveer.

Moeten reizigers er rekening mee houden dat ze weer moeten gaan staan in de spits? Dat is ook een vraag van de heer Van Dijk. Gelukkig wijzen de cijfers uit dat de zitplaatskans in de afgelopen maanden is verbeterd. Er is dus een positieve trend. De materieelbeschikbaarheid is aanzienlijk verbeterd door maatregelen uit het verbeterprogramma. De instroom van de ICNG heeft ook een positief effect op de zitplaatskans. Een formeel oordeel echter over de prestaties, waaronder ook de zitplaatskans, moet ik helaas ook weer vellen bij de jaarverantwoording, omdat ik dan over het totale gebeuren een beeld heb. Maar de recente ontwikkelingen zijn positief.

Er is nog een vraag van de heer Van Dijk van NSC. Zijn de staatssecretaris en de minister, tussen haakjes, van plan om de door NSC bepleite aanpak van spreiden van verkeer over dag en week met extra energie voort te zetten? Dat was de vraag die u mij stelde. Ik denk op dit moment aan een aanpak om het verkeer beter te spreiden over de dag en de week. Dat doe ik eigenlijk naar aanleiding van de motie die door u is ingediend. Dus wat dat betreft, wordt u op uw wenken bediend. Ik verwacht de aanpak af te stemmen met de betrokkenen en de regionale overheden bij de gesprekken over het MIRT dit najaar. We sturen de aanpak eind dit jaar nog naar de Kamer. Bij het opstellen van de aanpak gebruik ik de meest recente gegevens en analyses over huidige en toekomstige knelpunten. Dus we proberen daar echt heel strikt en heel scherp op te sturen.

Dan heb ik nog een vraag van mevrouw Koekkoek namens Volt. Hoe voorziet u in onderhoud van het spoor voor de toekomst? Denk aan grondstoffen, personeel et cetera. Heb ik oplossingen voor de schaarste? Hoe houden we het onderhoud op het spoor structureel op orde? Dat was de essentie van uw vraag. Met het basiskwaliteitsniveau spoor, BKN spoor, houden we het spoor structureel op orde. Een uitgangspunt hiervoor was een betaalbare en maakbare opgave. Hierdoor kan ProRail zich daar samen met de markt op voorbereiden, maar dat neemt natuurlijk niet weg dat bij de uitvoering issues kunnen ontstaan met grondstoffen, personeel et cetera. In het masterplan van ProRail dat zij onder andere met de aannemers deelt, laat ProRail zien wat de komende jaren de opgave is en wat de uitdagingen daarbij zijn, zodat ProRail, maar ook de markt, zich daar zo goed mogelijk op kunnen voorbereiden. Dan is er nog een vraag, wederom van mevrouw Koekkoek. Ziet u mogelijkheden voor het afsluiten van langjarige contracten voor het onderhoud van het spoor? Ja, en dat gebeurt nu ook al. Dus dat is positief.

Door het basiskwaliteitsniveau heeft ProRail langjarige zekerheid over zowel de inhoud van de instandhoudingsopgave, als de dekking daarvan vanuit de rijksmiddelen. Dit moet er uiteindelijk in resulteren dat ProRail beter in staat is om langjarig vooruit te kijken en te plannen, en daar met de markt de best passende contractvorm bij te vinden.

Dan heb ik een vraag van de heer El Abassi van DENK. Wat ga ik doen om te voorkomen dat het aantal reizigers zal dalen? De reizigers moeten natuurlijk, zoals ik al eerder heb gezegd, kunnen vertrouwen op een goed en betrouwbaar openbaar vervoer. De prestatieverbetering laten we lopen via het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter. Daarnaast ben ik op zoek naar een oplossing om de extra tariefstijging waar we het net al over hadden voor volgend jaar en de jaren daarna, maar in ieder geval voor volgend jaar, te dempen. Ik denk dat dat belangrijke stappen zijn voor het behouden en het laten groeien van het aantal reizigers. Ik heb een aantal percentages horen langskomen in de discussie die u onderling met elkaar voerde. Dat heeft invloed. Dus op het moment dat er daadwerkelijk een prijsstijging gaat plaatsvinden, zal het kunnen resulteren in een daling van het aantal reizigers. Dat ben ik met u eens.

Er is nog een vraag van mevrouw Koekkoek namens Volt. Hoeveel aandacht besteed ik aan het stimuleren van het ov-gebruik ten opzichte van het autogebruik? Laten we vooropstellen dat de bereikbaarheid van voorzieningen op orde moet zijn. Welke modaliteit hiervoor het beste kan worden gebruikt en in welk geval, hangt natuurlijk wel af van de exacte situatie. Zowel auto als openbaar vervoer moeten, waar dat gewenst is, hier goede mogelijkheden voor bieden. Dus ik ga daar geen keuzes in maken. Beide zijn net zo belangrijk.

Er is nog een laatste vraag onder de noemer "algemeen". Deze vraag is van mevrouw Koekkoek. Hoe ga ik de komende jaren investeren in het spoor, zowel voor goederen als voor reizigers? Om te beginnen ga ik aan de slag met een van de grootste instandhoudingsopgaves op het spoor ooit. Dat is het eerste. Daarnaast zal ik samen met collega-bewindspersonen bepalen hoe we het beste de extra woningen kunnen bouwen -- dat noemde ik net al even in mijn algemene inleiding -- en hoe we die extra woningen bereikbaar kunnen maken. Voor het bouwen en bereikbaar maken heeft dit kabinet 7,5 miljard euro uitgetrokken. Ik wil ook aan de slag met de verbetering van het openbaar vervoer in het landelijk gebied. Dat is conform hetgeen in het hoofdlijnenakkoord vermeld stond.

Dat zijn mijn antwoorden op de vragen onder de noemer "algemeen" en mijn inleiding.

De heer **Heutink** (PVV):

Inleiding!

Staatssecretaris **Jansen**:

Ja, dit was ook nog een stukje inleiding.

De **voorzitter**:

Ik zie dat daar geen vragen over zijn, dus u kunt verder met het volgende blokje.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan komen we bij het onderwerp NS-tarieven. Dat is ook ruimschoots aan bod gekomen in de discussie. In 2025 stijgen de NS-tarieven naar verwachting met 12%, tenzij er wordt ingegrepen. Laat ik het zo maar omschrijven. In mijn brief heb ik dat toegelicht. De kosten voor het ov stijgen harder dan het niveau van de NS-tarieven. NS heeft namelijk niet alle kostenstijgingen in de tarieven kunnen verwerken. Feitelijk hebben de reizigers de afgelopen jaren minder betaald. In 2024 is de stijging van de NS-tarieven van 8,7% met eenmalige middelen voorkomen. Dat was volgens mij een motie van Kamerlid Faber als ik me goed herinner. Excuses, Bikker. Dat mag genotuleerd worden. Ik heb me daarin vergist. De motie was van mevrouw Bikker. Daarom moet dit in 2025 helaas worden ingehaald, want het was alleen maar een kwestie van vooruitschuiven. Ik zie mensen lachen, maar ik ben nog niet zo goed in de namen. De verwachte tariefverhoging is niet afhankelijk van de financiële prestaties van NS. Het is een afspraak die vorig jaar al bewust is gemaakt en die ook in de concessie van NS, die u als Kamer heeft goedgekeurd, is vastgelegd.

Ik deel de zorgen wel die er zijn in relatie tot de betaalbaarheid en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Het kabinet heeft ook de brede wens uitgesproken om de bestaanszekerheid van mensen te verbeteren. Op verzoek van de Kamer heb ik daarom scenario's uitgewerkt om hoge tariefstijgingen op het spoor tegen te gaan. De scenario's gaan van laag naar hoog en van links naar rechts, juist om u als Kamer de kans te geven iets van de dilemma's te vinden.

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ja, voorzitter, even om het helder te krijgen. De staatssecretaris spreekt bij die scenario's ook over tariefdifferentiatie. Dank voor die brief overigens, want die is verhelderend. Eerder hebben we van NS een vorm van tariefdifferentiatie voor onze kiezen gekregen, waarbij mensen die in de spits reizen, meer zouden moeten gaan betalen. Het was eigenlijk de Kamer die toen zei: allemaal leuk, maar mensen kunnen niet altijd kiezen en worden dan gestraft. Kiest de staatssecretaris daar nu niet meer voor? Kiest hij voor het uitgangspunt dat mensen per saldo niet méér gaan betalen? Hoe ziet de staatssecretaris dat voor zich?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank voor deze vraag. Ik heb geprobeerd om in deze brief scenario's te schetsen die mogelijk een oplossing bieden. Tariefdifferentiatie hoort daar als oplossing bij. Daarin heb ik nog geen definitieve keuze gemaakt. Trouwens, volgens mij kennen we al een tariefdifferentiatie; dat zeg ik gevoelsmatig. Je hebt immers een piek- en daltarief en een tarief in het weekend. Er is wat dat betreft dus al differentiatie. Maar ik ben het wel met de heer Heutink van de PVV eens: mensen straffen voor het moment waarop zij gebruik moeten maken van een vervoermiddel kan nooit de oplossing zijn. Maar ik vond wel dat ik dit scenario voor u moest schetsen als een van de opties waaruit wij uiteindelijk moeten kiezen.

Voorzitter, ik ga verder. Zoals aangegeven in de brief van 6 september jongstleden zoekt het kabinet naar een oplossing om de extra tariefstijging op het spoor tegen te gaan. Met Prinsjesdag kom ik daar nader op terug. Ik snap natuurlijk heel goed dat u daar graag meer over wilt weten. Ik deel uw zorgen. Er staat iets in de media, maar daar ga ik niets over zeggen. Uw overwegingen daarbij deel ik zeker. Ik voer ook heel stevige gesprekken met NS. Hierover heb ik echt meerdere keren met NS gesproken: wat is mogelijk en waar valt wat te realiseren? Nogmaals, ik ben gebonden aan de afspraak die wij gemaakt hebben. Het enige wat ik hier nog over kan zeggen is dat de wens om iets aan die 12% te doen binnen het kabinet echt breed wordt gedeeld. Ik heb er alle vertrouwen in dat dat gaat lukken.

De **voorzitter**:

Dat leidt tot een aantal interrupties. Eerst de heer De Hoop, dan mevrouw Veltman en dan zien we weer verder.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik begrijp dat de staatssecretaris niet kan en wil vooruitlopen op Prinsjesdag. Dat had ik ook niet gedaan als ik hem was. Ik kan mij wel voorstellen dat de staatssecretaris van plan is om hier nog een tijdje te zitten als

staatssecretaris en geen zin heeft om deze discussie volgend jaar ook met de Kamer weer te hebben. Is de staatssecretaris het met GroenLinks-Partij van de Arbeid eens dat, los van welke oplossing er ook komt, het zowel voor de NS en hemzelf in zijn rol als staatssecretaris als voor de Kamer belangrijk is dat het een structurele oplossing wordt, zoals we die in de afgelopen jaren ook bij het regionale vervoer hebben gezien, zodat we deze discussie niet steeds weer hebben? Zet hij zich dan ook in voor een structurele oplossing?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik ben heel blij met deze vraag, want dat is precies de reden waarom ik deze brief naar u heb gestuurd. Omdat een overzicht ontbreekt van wat in deze discussie allemaal meespeelt, was het de eerste wens van het kabinet om in ieder geval te kijken of er iets kan worden gedaan aan de tariefstijging voor 2025 en om vervolgens na te gaan of hier in de komende jaren op een structurele manier naar gekeken kan worden. Nee, ik heb zeker geen zin om deze discussie iedere keer met u te voeren, ondanks het feit dat ik het heel leuk vind om met u in gesprek te zijn. Maar iedere keer een discussie over dit onderwerp: daar zit volgens mij niemand op te wachten. En ook reizigers hebben recht op duidelijkheid. Dat is, denk ik, iets waarop wij bij de Voorjaarsnota terug gaan komen. We hebben gewoon tijd nodig om goed in kaart te krijgen welke mogelijkheden er zijn. En nu kom ik ook terug op de opmerkingen die net door u zijn gemaakt in het onderlinge debat: ook ik heb nog niet zo heel goed zicht op waar er eventueel wel of niet ruimte zit. Daar wil ik gewoon eerst het gesprek over kunnen voeren. En dan wil ik vanuit een totaaloverzicht kunnen bepalen wat de consequenties zijn als wij bijvoorbeeld om extra middelen van de NS vragen, of dat wij daar op een andere manier naar willen kijken. Dat is precies de redenatie daarachter.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Als ik de woorden van de staatssecretaris goed ontleed, dan wordt dus voor Prinsjesdag gezocht naar een oplossing voor 2025 en kunnen we bij de Voorjaarsnota een voorstel van deze staatssecretaris verwachten, ook in financieel opzicht, om te kijken hoe we een structurele oplossing kunnen bereiken zodat we niet elk jaar zo'n prijsstijging bij de NS hebben.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat is precies de intentie die de staatssecretaris en het kabinet hebben.

De **voorzitter**:

Dank. Dan geef ik het woord aan mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik zie af van mijn interruptie, want ik realiseer mij dat ik er een vraag over heb gesteld en ik denk dat de staatssecretaris daar zo op terugkomt.

De **voorzitter**:

Dat is goed. Dan geef ik het woord aan meneer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik wil de staatssecretaris nog vragen om een toezegging. Het is fijn dat het kabinet werkt aan een oplossing en iets wil doen aan die 12%. Hoe dat eruit gaat zien, horen we dan. Toch zou ik de staatssecretaris willen vragen om op het moment dat het scenario voorligt waarin de reiziger via een tariefstijging een deel moet gaan betalen, nog even zijn stinkende best te doen om bij NS na te gaan of die dat deel van die rekening op zich kan nemen. Ik hoor daar graag een toezegging over van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Die toezegging doe ik niet, en wel om de reden dat ik het op dit moment al drie keer aan NS heb gevraagd. NS en wij zijn tot een mogelijke verdeling gekomen. Op grond van de informatie die wij hebben, is dat waarschijnlijk het maximale wat we er op dit moment uit kunnen halen omdat we nog geen zicht hebben op wat er eventueel op de langere termijn wel mogelijk is. Ik vind het ook niet netjes om nu te zeggen dat ik misschien nog wel een paar procent extra bij de NS ga proberen te halen zonder dat ik daar met de mensen van de NS zelf over heb gesproken. Uiteindelijk ligt er natuurlijk ook bij hen een taak: als er ruimte is, moeten zij zoeken waar die er dan eventueel is.

De **voorzitter**:

Ik geef eerst het woord aan de heer Olger van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank voor de summiere toelichting inzake Prinsjesdag en welke oplossing misschien in beeld is. Ook van de kant van NSC begrip daarvoor. Tegelijkertijd is er aan mijn kant toch een lichte teleurstelling. Net als de heer De Hoop had ik de hoop dat we naar een structurele oplossing aan het

toewerken waren, ook vanwege de duidelijkheid voor de reiziger en de discussie volgend jaar, die misschien helemaal niet makkelijker zal zijn dan die nu is. Eerder heb ik namens NSC gevraagd om die scenario's, met daarin efficiency en efficiencywinst als een belangrijke poot. Wat ik uit de media begrijp -- nogmaals, ik begrijp dat dat nog niet is toe te zeggen of te bevestigen -- is dat daar ook wel naar gekeken wordt. Dat hoor ik nu ook de staatssecretaris zeggen. Maar een efficiencywinst die je inboekt, is eigenlijk per definitie structureel. Ik kan dan ook niet helemaal begrijpen dat waar nu aan wordt gewerkt, een incidentele oplossing zou zijn. Heb ik goed begrepen dat van de oplossing voor 2025 waar nu naar gekeken wordt, efficiency bij NS geen onderdeel is? Die zou immers een structurele winst betekenen die je kunt inboeken.

Staatssecretaris **Jansen**:

Stel dat de NS een bijdrage levert, dan is het aan hen om te bepalen waar dat bedrag vandaan kan komen. Het is niet aan mij om daar invulling aan te geven, maar de discussie wordt wel gevoerd met het oog op de komende jaren. Ik weet niet of dit het antwoord op uw vraag is dat u zoekt, maar het is het is wel het antwoord waarmee u het zult moeten doen. Misschien nog in aanvulling daarop: op 9 en 10 oktober vindt de begrotingsbehandeling plaats. Dan zullen we nog nader ingaan op de discussie die nu al eigenlijk voor een deel gevoerd wordt.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb dan toch een vraag, want ik denk dat de staatssecretaris zegt dat hij er verder niets meer over kan zeggen. We hebben in de krant gelezen dat het om 40 miljoen gaat. Dat hoeft de staatssecretaris niet te bevestigen; dat wil hij ook niet. Als je nu een afspraak maakt, ook al is dat voor één jaar, dan zou je toch juist dat zicht op die besparingsmogelijkheden van de NS willen hebben. De staatssecretaris geeft net toe daarop geen zicht te hebben. Hoe kun je dan overgaan tot het maken van een afspraak over een verdeling waarbij een keuze wordt gemaakt voor een bepaald deel dat de NS opvangt? Het zou ook meer kunnen zijn. Kijk, in het begin van dit jaar heeft de NS gezegd: wij zitten aan onze max; dit is het en de prijzen gaan 10% omhoog. Ik heb het initiatief genomen om de president-directeur van de NS uit te nodigen om daar tekst en uitleg over te geven. Vervolgens, vlak voor de zomer, wordt gezegd: weet je wat, we kunnen nog 200 miljoen besparen. De afgelopen maand lezen we in de krant dat het 40 miljoen wordt. Hoe kunnen

we in vredesnaam sturen op een organisatie die geen helderheid weet te bieden over waar er wel of geen besparingsmogelijkheden zijn? En hoe kan de staatssecretaris er dan de verantwoordelijkheid voor pakken dat partijen daar uitkomen in de zin van een tijdelijke of een structurele oplossing?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank voor uw vraag, mevrouw Veltman. In het gesprek met de NS hebben we juist aan NS gevraagd tegen het licht te houden waar die ruimte ziet. Daarover moeten we nog een nader gesprek met elkaar voeren. De intentie is in elk geval niet dat, als ruimte moet worden gezocht, dit uiteindelijk ten koste gaat van de dienstverlening, want dan kom je weer bij de reiziger terecht. In het gesprek met de NS bekijken we dus waar er eventueel nog wel ruimte is. "Als die er is", zeg ik er heel netjes bij, want ik kan daar niet op vooruitlopen omdat ik daar gewoon nog niet het juiste zicht op heb. Ik vind ook dat we dat uiteindelijk eerst moeten bespreken met de directie van NS. Het kan heel goed zijn dat, als we inderdaad ruimte vinden waarbij de reiziger zo veel mogelijk wordt ontzien, we gaan proberen om die ruimte te benutten.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik snap uw antwoord en dat u daarover met NS wilt overleggen. Bent u het niet met mij eens dat het wiebelig is en dat je op basis van wiebeligheid geen afspraken kunt maken?

Staatssecretaris **Jansen**:

De staatssecretaris is niet altijd even blij met hoe zaken op dit moment zijn. Laat ik dat antwoord geven. Ik ben dus heel hard aan het werk met nagaan hoe we dit meer in een vorm kunnen krijgen waarmee ik, het kabinet, goed uit de voeten kan.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik lees net als de staatssecretaris de krant. Laat ik het zo zeggen: ik was niet helemaal tevreden met de 6,3% die erbij zou komen, mocht dat het scenario zijn. Maar met één ding was ik wel blij en dat was dat daar wel in doorklonk dat het een structurele oplossing zou worden. Want dan bied je duidelijkheid aan de reiziger en aan de NS zelf. Ik zeg heel eerlijk tegen de staatssecretaris dat ik er niet helemaal vertrouwen in heb als we weer een knip gaan maken, eerst bij de begroting en dan bij de Voorjaarsnota, en dan zien wat het wordt. Ik vind dat heel erg ingewikkeld. Het is eigenlijk ook niet de vraag die de Kamer over de scenario's heeft gesteld, want daar stond duidelijk bij dat we

een structurele oplossing willen. Ik doe dus nogmaals een beroep op de staatssecretaris om dan wel bij Prinsjesdag dan wel bij de begroting IenW echt te zorgen voor een structurele oplossing -- als die 6,3% is, heb ik daar nog steeds moeite mee, maar die biedt dan in ieder geval duidelijkheid -- en in die structurele oplossing ook een Nederlandticket mee te nemen. Zoals ik al tegen de staatssecretaris zei, moet dat naar mijn mening ook een scenario zijn. Zo'n klimaatticket, dat in andere Europese landen hartstikke goed werkt, kan ook een structurele oplossing zijn. Ik hoop dus dat de staatssecretaris ook dat meeneemt in die scenario's.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank aan de heer De Hoop voor deze vraag. Ja, natuurlijk kijken we ook naar de lessons learned in andere landen, want je hoeft niet altijd zelf het wiel uit te vinden. Wat betreft structureel en incidenteel: binnen het kabinet is ook gesproken over structureel, maar het nadere gesprek daarover gaat nog plaatsvinden. Dat gaan we voeren richting de Voorjaarsnota. Binnen het kabinet kunnen wij op dit moment waarschijnlijk overeenstemming bereiken over een incidentele oplossing voor het komende jaar. Ik zeg "waarschijnlijk" omdat dit besluit nog binnen de ministerraad van morgen moet vallen.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter, ik weet dat dit nog een interruptie is, maar concluderend: de reiziger krijgt nu dus weer geen duidelijkheid voor de lange termijn. Er komt dus weer eerst een incidentele oplossing. Dat vind ik wel teleurstellend. Ik vind het echt teleurstellend voor de reiziger dat hij dit jaar weer hoort: we gaan nu voor één jaar een oplossing proberen te vinden, maar wat er in de toekomst komt, weten we nog niet. Als we de mensen echt het in openbaar vervoer willen krijgen en houden, dan is het juist belangrijk dat zij die duidelijkheid hebben. Ik vind het jammer dat het de staatssecretaris nu nog niet gelukt is om die duidelijkheid te bieden.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat vindt de staatssecretaris zelf ook heel jammer, voor de reizigers en voor de medewerkers. Was die mogelijkheid er geweest, dan hadden we u wel een structureel voorstel voorgelegd, maar op dit moment is de zekerheid die wij bieden er voor 2025. Wat ik zeg: we proberen in ieder geval de stijging van 12% die was voorzien, lager te laten uitvallen. Dat is onze insteek. De zekerheid geldt dus voor 2025.

De **voorzitter**:

Ik zag dat mevrouw Veltman nog een interruptie wil plegen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het is eigenlijk wel heel terecht dat je juist nog niet overgaat tot een structurele oplossing als er nog geen goed beeld is van de opties. Dat is wel vreselijk jammer voor de reiziger; daar ben ik het helemaal mee eens. Toen ik zei dat het nogal wiebelig was, zei de staatssecretaris: daar ben ik niet zo blij mee. Ondertussen wordt wel een deel van de oplossing gezocht en neergelegd bij de belastingbetaler. Hoe kijkt de staatssecretaris daarnaar? Want het is dus de belastingbetaler die nu opdraait voor iets wat eigenlijk wiebelig is, zo zal ik maar weer zeggen, voor iets waar we niet echt goed zicht op hebben. Ik vind dat wel heel lastig uit te leggen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik snap absoluut het dilemma dat u schetst. Dat dilemma was ook binnen het kabinet onderwerp van gesprek. Als het lukt om een structurele oplossing dichterbij te brengen door de knip te maken tussen 2025 en volgende jaren, dan ben ik heel blij. En nee, ik ben ook niet blij als de belastingbetaler daarvoor moet opdraaien, maar uiteindelijk wil ik wel zekerheid kunnen bieden aan de reizigers en aan de medewerkers, in ieder geval voor 2025. Het is de knip die we uiteindelijk gemaakt hebben. Ben ik er blij mee? Nee, maar het is wel de oplossing die we mogelijk aan u gaan voorstellen.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris vervolgt zijn beantwoording.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan ga ik in op vragen van de heer De Hoop van de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Vind ik het ook niet onwenselijk dat de kwaliteit achteruitgaat, maar de kaartjes fors duurder worden? Hoe leg ik dat aan de reizigers uit en maak ik mij ook zorgen over het negatieve effect daarvan op het gebruik van de trein? Zoals al meerdere keren is gezegd, is een tariefstijging voor niemand leuk, zeker niet voor de reizigers, maar wel een uitlegbaar gevolg van de beperkte tariefstijging bij de NS in het verleden. De discussie die wij net voerden, is vorig jaar ook gevoerd. Tussen 2020 en 2023 heeft NS de tarieven alleen mogen verhogen met de verwachte inflatie, terwijl de werkelijke inflatie in die jaren veel hoger uitpakte. NS heeft toen dus alleen maar met de verwachte inflatie mogen verhogen en niet met de werkelijke inflatie. De kosten voor NS, zowel voor personeel als materieel, zijn de afgelopen jaren fors toegenomen, terwijl de tarieven niet in dezelfde mate

zijn meegestegen. Zoals aangegeven in de brief van 6 september, maken wij ons dan ook zorgen om de betaalbaarheid van het ov voor de reizigers. Dat is precies de reden waarom we proberen om in ieder geval een oplossing te vinden, het liefst een structurele oplossing, maar als dat niet kan, dan in ieder geval een incidentele voor komend jaar. Op Prinsjesdag gaat u hierover meer horen, alhoewel u al steeds meer hoort en leest. Dat zeg ik ook heel eerlijk.

Dan een vraag die door iedereen is gesteld, behalve door mevrouw Koekkoek. Dat heb ik hier staan, maar misschien zijn ze vergeten om u erbij te zetten, voorzitter. Het is een vraag over de berichtgeving. De PVV maakte de opmerking: het is een eerste stap in de goede richting, maar de overige 6% moet de NS zelf betalen. Kunnen we de 40 miljoen al snel vinden? Nou, ik ben daar volgens mij al uitgebreid op ingegaan.

De VVD zegt wisselende beelden te krijgen van de bespaarmogelijkheden bij de NS. Zij vraagt hoe de staatssecretaris hier strakker op gaat sturen, waarom is gekozen voor de verdeling -- als die klopt -- van één derde, één derde, één derde en waaruit de rijksbijdrage wordt gedekt. Nou, volgens mij ben ik ook al uitgebreid ingegaan op de vraag hoe we mogelijk tot een oplossing daarvoor komen.

GroenLinks-Partij van de Arbeid zegt bang te zijn dat wij de NS op korte termijn vragen om in de eigen organisatie te snijden en dat dit op langere termijn gevolgen heeft voor de innovaties, die juist meer zouden kunnen opleveren. GroenLinks-PvdA hoort graag een reactie op deze zorgen en vraagt of ik kan garanderen dat de NS voldoende mogelijkheden blijft houden om te innoveren. In het gesprek met de NS dat wij hebben, wordt juist ook gekeken naar deze consequenties. Zodra ik daar een beter beeld van heb, kan ik daarin een betere afweging maken en een uitgebreider antwoord geven op deze vraag van de heer De Hoop.

Dan heb ik nog vragen van mevrouw Veltman van de VVD. Welke activiteiten kan de NS afstoten, zodat de NS zich volledig op zijn kerntaken kan concentreren? Hoe kijken wij daarnaar en wat ga ik hierover vertellen in het gesprek met de NS? Hoe zie ik in dit verband de inspanning van de NS om een internationale dienst te rijden, terwijl de prestaties niet op orde zijn? Hoe valt dat met elkaar te matchen? Nou, als concessieverlener heb ik met de NS heldere afspraken gemaakt over de diensten die NS moet leveren op het hoofdrailnet. Ik spreek de NS dan ook enkel en alleen aan op de prestaties die NS op het hoofdrailnet levert. Als zelfstandig bedrijf heeft NS de vrijheid om naast concessieactiviteiten aanvullende -- lees: commerciële -- activiteiten te ondernemen in binnen- of buitenland. Het staat de NS dus ook vrij om internationale diensten te rijden in open toegang, maar dat mag de prestaties op het hoofdrailnet natuurlijk niet negatief beïnvloeden. Voor de bedrijfsvoering van de NS en de activiteiten die NS buiten de hoofdrailnetconcessie ontplooit, zijn de NS zelf en de aandeelhouder, zijnde het ministerie van Financiën, verantwoordelijk. Ja, en daar ga ik niet over.

Er is nog een vraag van mevrouw Veltman: kan de staatssecretaris in gesprek gaan met vervoerders die op de noordelijke lijnen betere sprinterdiensten kunnen rijden? Bij de totstandkoming van de concessies is overwogen om daar een andere vervoerder te laten rijden onder open toegang. Toen is echter de conclusie getrokken dat dit niet genoeg zekerheid biedt tegenover de reiziger. Het ging daarbij vooral om de continuïteit van de verbindingen. Daarom is deze verbinding opgenomen in de HRN-concessie, waarmee uw Kamer vorig jaar uiteindelijk heeft ingestemd. Vervoerders die in aanvulling hierop spoordiensten willen aanbieden, kunnen daarvoor natuurlijk wel capaciteit aanvragen bij ProRail.

Dan nog een vraag van mevrouw Veltman: heb ik als staatssecretaris zicht op verlieslatende lijnen van de NS? Bij de gunning van de nieuwe concessie is gekeken naar de kosten en de opbrengsten van de concessie in haar geheel. De lijnen vormen uiteindelijk een samenhangend netwerk. De concessie is daarom gegund voor een integraal pakket met daarin renderende en niet-renderende, minder renderende of verlieslatende lijnen. Daarmee borg ik de bereikbaarheid voor iedere reiziger, ook daar waar mogelijk minder reizigers in de trein gaan zitten. Dit is dus als een geheel benaderd. We hebben dus geen zicht op specifieke lijnen. Dat hebben we alleen op het totaalpakket.

De laatste vraag onder het kopje tarieven is van de heer El Abassi van de fractie van DENK: waarom is Nederland drie keer zo duur als België? Ik heb het maar even zo omschreven. Het rijden van treinen kost natuurlijk veel geld. In Europa worden de kosten op verschillende manieren gefinancierd. Ik kan me heel goed voorstellen dat de verhouding tussen de bijdrage van de overheid en die van de reiziger aan het geheel daar anders is. Maar de optie die de heer El Abassi net schetste, vind ik wel interessant. Hij noemde als voorbeeld België en, als ik het mij goed herinner, ook Hongarije. Ik ga mij daar nader in verdiepen. Ik doe geen toezegging, maar ik ga wel kijken of ik daar wat meer zicht op kan krijgen.

Dit was het kopje tarieven, voorzitter.

De voorzitter:

Ja. Ik zie geen vragen meer. Niet alle collega's hebben nog interrupties over. Vervolgt u dus uw beantwoording.

Staatssecretaris Jansen:

Dan gaan we naar sociale veiligheid. De heer Van Dijk van NSC vraagt hoe ik tegen de onveiligheid in het openbaar vervoer aankijk. Sociale veiligheid in het openbaar vervoer is voor het kabinet, maar ook voor mijzelf, een absolute prioriteit en een van de belangrijkste voorwaarden voor een goed en aantrekkelijk openbaar vervoer. Als staatssecretaris ga ik mij ervoor inzetten

om het ov veiliger te maken, zodat zowel reizigers als werknemers ontspannen in het ov kunnen stappen en zitten. Daarnaast ga ik de komende tijd samen met de ov-sector, de veiligheidspartijen en het ministerie van JenV aan de slag om de veiligheid in het openbaar vervoer te vergroten.

Mevrouw Veltman stelde een vraag die ook is gesteld door de heer Van Dijk: wat zal mijn inzet zijn bij het actieplan sociale veiligheid? Zoals ik al eerder heb gezegd, is een sociaal veilig openbaar vervoer voor mijzelf, maar ook voor het kabinet, een prioriteit en een belangrijke voorwaarde. De ambitie in het hoofdlijnenakkoord op het vlak van een veiliger openbaar vervoer vraagt om een extra inzet van mij en andere partijen. Laat ik vooropstellen dat ik het belangrijk vind dat er een gedragen, voor de ov-sector werkbaar plan komt. In dat kader werken wij momenteel goed samen met vervoerders, ProRail, decentrale overheden, politie, het ministerie van Justitie en Veiligheid en natuurlijk het ministerie van IenW onder het convenant dat wij volgend jaar zullen evalueren. Mijn inzet is uiteindelijk om met alle betrokken partijen tot een vervolg van het convenant te komen. Deze inzet zal ik binnenkort ook bespreken met mijn collega, de minister van JenV.

Er was nog een vraag van mevrouw Veltman: "De ov-sector neemt maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Kan de staatssecretaris weten wat de stand van zaken hiervan is en heeft hij hiervan al resultaten kunnen zien?" Het is een breed scala aan maatregelen. Sommige daarvan zijn al geïmplementeerd, maar over andere moet nog besloten worden. Partijen in de ov-sector werken dagelijks aan het veilig maken en houden van het openbaar vervoer. Dat levert ook resultaten op, want reizigers ervaren het openbaar vervoer over het algemeen als veilig. Mevrouw Veltman noemde zelf al de mogelijke miljoeneninvestering van NS in bodycams voor servicepersoneel. Volgens mij werd die ook door de heer Heutink genoemd. Ik verwacht dat besluit deze maand. Maar ik denk ook aan kleinere maatregelen zoals de afgeronde werkzaamheden in de stationshallen van Den Helder en Zaandam of aan de gecombineerde controleacties op Amsterdam-Bijlmer door NS, politie, Connexxion en GVB. Ik ben ook voornemens om in het actieplan dat ik daaromtrent ga uitwerken, voor uw Kamer een breder beeld te schetsen van de sociale veiligheid in het ov en van de maatregelen van de ov-sector.

Dan heb ik nog een vraag van de heer Heutink: hoe staat het met de aanschaf van bodycams? Volgens mij ben ik daar net op ingegaan. Is dat voldoende? Ik hoor een ja. Oké.

Mevrouw Veltman en de heer De Hoop hebben een vraag over de identificatiemogelijkheden voor boa's. Zij vragen om wetswijzigingen en om het delen van gegevens uit basisregistraties. Zij vragen welke mogelijkheden ik zie voor het nemen van deze maatregelen. Ik zie mogelijkheden om identificatiemogelijkheden te realiseren, maar deels kosten die helaas tijd. Mijn ministerie en het ministerie van JenV zetten in op het aan boa's verlenen van toegang tot het rijbewijsregister, zodat zij aan de hand van pasfoto's

zelfstandig een ID-check kunnen uitvoeren. Voor het realiseren van deze toegang voor ov-boa's is wel een algemene maatregel van bestuur nodig. De Autoriteit Persoonsgegevens, uw Kamer en de Eerste Kamer zullen dit beoogde doel moeten beoordelen. Het is natuurlijk wel juridisch complex om voor ov-boa's meer identificatie-instrumenten te realiseren. Dat is ook al door mijn voorganger aan de Kamer gemeld. De toegang hiertoe voor boa's in dienst van een private werkgever zal naar verwachting begin 2027 zijn beslag krijgen. Samen met JenV wordt natuurlijk alles gedaan om dit project te versnellen. Ik heb gevraagd of er buiten de algemene regel om misschien toch al mogelijkheden zijn om ergens iets te beginnen, een pilot of wat dan ook, maar in ieder geval iets waardoor we kunnen kijken of er andere mogelijkheden zijn die versnellend kunnen werken.

Dan heb ik nog een laatste vraag over sociale veiligheid van de heer Van Dijk van NSC. Kan ik een inschatting geven van de inkomsten die NS misloopt door zwartrijden, en hoe zet NS het personeel in om de pakkans te verhogen? De precieze omvang van de inkomsten die worden misgelopen door zwartrijden is vrij lastig vast te stellen. De NS laat wel weten dat dit jaar al zo'n 200.000 zwartrijders zijn betrapt. Dat zijn er echt ongelooflijk veel. De maatregel die NS neemt op stations en in de trein is de datagestuurde inzet van service- en veiligheidspersoneel om zo de pakkans van zwartrijders te vergroten. In samenwerking met ProRail worden op stations doorlopend fysieke aanpassingen uitgevoerd. Denk aan het afsluiten van doorgangen of aan het plaatsen van poortjes. Daarnaast verwacht ik dat de vervoerders eind dit jaar aan de slag kunnen met de conclusies uit een onderzoek naar zwartrijden, dat interventies bevat om de betaalmoraal onder reizigers te verhogen.

De voorzitter:

Ik zie dat heer De Hoop u wil interrumpen. Hij is eigenlijk door zijn interrupties heen. We lopen niet heel erg uit de tijd. Ik stel daarom ook aan de andere collega's voor om er nog één interruptie bij te doen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank voor die ruimte, voorzitter, want ik vind dit wel een belangrijk punt. Afgelopen week was ik bij een aantal van de mensen die zorgen voor de veiligheid op de stations. Ik ben echt wel geschrokken van de verhalen. In sommige situaties moesten zij anderhalf tot twee uur wachten voordat de assistentie er was. Maar ik noem ook de cijfers. Ik had het even nagevraagd. Van de 15.000 assistentieverzoeken in 2023 ging het in 40% -- 40%! -- om het vaststellen van de identiteit. Dat is natuurlijk ontzettend intensief gelet op de mate waarin dat ten koste gaat van andere werkzaamheden, die de politie dan zou kunnen doen, en de tijd die men daaraan kwijt is. Heel eerlijk

gezegd vind ik 2027 dan wel ver weg klinken. Ik zou de staatssecretaris daarom echt willen aanmoedigen om in de tussentijd andere mogelijkheden na te gaan, de pilots te houden die hij zelf noemde of andere scenario's uit te werken waardoor we dit sneller kunnen doen. Ik vind 40% van 15.000 assistentieverzoeken echt veel en veel te veel.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat is wat ik net beoogde te zeggen. Ik vind 2027 ook erg laat. Dan wordt het wel grondig gedaan, maar in de tussentijd ben ik aan het kijken wat er mogelijk is om op korte termijn toch al iets te realiseren. Want ik ben het met u eens: met 2027 heb je het acute probleem nog niet opgelost. Dus ja, ik ben aan het kijken wat er mogelijk is. Zodra ik daar meer zicht op heb, kom ik daar natuurlijk bij uw Kamer op terug.

De heer **Heutink** (PVV):

Dank voor de antwoorden over sociale veiligheid. Ik zag dat de staatssecretaris op bezoek is geweest bij NS. Toevallig zijn onze medewerkers en ik op bezoek geweest bij Arriva. Daar zijn ze eigenlijk heel erg vooruitstrevend op het vlak van sociale veiligheid, het handhaven van gebiedsverboden en het gebruik van bodycams. Is de staatssecretaris toevallig ook al daar al wezen kijken om te zien hoe het daar gaat? En, zo nee, is hij dan bereid om ook daar eens te gaan kijken hoe ze hiermee omgaan? Ik weet zeker dat dit de staatssecretaris heel erg kan inspireren.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank aan de heer Heutink. De staatssecretaris is daar nog niet geweest, maar ik neem de suggestie zeker ter harte. Ik ga dus gewoon een bezoek inplannen. Ik heb ook nog niet de kans gehad om bij andere partijen langs te gaan, maar ook daaraan ga ik wel degelijk een bezoek afleggen. Uiteindelijk vind ik dat ik uw Kamer uit eerste hand moet kunnen vertellen wat er speelt, wat er mogelijk is en wat de eventuele oplossingen zijn voor de problemen waar we met z'n allen tegenaan lopen.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris kan zijn beantwoording vervolgen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan kom ik bij het onderwerp goederenvervoer en basisnet. De heer Heutink vroeg: is de overweg bij Hooge Zwaluwe, waar sprake is geweest van een dodelijk ongeval met een machinist, veilig? Zoals ik net al heb aangegeven, raakt wat daar gebeurd is mij natuurlijk ongelofelijk. De overweg waar dit ongeval heeft plaatsgevonden, is een zogenaamde niet-actief beveiligde overweg. Aan dit type overwegen kleven risico's, omdat weggebruikers niet worden gewaarschuwd voor een naderende trein. Op dit moment worden de precieze oorzaken van het verdrietige ongeval nog nader onderzocht. Ik vind het op dit moment nog te vroeg om conclusies te verbinden aan deze specifieke overweg. Maar ik ben het met u eens: als blijkt dat overwegen van dit type niet veilig genoeg zijn, dan moeten we bekijken hoe we daarvoor een oplossing kunnen bedenken.

Dan heb ik hier een vraag van mevrouw Veltman. Wat is de inzet van de staatssecretaris om de economie en de modal shift juist te stimuleren, en om tot een gelijk speelveld met andere landen te komen? Dat laatste is nu niet het geval. Het spoorgoederenvervoer moet concurrerender worden. Dat is een vanzelfsprekendheid, denk ik. Spoorvervoer is een belangrijke schakel in ons goederenvervoersysteem, zowel voor Nederland als voor heel Europa. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft dit met een recente studie nog eens onderstreept. Maatregelen die de concurrentiepositie verbeteren, zijn onder meer het faciliteren van treinen met een lengte tot 740 meter en het wegwerken van achterstallig onderhoud in de haven van Rotterdam.

Er was nog een vraag van mevrouw Veltman, namelijk: wanneer komt de spoorgoederenvisie richting de Tweede Kamer? Het streven is om uw Kamer eind dit jaar een nadere uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer toe te sturen.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Veltman. Kan de staatssecretaris met vervoerders en decentrale overheden tot een gezamenlijke visie komen op hoe de gevaarlijke stoffen goed over het spoor vervoerd kunnen worden en hoe tegelijkertijd fysieke veiligheid bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op het netvlies staat bij alle betrokken partijen? Over de gezamenlijke visie zijn het Rijk en de decentrale overheden al geruime tijd in gesprek in het kader van het programma Robuust Basisnet. Ik heb u toegezegd een keuze te maken met betrekking tot de toekomst van het basisnet. Daarna komt de visie waarom u vraagt terug. Ook in het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer komt dit thema nog separaat terug. Afgelopen donderdag heeft daarover nog een goed gesprek plaatsgevonden tussen de regio Twente en het ministerie om een voorbeeld te noemen; we zijn continu in gesprek met de regio's hierover. Waar mogelijk doe ik dit met steun van bijvoorbeeld de regio Twente, maar ook van andere regio's. Ik verwacht dit jaar uiteindelijk een keuze te maken met betrekking tot het basisnet, zoals ik net ook aangaf.

Dan kom ik op een vraag van mevrouw Koekkoek van de fractie van Volt: wat gaat u doen om de internationale regels rondom gevaarlijke stoffen te

harmoniseren, en wilt u onderzoek doen naar de wenselijkheid van nationale eisen rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen en daarover in gesprek gaan met medeoverheden? Er zijn wel degelijk geharmoniseerde internationale regels rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat is namelijk ook de basis van ons beleid. Daarnaast kennen wij het basisnet. Zoals u weet, is het basisnet geëvalueerd en kijk ik nu naar de toekomst daarvan. Dat doe ik in goed overleg met zowel medeoverheden als andere belanghebbenden.

Ik kreeg nog een vraag van mevrouw Koekkoek. Kan de staatssecretaris aangeven hoe hij zich er Europees voor inzet om de kosten voor het spoor omlaag te brengen? Als ik me goed herinner, ging de vraag met name om tolkosten.

De voorzitter:

Dat klopt, maar het gaat over het Europese spoor inderdaad.

Staatssecretaris Jansen:

De EU-tolkosten zijn ook wel bekend als de gebruiksvergoeding. De gebruiksvergoeding en de toepassing ervan door lidstaten hebben zeker mijn aandacht. In gesprek met de Europese Commissie wijs ik bijvoorbeeld op het gelijke speelveld met andere modaliteiten. Maar ook andere elementen agendeer ik, zoals bijvoorbeeld de aanlegkosten van het ERTMS en de onderhoudskosten van het spoor.

Dat was het onderdeel goederenvervoer en basisnet. Als ik een vraag gemist heb, kan het zijn dat die misschien nog onder kopje overig valt.

De voorzitter:

Ik zie dat de collega's geen interrupties hebben, maar ik wil de heer De Hoop vragen het voorzitterschap over te nemen, zodat ik hierop zelf kan doorvragen. Dank.

Voorzitter: De Hoop

De voorzitter:

Dank. Ik geef het woord aan mevrouw Koekkoek van Volt. Nee. Ja, toch eerst aan mevrouw Koekkoek en daarna aan de staatssecretaris. Excuses.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dank, voorzitter. Het is wat verwarrend vandaag, maar we komen er. Ik wil aan de staatssecretaris nog de volgende vraag stellen. Ik weet dat er al langere tijd gesprekken over het goederenvervoer lopen. Ik had ook nog de volgende vraag gesteld. Voor zover ik dat weet -- zo niet dan mag de staatssecretaris mij corrigeren -- heeft Nederland al eisen gesteld die anders zijn dan die van andere Europese landen. Dat kan een hele goede reden hebben, maar ik krijg soms ook signalen dat het wellicht geen toegevoegde waarde heeft voor de veiligheid. Mijn vraag zag eigenlijk op dat stukje van de harmonisatie waaraan Nederland misschien nog wel verder zou kunnen werken, uiteraard in overleg met lokale overheden en zonder iets te doen aan de hoge veiligheidseisen, die noodzakelijk zijn. Ziet de staatssecretaris nog de mogelijkheid voor Nederland om stappen te nemen in die verdere harmonisatie van het goederenvervoer?

Staatssecretaris **Jansen**:

Als wij daartoe de mogelijkheid zien, dan gaan wij natuurlijk absoluut proberen om stappen te ondernemen. Daarnaast proberen we iedere keer, inderdaad in afstemming met andere Europese landen, tot een harmonisatie te komen, want uiteindelijk is eensluidend beleid voor iedereen in dezen het beste.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ik wil hierop nog heel even doorvragen. Goed dat als er kansen zijn, we die grijpen. Dat hoor ik eigenlijk terug en dat is natuurlijk positief. Maar kan de staatssecretaris dan nog iets meer invulling geven aan hoe dat gesprek verloopt en wat bijvoorbeeld een beetje de termijn is waarop Nederland stappen zou kunnen zetten? Ik ben er wel benieuwd naar, juist omdat dit gesprek natuurlijk al een tijdje loopt.

Staatssecretaris **Jansen**:

Als er relevante informatie is, dan deel ik die natuurlijk. In het najaar kunnen we daarover dan nader met elkaar van gedachten wisselen.

Voorzitter: Koekkoek

De **voorzitter**:

Dank. Dan neem ik het voorzitterschap weer over. Kan de staatssecretaris zijn beantwoording vervolgen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Excuses, ik sprak buiten de microfoon, dus ik begin opnieuw. Welke acties onderneemt de staatssecretaris voor partijen die van-deur-tot-deurarrangementen leveren, zoals MaaS-partijen, die vaak met groot succes meer mensen de trein in krijgen? Laten we juist de rode loper uitleggen, is wat u in essentie vroeg, volgens mij. In de nieuwe HRN-concessie is een verwijzing opgenomen naar de MaaS-waardige besteisen, die gelden voor alle ov-concessies. Deze eisen hebben als doel een gelijk speelveld voor de MaaS-partijen te borgen, zodat deze partijen dus ook tickets van NS kunnen verkopen aan hun klanten. Deze partijen kunnen daarmee nieuwe reizigersgroepen aantrekken door zelf bijvoorbeeld van-deur-tot-deurarrangementen aan te bieden. Bovendien is in de concessie opgenomen dat NS met deze partijen samenwerkingsafspraken maakt. Ik ga er ook van uit dat NS deze afspraken gewoon nakomt. Ik ga checken of het inderdaad gebeurt, maar ik ga er wel van uit dat dit conform de afspraken gebeurt.

Dan kom ik op een vraag van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Wij begrijpen dat ProRail regelmatig tegen allerlei lokale eisen aanloopt rondom spooreplacements, en dat werkzaamheden hier soms onnodig door belemmerd worden en dus langer duren. Kan de staatssecretaris toezeggen dat hij gaat kijken hoe er landelijk uniforme richtlijnen kunnen komen voor werkzaamheden? In het landelijk emplacementsproject is de afgelopen jaren met medeoverheden gesproken over de eisen die regionaal worden gesteld aan spooreplacements. De zorgen van ProRail zijn daarin uiteraard ook onderwerp van gesprek geweest. Deze zomer is de onafhankelijke voorzitter met een advies gekomen. Ik bestudeer dit advies op dit moment en zal uw Kamer dit jaar nog informeren over de uitwerking van de landelijke regels.

Dan kom ik op de vraag die is gesteld door de heer Heutink van de PVV en de heer El Abassi van DENK. Wat vindt de staatssecretaris er in relatie tot de prestaties van NS van dat de president-directeur, geloof ik -- hier staat ook de naam genoemd -- zo veel geld verdient? Ik vind het natuurlijk heel vervelend voor reizigers dat de prestaties van ProRail en NS op dit moment niet goed zijn. Ik stuur dan ook op verbetering via het verbeterprogramma Betrouwbaar Beter, maar ik ga niet over het beloningsbeleid van NS. Het vaststellen van de beloning voor de bestuurders van NS valt uiteindelijk onder de bevoegdheid van de aandeelhouder. Dat is de minister van Financiën. Dat is dus het antwoord waarmee u het zal moeten doen. U kunt de minister van Financiën bevragen, maar ik ga er niet over.

De heer **El Abassi** (DENK):

Wij kunnen inderdaad de minister van Financiën bevragen. Dat zou de staatssecretaris ook kunnen doen. Vandaar dat wij ook ... Nee, laat ik even voor mezelf spreken. Ik wil graag weten wat de staatssecretaris daar zelf van vindt. We weten dat er 500 banen geschrapt worden. Dat zouden er veel minder kunnen zijn als we daaraan op termijn wat kunnen doen. Ik weet dat u -- dat zeg ik even via de voorzitter -- de Kamer nodig heeft om dat bedrag flink omlaag te laten gaan, bijvoorbeeld naar de balkenendenorm.

Staatssecretaris **Jansen**:

Laat ik met u afspreken dat ik de zorgen die u daaromtrent heeft, zal delen met de minister van Financiën. U vraagt me wat ik er zelf van vind. Als persoon vind ik dat het ... Heel veel mensen hebben te maken met de balkenendenorm en ik denk dat het een prima norm is. Dat is een persoonlijke mening. Dat zeg ik niet als staatssecretaris; dit is echt mijn persoonlijke mening. Ik denk dat u die ook vroeg.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris vervolgt zijn beantwoording.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan was er een vraag van de heer Van Dijk van NSC. Hij gaf het volgende aan: "De beperkingen die nu, na twintig jaar, opspelen, zijn een blamage voor de Nederlandse bouwtraditie. Als opdrachtgever wijst Rijkswaterstaat deze zomer naar de aannemer wat betreft de verantwoordelijkheid rondom het werk en de bouw van de hsl. Hoe zit het nu? Kan de staatssecretaris helderheid verschaffen? Wordt de toenmalige aanbesteding onderzocht? Wordt naast de rol van Rijkswaterstaat ook de rol van de betrokken aannemers onderzocht?" Hij vroeg ook nog of ik bereid ben om de onderste steen boven water te krijgen en zo nodig de verantwoordelijken aansprakelijk te stellen. Op dit moment onderzoekt ProRail samen met het ministerie van IenW wie verantwoordelijk en aansprakelijk is voor de ontstane "constructieve ontwerpfouten". Daarom kan ik hier op dit moment niet nader op ingaan. "Constructief" klinkt trouwens positief, maar dat is hier iets negatiefs. Het gaat er nu eerst om dat het product voor de reiziger zo snel mogelijk weer op orde is. Ik denk dat dat de eerste prioriteit is. De schuldvraag is zeker van belang, maar dit op orde brengen is volgens mij de eerste prioriteit.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Voor ons gaat het toch echt om allebei. We hebben als Kamer een aantal rollen, waarvan een de controlerende taak is; wordt het belastinggeld goed besteed? Ik heb me er zojuist, in de eerste termijn, over uitgesproken dat ik dit heel teleurstellend vind. Ik vind het eigenlijk een schande voor de Nederlandse civiele bouwtraditie. Ik denk dat de staatssecretaris het ook met mij eens is. Het feit dat dit nu, na twintig jaar, aan de hand is, gelet op al die miljarden die in de hsl zitten, is echt niet uit te leggen. Ik hoop dat de staatssecretaris kan toezeggen dat hij zich gaat inzetten om de onderste steen boven te krijgen. Ik zou echt wel de toezegging willen hebben dat wij tijdig worden geïnformeerd over wat er aan de hand is, op het niveau waarop dat kan. Ik begrijp dat daar misschien vertrouwelijke informatie tussen zit, maar ik zou willen dat de Kamer het recht heeft om te weten hoe dit zit. Ik verwacht dus dat de staatssecretaris zich hier enorm voor zal inzetten, maar ook dat hij deze Kamer daar tijdig over informeert. Ik zou daar graag een toezegging op willen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik was genegen om ja te zeggen, maar ik kreeg te horen: let op, het is wel een juridische procedure. Ik moet dus wel heel erg opletten met wat ik zeg, omdat er echt nog onderzoek plaatsvindt. Als er wat dit betreft nieuws te melden is dat ik kan delen met de Kamer, dan kom ik daarop terug. Dat is de toezegging die ik kan doen. Maar ik wil daar wel heel voorzichtig in zijn.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik heb begrip voor de houding van de Staat wat betreft het rekening houden met juridische procedures. Tegelijkertijd heeft de Kamer het recht om te weten wat er speelt. Een bepaald informatieniveau is volgens mij goed te delen. Ik denk dat het goed is dat we dit niet te lang laten duren. Ik zou graag voor het kerstreces duidelijkheid willen hebben over wat er gedeeld kan worden over dit proces. Nogmaals, dit vraag ik met alle begrip voor de juridische positie van de Staat wat betreft vertrouwelijke informatie. Maar dit proces moet helder te schetsen zijn. We moeten weten welke inzet er gepleegd wordt en wie dit doet. Hier zijn namelijk veel partijen bij betrokken. De staatssecretaris schetste dat net al. Dan gaat het om NS en ProRail, maar ook om Rijkswaterstaat; die deed dit vroeger. Er zijn ook aannemers bij betrokken geweest. Vanuit de controlerende taak van de Kamer heb ik gewoon de behoefte om hier meer inzicht in te krijgen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik snap absoluut de behoefte die u schetst. Ik doe de toezegging dat ik naar u toe ga komen zodra de informatie gedeeld kan worden, desnoods in

vertrouwelijkheid. Maar ik kan geen datum noemen, want voor hetzelfde geld is er pas helderheid in het eerste kwartaal van volgend jaar. Dan kan ik nu wel zeggen dat ik daar in december mee kom, maar dan moet ik u weer gaan teleurstellen. Ik zeg dus: ik doe dat zodra het kan, desnoods in beslotenheid.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Mijn vraag betreft een onderwerp dat hiervoor werd behandeld. Maar ik wil die vraag toch nog stellen. De staatssecretaris zegt alles te gaan doen om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren. Daar ben ik heel erg blij mee. Dat is al een hele mooie toezegging. De kosten voor het spoorgoederenvervoer gaan enorm omhoog. Die zijn al omhooggegaan en die gaan de komende jaren nog verder omhoog. Als je kijkt naar de buurlanden, zie je dat ze zichzelf eigenlijk de markt uitprijzen. We zien ook dat het volume van spoorgoederenvervoer 12% is afgenomen. Ik vind dat echt een zorgwekkende situatie. Ik wil vragen of de staatssecretaris in gesprek wil gaan met de sector om alle ins en outs van de problemen die zij ervaren te bespreken en wat dit betreft echt een plan te trekken. Wil de staatssecretaris daar misschien een toezegging op doen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Die kan ik zeker doen. Het staat al op de planning om dat gesprek te laten plaatsvinden.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Daaraan vast doe ik dus echt het verzoek om daar een plan voor te maken.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat zeg ik toe.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris vervolgt zijn beantwoording.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan heb ik hier een vraag van de heer Van Dijk en de heer De Hoop: is de staatssecretaris bezig met een structurele oplossing voor de hsl en wanneer is die te verwachten? Zij vragen ook: kunnen tijdelijke snelheidsbeperkingen

op de hsl per start dienstregeling 2025 van 80 kilometer per uur naar 120 kilometer per uur? Het streven van ProRail is om begin 2025 de snelheid te verhogen naar 120 kilometer per uur. Wanneer we daaraan toekomen hangt echter wel af van lopende betoninspecties en de bijbehorende herstelwerkzaamheden. Tegelijkertijd wordt er gezocht naar een definitieve oplossing om de snelheid verder te kunnen verhogen, wat letterlijk per viaduct om maatwerk vraagt. Definitief herstel van die viaducten kan op zijn vroegst plaatsvinden in 2026, volgens de huidige inzichten van ProRail.

Ik ga verder met een vraag van de heer De Hoop. Wat ga ik concreet doen om de aanleg van de Lelylijn dichterbij te brengen? Hoe ga ik ervoor zorgen dat het benodigde geld er komt en hoe ga ik ervoor zorgen dat er niet met het betreffende potje van 3 miljard ... gerommeld wordt? Ik viel even over dingen die ik in het verleden zelf weleens gebruikte als volksvertegenwoordiger, maar ik zal er serieus op ingaan, excuus. De komende periode wordt er hard gewerkt aan de afronding van de rapportages over de Lelylijn, zodat die volgens planning op het BO MIRT besproken kunnen worden. Ik verwacht dat ik eind september de Kamer kan informeren over de kosten van de Lelylijn. De laatste controles worden nu uitgevoerd. Ik heb namelijk mede op verzoek van de fractie van NSC nogmaals gekeken wat er nog meer mogelijk is binnen de Lelylijnrealisatie. De Lelylijn is een prioriteit uit het hoofdlijnenakkoord. Het is wel duidelijk dat die meer gaat kosten dan die 3 miljard die er eerder voor is gereserveerd. Het vinden van aanvullend budget is een opgave, zowel voor het Rijk als voor de regio.

Dan heb ik nog een vraag van de heer De Hoop. Hoe kan de staatssecretaris ervoor zorgen dat de Lelylijn hoger op het TEN-T komt ... Wat is het TEN-T? Ah, dat is het huidige Trans-Europese Transportnetwerk, wordt mij ingefluisterd. Dank voor de toelichting. Sorry, ik zit nog echt niet goed in de afkortingen. Onlangs is de Lelylijn officieel toegevoegd aan het uitgebreide netwerk van het Trans-Europese Transportnetwerk, het TEN-T. Daarvoor zijn ook gesprekken met Duitsland gevoerd, aangezien het TEN-T een internationale component vergt. Voor Duitsland komt een hogere TEN-T-status op dit moment echter wel te vroeg, omdat het andere prioriteiten heeft. De Duitsers blijven natuurlijk wel het gesprek erover voeren. Er zit dus wel druk op, maar Duitsland houdt het even af.

Er is nog een vraag van de heer De Hoop: gaat u met de regio om tafel om Deventer-Zwolle dubbelsporig te maken met extra stations en wilt u hier een Kamerbrief over sturen? De wens van de regio is ons bekend. Ik ga graag met hen in gesprek hierover bij het BO MIRT op 7 november. Daarbij zeg ik wel direct dat de verwachtingen niet te hoog mogen worden opgevoerd -- laat ik het zo maar zeggen -- want er is op dit moment nog geen budget gereserveerd voor de genoemde ingrepen. Er zijn diverse wensen vanuit meerdere regio's en de budgetten in het Mobiliteitsfonds zijn helaas beperkt. Samen met de regio's willen we bezien wat gegeven deze omstandigheden wijsheid is. Ook hier zal ik na het BO MIRT per brief op terugkomen.

Ik heb nóg een vraag van de heer De Hoop. Hij zegt: wat uw fractie betreft voeren we een NL-ticket in waarmee we het ov veel betaalbaarder maken, met name buiten de spits. U weet dat er een onderzoek loopt, maar u bent wel benieuwd hoe de nieuwe staatssecretaris, ik dus, daarnaar kijkt. Sta ik hier positief tegenover? Ik onderzoek op verzoek van uw Kamer momenteel het NL-ticket of het klimaatticket, zoals het ook weleens wordt genoemd, in NOVB-verband. Het NOVB brengt een aantal verschillende vormen van goedkoop/gratis ov in kaart en geeft een inventarisatie van wat er allemaal is. Ik verwacht u voorafgaand aan de begrotingsbehandeling te kunnen berichten over de resultaten daarvan.

Het schiet al aardig op, voorzitter. Volgens mij zijn het er nog drie of vier. De volgende vraag is er weer een van de heer De Hoop, over het internationaal spoor. Er zijn grote ambities, maar reizigers ervaren nog heel veel hindernissen bij het boeken van tickets, zegt hij. Hij vraagt: wat zijn de concrete ambities van het kabinet op dit vlak? We erkennen natuurlijk het belang van goede ticketing als het gaat om internationale reizen. In het hoofdlijnenakkoord is ook een voorstel voor internationaal vervoer aangekondigd. Dat zal worden uitgewerkt in het regeerprogramma, dat u vrij snel zult ontvangen. Dat is zelfs volgende week al, dus u wordt op uw wenken bediend.

Dan heb ik nog een vraag van de heer El Abassi van de fractie van DENK: wat vind ik van het duoticket zoals in België? Ik begrijp dat het duoticket een interessante ticketvorm was van NMBS in België. Dat was alleen gedurende de afgelopen zomer. De NS is zelf tariefbevoegd en gaat over haar eigen productportfolio. Tot nu toe zie ik daarin vergelijkbare producten, zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid van de samenreiskorting tegen gereduceerd tarief voor meerdere personen in de daluren. Ik heb daar zelf overigens in het verleden ook weleens gebruik van gemaakt.

Nog een vraag van de heer El Abassi: waarom is een internationale treinreis bij de maatschappijen in het buitenland goedkoper dan bij de NS? Verschillen in prijzen kunnen door verschillende oorzaken ontstaan, grotendeels doordat er gewerkt wordt met verschillende nationale systemen maar ook met verschillende methodes om de prijs te bepalen. Daarnaast kan het voor een internationale reis zo zijn dat ticketvoorwaarden niet goed zijn geharmoniseerd. Hierdoor houden vervoerders bijvoorbeeld verschillende voorwaarden, zoals leeftijden, aan voor kortingen. Wij voeren in Europa een gesprek over het harmoniseren van de ticketvoorwaarden. Daar kan op worden gestuurd via nationale en regionale concessies.

Mevrouw Koekkoek vroeg wat ik ga doen om de Europese doelen voor 2030 en 2050 te halen. Net als Europa wil ik ook graag werk maken van het stimuleren van het internationaal spoorvervoer. Mijn wens is ook dat Nederland zijn steentje bijdraagt aan deze doelen, net zoals alle andere landen hier ook aan werken. Zoals aangegeven in het hoofdlijnenakkoord kom ik met een visie op het internationale spoor. Ik verwacht deze in de

eerste helft van 2025 aan uw Kamer te zenden. Daarin zal ik dan nader ingaan op wat wij als Nederland hierin zouden kunnen betekenen.

De laatste vraag is van de heer Van Dijk van NSC: wanneer kunnen we een concreet voorstel verwachten voor grensoverschrijdend spoorvervoer, inclusief de aansluiting van vijf treinstations op de internationale hsl-lijnen? Dit pakken we de komende maanden natuurlijk voortvarend op. Dat staat ook vermeld in het hoofdlijnenakkoord. Mijn inzet is om bij u terug te komen in de eerste helft van 2025.

Dat is het.

De voorzitter:

Dank. Ik kijk vlug naar de collega's of er nog een vraag is blijven liggen. Dat is niet het geval, dus dat is goed gegaan, zeg ik richting de staatssecretaris. Dan gaan we meteen door naar de tweede termijn van de Kamer. Ik geef het woord aan de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ik wil de staatssecretaris bedanken voor alle antwoorden en hem ook direct feliciteren met toch zijn vuurdoop in deze spoorse wereld. Het is ontzettend interessant. Wij hoeven geen tweeminutendebat. Waarom niet? We hebben binnenkort de begrotingsbehandeling. Als we dan moties willen indienen, is dat wat ons betreft een hele mooie plek om dat te doen.

Als we kijken naar dit debat en dan met name toch even teruggaan naar het treinkaartje en de gesprekken die de staatssecretaris daarover voert met NS, dan voelt het toch een beetje alsof de staatssecretaris in gesprek is om een soort compromis te bereiken terwijl hij daarmee de verstandhouding met NS gelijk houdt. Maar het ministerie is de opdrachtgever. De staatssecretaris kan gewoon zeggen: dit is hoe we het willen en zo gaan we het doen. Ik begrijp dus niet zo goed waarom de staatssecretaris die regierol niet pakt en niet gewoon met de vuisten op de tafel slaat en tegen NS zegt: jongens, dit is wat we willen; wij zijn hier de opdrachtgever, u rijdt die treinen voor ons en zo gaan we het doen. Dat verwachten we wel van de staatssecretaris, dus ik wil daar graag een reflectie op. Dat hoeft niet nu, maar het mag ook in de vorm van een brief waarin hij reflecteert op hoe wij nou die regierol terugkrijgen, niet alleen in onderhandelingen over dit specifieke onderwerp, maar ook over de dienstverlening, hoe we omgaan met verstoringen, in de breedste zin van het woord. Hoe pakken we als opdrachtgever de regie terug op onze grootste treinvervoerder?

Daar wil ik het bij houden, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank. Dan geef ik het woord aan mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel, voorzitter, en ook dank aan de staatssecretaris voor zijn antwoorden in de eerste termijn. Ik heb hieropvolgend een vraag. De staatssecretaris heeft net aangegeven dat er een totaalpakket van lijnen is binnen de hoofdrailnetconcessie. Ik meen daaruit opgemaakt te hebben dat er wat dat betreft niet echt zicht is op welke verbindingen verlieslatend zijn en welke niet. Tegelijkertijd keert de staatssecretaris wel 13 miljoen per jaar uit aan subsidie voor dit pakket om verliezen te dempen. Dat was nieuw ten opzichte van de vorige concessie. Er is ook een staatssteuntoets gedaan om die subsidieverlening te checken. Dan zou je toch ook moeten willen weten welke lijnen verlieslatend zijn en vooral ook wat de NS eraan doet om die verliezen te dempen, welke actie zij daarop ondernemen, omdat dat bijdraagt aan de financiële problemen van de NS. Volgens mij moet je dat willen weten voordat je één euro naar de NS overmaakt. Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris dit ziet. Is hij het met mij eens dat je hier beter zicht op zou willen hebben, om dus ook voor reizigers betere resultaten te boeken? Dat is één.

De staatssecretaris gaf aan dat er afspraken gemaakt zijn met andere dienstverlenende partijen die deur-tot-deurdiensten en MaaS-diensten (Mobility as a Service) aanbieden, en dat die zouden moeten werken. Ik ben blij dat de staatssecretaris zei dat hij dat gaat checken. Dat vind ik heel belangrijk, want ik denk dat het juist deze dienstverleners zijn die het verschil kunnen gaan maken. Een toezegging om juist met deze partijen in gesprek te gaan, om hun verhaal aan te horen, zou ik zeer waarderen.

Het is net al gezegd, maar ik wil het van harte ondersteunen. Het is heel belangrijk om te kijken waar we een versnelling kunnen bereiken met de ID-check voor de boa's om de veiligheid op het perron en in de trein te verbeteren. Ik hoop echt dat we daar vaart achter kunnen zetten, want dat is een heel groot probleem.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de staatssecretaris en de ondersteuning voor de beantwoording. Laat ik beginnen met het meest dominante onderwerp in dit debat: de kaartjes van de NS. Ik vind het toch teleurstellend dat het de staatssecretaris niet gelukt is om dit jaar een structurele oplossing te vinden. Dat is echt iets waar de Kamer al vanaf het begin van het jaar met klem om gevraagd heeft, en waar de reiziger ook op zit te wachten. Die heeft nu eigenlijk weer geen zekerheid en krijgt waarschijnlijk alsnog een prijsstijging, ook al zou die dan gedempt worden. We wachten het voorstel van de staatssecretaris nog af, maar ik doe echt een klemmend beroep op hem om bij de Voorjaarsnota daadwerkelijk te zorgen voor een structurele oplossing, omdat het op deze manier niet elke keer kan. Ik verwacht ook echt actie van de staatssecretaris om dat voor elkaar te krijgen en ook om dat Nederlandticket mee te nemen. Ik zou het ook fijn vinden als hij bij het zoeken naar een structurele oplossing bij de Voorjaarsnota, want dat verwacht ik, ook heel goed kijkt hoe we een oplossing vinden zonder dat het de operatie van de NS raakt, want dat lijkt me absoluut niet de bedoeling. In de scenario's kan dan ook meegenomen worden hoever we kunnen gaan zonder dat het daadwerkelijk die operatie raakt. Dat is voor mijn fractie echt heel erg belangrijk.

Ik ben blij om van de staatssecretaris te horen dat hij heel goed op het potje voor de Lelylijn gaat passen. Daar vertrouw ik ook op en ik reken erop dat daar niet uit gerommeld wordt; dat herhaal ik nog een keer. Is het ook mogelijk dat de Lelylijn hoger op de trede komt van de TEN-T? Dat heeft ook effect op de financiering die vanuit Europa komt. Ik zou het fijn vinden als hij daar nog een stapje harder kan zetten.

Bij de hsl is de problematiek heel erg groot, ook als je ziet hoe dit andere trajecten raakt. Ik heb hier een lijstje van tien trajecten die geraakt worden, bijvoorbeeld tussen Rotterdam Centraal en Amsterdam Centraal. De reizigerspunctualiteit is daar 57,5, mede door de hsl. Dat is echt iets wat we heel snel tegen moeten gaan. Dan wil je ook zo snel mogelijk die TSB eraf hebben. Ik begrijp nog steeds niet goed waarom dat niet vanaf december al kan, bij de concessie die dit jaar ingaat. Ik zou het hartstikke fijn vinden als de staatssecretaris daar in tweede termijn nog iets uitgebreider op kan ingaan, of in een brief aan de Kamer. Waarom lukt dat niet?

Laatste punt: Deventer-Zwolle. Heel fijn dat de staatssecretaris daar voor het MIRT in een brief op terugkomt. Het is misschien ook goed om ProRail te betrekken bij de gesprekken met de regio, gezien de heel directe invloed daarvan op wat daar moet komen aan dubbelspoor.

Dat was mijn tweede termijn, voorzitter.

De voorzitter:

Bedankt. Dan geef ik het woord aan de heer Olger van Dijk.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank, voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording. Dit belooft veel voor de al genoemde samenwerking. Ik ben blij met een enkele toezegging die ik heb gekregen, waaronder over wat mogelijk is op de HSL-Zuid, gegeven de problematiek die daar speelt met de constructiefouten. Ik ben ook blij met de toezegging om de Kamer eerder te informeren over de prestaties dan bij de jaarrapportage volgend jaar. Het is belangrijk dat we zicht houden op hoe het daadwerkelijk gaat, ook dit najaar. De hoop is in ieder geval dat we de bodemwaarden houden. Laten we zo snel mogelijk naar de streefwaarden gaan, zodat we gewoon netjes kunnen zitten en op tijd kunnen rijden in de trein.

Ik ben ook blij om te horen dat de staatssecretaris zegt dat sociale veiligheid een topprioriteit is. Hij ging ook in op de enorme aantallen bij het zwartrijden. Ik begreep uit de beantwoording dat er een onderzoek is en dat daarmee eind van het jaar verder aan de slag wordt gegaan. Mijn vraag is of de staatssecretaris de Kamer daarover actief kan informeren met een reactie naar aanleiding van dat onderzoek.

Tot slot een vraag uit mijn eerste termijn die is blijven liggen. Dit overleg is ook benut om de beleidsneutrale verlenging van de beheerconcessie van ProRail te agenderen, omdat de voorhang niet mogelijk was. Er zijn veel reacties geweest, ook van maatschappelijke organisaties hier aanwezig. Waarom moet die verlenging van de concessie vier jaar duren? Als we meer willen sturen richting ProRail is dat wel een hele lange termijn. Er worden een aantal argumenten gegeven, zoals de behandeling van het wetsvoorstel. We hebben gister in de procedurevergadering gesproken over of die wel of niet doorgaat. We wachten ook nog op een reactie van de staatssecretaris daarop. Een wetsbehandeling moet doorgaans toch in twee jaar kunnen. Als ik dat argument weeg, maar ook de mogelijkheid wil hebben om meer te kunnen acteren richting ProRail, in een beleidsrijkere concessie, vind ik een periode van vier jaar heel lang. Mijn laatste vraag is of de staatssecretaris wil overwegen om daar drie jaar van te maken in plaats van de beheerconcessie van ProRail beleidsarm te verlengen met vier jaar.

De **voorzitter**:

Dank. Ik geef het woord aan de heer El Abassi.

De heer **El Abassi** (DENK):

Voorzitter, dank. Ook ik zou de staatssecretaris willen bedanken voor de beantwoording. Ik zou ook de mensen die hier in de zaal aanwezig zijn willen

bedanken voor hun komst. Ze zijn hier ondanks de mogelijk peperdure treinkaartjes.

Ik had twee antwoorden van de staatssecretaris in ieder geval goed onthouden. Wat betreft het salaris van de president-directeur had de staatssecretaris aangegeven dat dat wel zijn mening was. Die heb ik gehoord. Daarnaast gaf hij aan te willen kijken naar de verschillen met de tarieven in buurlanden, maar dat dat geen toezegging was. Dat betekent sowieso dat ik nog met vraagtekens zit. Gezien de urgentie en de beperkte spreektijden bij de begroting willen wij een tweeminutendebat aanvragen. Wij hebben daar dus wel behoefte aan. Dat wilde ik nog even aangeven.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank. Dan ga ik de heer De Hoop wederom vragen het voorzitterschap even over te nemen.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan mevrouw Koekkoek van Volt.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Voorzitter, dank. Ook namens mij dank aan de staatssecretaris en de ondersteuning voor de beantwoording. Het is altijd bijzonder als je voor het eerst over het spoor mag praten. Ook dank voor het feit dat dat goed is gegaan.

Ik hoorde in de beantwoording van de staatssecretaris ook wel terug dat hij echt passie heeft voor het spoor. Daar ben ik heel blij om. Ik ben zeker ook heel blij dat het internationale spoor daarbij zit. Volgens mij had ik samen met alle collega's gevraagd naar de prijsstijgingen en hoe we die structureel gaan oplossen. Ik zie dus erg uit naar het antwoord daarop. Dat is, denk ik, een beetje de domper op het debat vandaag. Tegelijk gaan we volgende week, als het goed is, meer details krijgen. Ik hoop dat we daar dan snel veel meer duidelijkheid over hebben. Laat ik daar dus kritisch maar positief in blijven staan.

Ik had nog een vraag over het antwoord dat de staatssecretaris gaf over de langjarige contracten voor het spooronderhoud. Het klopt dat meerjarige contracten nu al mogelijk zijn; dat heb ik ook gehoord. Ik wil de

staatssecretaris graag nog over het volgende horen. Ik wilde op tafel leggen dat het spooronderhoud zich momenteel in een context bevindt waarin je om dezelfde dingen vraagt als bij de woningbouw en bij andere zaken waar de samenleving een oplossing voor vraagt. We staan namelijk te springen om grondstoffen en technici. Zo kunnen er voor de woningbouw langere contracten worden afgesloten dan nu mogelijk is bij het onderhoud van het spoor. Mijn verzoek aan de staatssecretaris is dus -- dat kan ook via een brief -- om terug te komen op dat spanningsveld en op de vraag wat eventueel de mogelijkheden zijn om juist het onderhoud van het spoor meer structureel te laten plaatsvinden of toekomstbestendiger te maken.

Tot slot. Ik ben erg blij met de internationale spoorvisie. Ik ben ook blij dat die volgend jaar al heel snel komt. Wat dat betreft heb ik het verzoek aan de staatssecretaris of hij ook het gesprek dat wij over tol hadden daarin mee wil nemen. Dat is namelijk best complex. Ik heb er zeker begrip voor dat je daar gesprekken op Europees niveau over moet voeren. Maar juist omdat het complex en Europees is, zou ik daar graag een terugkoppeling over horen van de staatssecretaris, zodat we daar als Kamer zicht op hebben.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank voor uw bijdrage, mevrouw Koekkoek. Ik geef het voorzitterschap weer terug in uw handen.

Voorzitter: Koekkoek

De **voorzitter**:

Veel dank. Ik kijk even naar de staatssecretaris. Wil hij direct door of een minuut of tien schorsen? Iets langer kan uiteraard ook.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik wil direct door, voorzitter, dus we gaan vijf minuten schorsen.

De **voorzitter**:

Dan schorsen we voor vijf minuten.

De vergadering wordt van 16.06 uur tot 16.13 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef graag het woord aan de staatssecretaris voor de beantwoording in tweede termijn.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor de vragen die gesteld zijn in tweede termijn, maar ook voor de opmerkingen die zijn gemaakt. De complimenten leid ik ook graag door richting het ambtelijk apparaat, dat keihard werkt voor ons allemaal.

Een vraag van de PVV, van de heer Heutink: ga ik de regierol terugpakken? A. Die was ik nooit kwijt; laat dat het eerste punt zijn dat ik wil maken. B. Ik heb volgens mij bij de hoorzitting ook gezegd dat wij niet de pinautomaat van de NS zijn. Daarmee loop ik ook een beetje vooruit op de vraag die mevrouw Veltman stelde. Ik bedoel daarmee dat het niet vanzelfsprekend mag zijn dat iedere keer bij ons wordt aangeklopt. Op het moment dat er een dilemma is en we naar een oplossing zoeken, zijn er heel veel mogelijkheden in beeld, maar het mag absoluut geen vanzelfsprekendheid zijn. Als u mij vraagt hoe ik daar zelf naar kijk, zeg ik: als er al een bijdrage van ons nodig is in deze situatie, zie ik het liefst dat we die lineair afbouwen. Maar goed, ik moet ook kijken naar de situatie en wat de consequentie daarvan is, met inachtneming van dienstverlening, beschikbaarheid et cetera. Dat zijn zaken waar ik rekening mee houd. Concreet: bij de halfjaarrapportage in oktober ga ik hier nader op in. Dan kunt u daar op dat moment misschien ook nog nadere vragen over stellen.

De **voorzitter**:

Toch nog een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

In de gesprekken die de staatssecretaris heeft met NS, vraagt het soms om flinke politieke keuzes om te bepalen wat wij willen en verwachten van NS. Dan kunnen zij de hele wereld voor zich zien, maar uiteindelijk gaan wij over wat wij willen en van hen nodig hebben. Daar kan de staatssecretaris misschien nog veel meer regie pakken dan hij nu doet. We hebben telkens -- ook in de afgelopen kabinetsperiode en ook bij de voorganger van de staatssecretaris -- erop gewezen dat wij meer grip willen op de vervoerders; niet alleen op NS, maar ook op ProRail. Dit is een specifieke vraag om meer regie van de staatssecretaris, om vaker met de vuist op tafel te slaan, maar ook om misschien wel hele moeilijke politieke keuzes te maken.

Staatssecretaris **Jansen**:

Politiek is zeker niet voor bange mensen, dus als er keuzes gemaakt moeten worden, zal het kabinet die keuzes maken. Dan wat betreft de vuist op tafel. De eerste keer dat wij met de NS het gesprek voerden, was er geen ruimte. Mogelijk is er nu wel ruimte, dus er wordt ook met de vuist op tafel geslagen als wij denken in oplossingsrichtingen. Inderdaad ben ik het eens met de heer Heutink, en overigens ook met alle andere fracties hier aanwezig, dat wij allemaal uiteindelijk een goed beeld willen hebben bij de maatregelen die wij nemen. Als er belastinggeld mee gemoeid is, moeten we dat wel kunnen verantwoorden; ieder vanuit zijn eigen functie en hoedanigheid.

Mevrouw Veltman vroeg wederom om iets meer toelichting op de verlieslatende lijnen. Ik heb al aangegeven dat we bij de gunning gewoon hebben gekeken naar het totaalpakket. Er zaten rendabele en minder rendabele lijnen tussen. Wij zijn blij met het totaalpakket dat we hebben kunnen afsluiten. Ik zie ook geen noodzaak om het pakket van de recente gunning opnieuw tegen het licht te houden. Ik kijk even naar mijn rechterzijde of het verstandig is om hier via een technische sessie iets meer licht op te laten schijnen. Dan kunnen we beter met u spreken over de dilemma's waar wij tegenaan lopen. Er is wel een afweging gemaakt, maar daarbij hebben wij gekeken naar het totaalpakket en daarover hebben wij uiteindelijk deze concessie afgesloten.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dat was me natuurlijk helder, als het gaat om de afspraken. Als je ziet dat lijnen verlieslatend zijn en dat andere partijen die beter kunnen oppakken, of als je niet scherp hebt waar de inspanningen van de NS om die lijnen minder verlieslatend te laten zijn op zijn gericht, dan weet je dus ook niet waar je als Rijk aan bijdraagt, als het gaat om het zoeken van een oplossing voor een eventueel financieel probleem. Ik snap dat er afspraken zijn, maar als je verlieslatende lijnen hebt en als je daar toch wat mee kunt, dan vind ik dat we moeten proberen om daar verbetering in te brengen en het gesprek daarover aan te gaan.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik snap de opmerking die u maakt, maar het probleem zit 'm erin dat wij een concessie hebben afgesproken. Daar zijn de afspraken over alle lijnen mee gemoeid. Wij kunnen daar niet zomaar eenzijdig een lijn uithalen als er een andere aanbieder zou zijn die het mogelijk op een rendabelere manier kan doen. Daarin zit dus het dilemma.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Maar je zou toch op z'n minst willen weten wat de NS doet om ervoor te zorgen dat bijvoorbeeld meer mensen met de trein gaan reizen, dat de dienstverlening beter wordt en dat het een minder, of geen, verlieslatende lijn wordt?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik denk dat het goed is om daar in een nadere bespreking op in te gaan; dat kan iets technisch zijn. Dan kan er worden aangegeven welke verbeteringen NS eventueel kan doorvoeren om een beter resultaat op die lijn te behalen. Nogmaals, voor ons is het essentiële het totaalplaatje; daar zijn we gewoon blij mee.

Dan had mevrouw Veltman een vraag over Mobility as a Service. Ik ben nog bezig met mijn kennismakingsgesprekken, maar volgens mij heb ik u net aangegeven dat ik zeer bereid ben om met "Mobility as a Service"-partijen een gesprek in te plannen. Ik zal u, via een persoonlijke weg, laten weten wanneer dat is ingepland. Dan weet u ook dat ik daar voortgang op boek.

Dan had mevrouw Veltman een vraag over een versnelde invoering van de ID-check door boa's. Ze vroeg hoe we dat kunnen doen. Dat ga ik bespreken met mijn collega's van JenV, ook met de minister. Ik heb al eerder uitgesproken dat ik 2027 ook laat vind. Als er mogelijkheden zijn, moeten we die op dit moment gewoon grijpen, waar ze ook zijn. Als dat een pilot is, dan is het een pilot. We moeten kijken wat voor mogelijkheden er zijn om dat naar voren te halen.

Dan kom ik op een vraag van de heer De Hoop over het gesprek met de regio over het dubbele spoor tussen Deventer en Zwolle. Hij vroeg of ik ProRail daarbij wil betrekken. Ja, prima. Dat doe ik graag. Goede suggestie, dank u.

Dan is er nog een vraag van de heer De Hoop. Die ging over het zo snel mogelijk eraf halen van de tijdelijke snelheidsbeperking. Ik licht dat graag toe per brief bij de halfjaarrapportage. Die verwacht ik in oktober naar u toe te sturen.

Dan was er een vraag van de heer De Hoop. Kan de Lelylijn hoger op de trede komen van TEN-T? We blijven hierover in gesprek, ook met Duitsland. We hebben in EU-verband af kunnen spreken dat dit tussentijds kan worden bijgesteld. We zijn daar dus continu over in gesprek. We kunnen tussentijds ook bijstellen.

Dan had de heer Van Dijk van NSC een vraag. Hij vroeg of het onderzoek naar zwartrijden kan worden gedeeld. De rapportage over zwartrijden wordt later dit jaar met de Kamer gedeeld. Er komt in elk geval enige ruimte voor de kerst, maar wellicht eerder. Ik wil dat alleen niet te snel toezeggen, want voor hetzelfde geld moet ik u daarna weer een brief sturen met: sorry, het wordt toch iets later. Daarnaast is het natuurlijk wel aan de vervoerders om de aanbevelingen die daarin staan over te nemen.

Dan was er nog een vraag van de heer Van Dijk: waarom is er gekozen voor een verlenging van vier jaar? Er is gekozen voor een verlenging van vier jaar zodat er voldoende tijd is om ofwel het wetsvoorstel Wet sturing en verantwoording ProRail B.V. te behandelen en te implementeren, ofwel een nieuwe beleidsrijke beheerconcessie te kunnen ontwikkelen. Er moet uiterlijk begin 2026 worden gestart met het ontwikkelen van een nieuwe, beleidsrijke beheerconcessie. Het ontwikkelen van een concessie kost minimaal drie jaar. Dat is de reden waarom wij hebben ingezet op vier jaar, om te voorkomen dat we daarmee in de knel gaan komen.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank voor de reactie, maar die had ik, met deze argumentatie, al gelezen in de brief. Het gaat nu over 1 januari, en dan nog vier jaar erbij. Ik lees inderdaad dat er maximaal drie jaar nodig is. We zijn met z'n allen verantwoordelijk voor een wetstraject; dat gebeurt doorgaans in twee jaar. Mijn vraag was heel concreet: zou het niet ook drie jaar kunnen zijn? We kunnen geen voorhangprocedure doen; daarom staat het nu op deze agenda. Mijn concrete verzoek zou dus drie jaar zijn. Ik hoor dat we ook nog een tweeminutendebat gaan krijgen. Ik zeg in alle eerlijkheid dat ik niet van plan was om daar iets mee te gaan doen. Maar ik zou hier wel graag een antwoord op willen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Het is maximaal vier jaar, dus dat zou ook kunnen betekenen dat het sneller is. Maar ik kan me niet nu vastpinnen op drie jaar. Het zou kunnen dat ik drie jaar en twee maanden erover doe, en dan bent u ook teleurgesteld. Dus maximaal vier jaar, waar mogelijk sneller.

Een vraag van mevrouw Koekkoek: neemt u het onderwerp tol mee in de gesprekken over de internationale spoorvisie? Jazeker, die neem ik mee in de gesprekken over de internationale spoorvisie.

Dan is er nog een vraag, over een spanningsveld rondom technische mensen en grondstoffen wanneer op meerdere terreinen aannemers voor instandhouding aan de slag gaan. Het is eigenlijk een hele brede discussie, maar ook een bekend onderwerp; dat speelt natuurlijk. Het is inderdaad een

probleem bij het onderhoud van het spoor. In de voortgangsrapportage van ProRail die ik binnenkort naar de Kamer zal sturen, zal ik specifiek op deze vraag van u ingaan. We zijn in gesprek om te kijken of het soms mogelijk is om mensen met elkaar te delen, als er meerdere partijen bij betrokken zijn. Op die manier proberen we daar proactief mee om te gaan.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:

Mevrouw Koekkoek van Volt had toch nog een vervolgvraag.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Ja, over het terugkoppelen over de tol en de gesprekken daarover. Het is heel goed dat de staatssecretaris het meeneemt, maar mijn vraag zag specifiek op het volgende, waarop ik eigenlijk op zoek ben naar een toezegging. Het is een ingewikkeld, complex en ook verwegverhaal, omdat het zich op Europees niveau afspeelt. Juist dan gaat er vaak informatie verloren. De vraag aan de staatssecretaris was dus voornamelijk of hij wil terugkoppelen hoe het gesprek over de tolheffing op Europees niveau loopt en of er positieve vooruitzichten zijn om dit gesprek af te ronden en tot een besluit te komen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Bij de internationale spoorvisie die begin dit voorjaar is voorzien, komen we daar specifiek op terug.

De **voorzitter**:

Dank, staatssecretaris. Dan geef ik het woord weer aan mevrouw Koekkoek.

Voorzitter: Koekkoek

De **voorzitter**:

Dank. Dan zijn we bijna bij de afronding van dit debat, maar niet voordat ik de toezeggingen voorlees zodat we die goed geregistreerd hebben. Ik zeg er wel vast bij richting de staatssecretaris dat niet alle toezeggingen een hele concrete termijn hebben. Dat willen we wel graag altijd zo concreet mogelijk,

dus het kan zijn dat ik af en toe even uw kant op kijk, zodat we duidelijkheid hebben over de tijd. Allereerst is er door het lid El Abassi van DENK een tweeminutendebat aangevraagd.

Dan zijn er een heel aantal toezeggingen.

- De staatssecretaris zegt toe de Kamer ruim voor het kerstreces te informeren over de actuele bodem- en streefwaarden op het gebied van punctualiteit. Deze toezegging is gedaan aan de heer Van Dijk van NSC.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ook zitplaatsgarantie. Dat is een aparte categorie. Ik denk dat de staatssecretaris daarvan uitgaat, dus punctualiteit en ook de andere waarden. Het zijn er meerdere, dus niet alleen punctualiteit maar ook zitplaatsgarantie.

De **voorzitter**:

Dat is een goede toevoeging, die de staatssecretaris genoteerd heeft. Ik zie geknik.

- De staatssecretaris zal onderzoeken of het mogelijk is om indien nodig een back-up van de dienstregeling te hanteren om zo sneller het onderhoud aan het spoor uit te kunnen voeren. De toezegging is gedaan aan de heer Heutink.

Ik zie nog geen concrete termijn. Misschien kan de staatssecretaris daar alvast een inschatting van maken.

Staatssecretaris **Jansen**:

Voor de kerst.

De **voorzitter**:

Voor de kerst? Bedankt.

- De staatssecretaris gaat onderzoeken in hoeverre boas sneller kunnen overgaan tot identificatie van overlastgevers bij overtredingen en informeert de Kamer hierover per brief. De toezegging is gedaan aan het lid De Hoop.

Kunt u ook hier een inschatting geven?

Staatssecretaris **Jansen**:

Daar kan ik geen termijn aan verbinden omdat ik eerst met mijn collega's daarover het gesprek moet voeren, maar zo snel mogelijk.

De voorzitter:

We noteren: zo snel mogelijk.

- De Kamer wordt geïnformeerd over de ontwikkelingen rondom het formuleren van landelijk uniforme richtlijnen omtrent werkzaamheden van ProRail. Deze toezegging is gedaan aan het lid De Hoop.

Ook hier ontbreekt nog een termijn.

Staatssecretaris Jansen:

Wederom voor de kerst, wordt mij aangedragen.

De voorzitter:

Voor het kerstreces.

- Zodra het juridisch gezien mogelijk is, stuurt de staatssecretaris een brief aan de Kamer over de aanbesteding bij HSL-Zuid en wat daarbij de rol van de Staat was. De toezegging is gedaan aan het lid Olger van Dijk.

- De staatssecretaris stuurt eind dit jaar een brief over het spoorgoederenvervoer en zal daarin de Kamer informeren over een plan dat wordt opgesteld naar aanleiding van gesprekken met organisaties in de spoorgoederensector. Deze toezegging is gedaan aan het lid Veltman.

- De Kamer wordt na het BO MIRT van 7 november per brief geïnformeerd over de mogelijkheden voor het dubbelspoor op het traject Deventer-Zwolle en betreft ProRail bij de gesprekken hierover. Dit is een toezegging aan het lid De Hoop.

- Er vindt een terugkoppeling plaats over de gesprekken over tolheffing op Europees niveau bij de internationale spoorvisie komend voorjaar. Deze toezegging is gedaan aan het lid Koekkoek.

Ik kijk heel even rond of alle toezeggingen correct zijn geregistreerd. Dan wil ik de staatssecretaris hartelijk danken voor het debat. Ook aan de collega's veel dank voor het debat, aan het publiek hier op de tribune en ook aan de kijkers thuis.

Sluiting 16.29 uur.

