

Vergaderjaar 2014–2015

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 571

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 9 december 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 15 oktober 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 september 2014 inzake de aanbidding van de ontwerp-beheerconcessie en ontwerpvervoerconcessie (Kamerstuk 29 984, nr. 530);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 september 2014 inzake de consultatie/audit op de prestatie-indicatoren van de ontwerpconcessies, de positie van NS bij decentrale spoorconcessies, de planning van de inbouw van toiletten in sprinters en toezegging uit het algemeen overleg HSL-Zuid d.d. 11 september 2014 (Kamerstuk 29 984, nr. 533);**
- **brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 oktober 2014 met de schriftelijke beantwoording vragen naar aanleiding van het algemeen overleg Vervoer en beheer hoofdrailnet (ontwerpconcessies) d.d. 1 oktober 2014 (Kamerstuk 29 984, nr. 536).**

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

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

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

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

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

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

Aanvang 17.30 uur.

De **voorzitter**: We behandelen in dit algemeen overleg de tweede termijn van het debat over het onderwerp vervoer en beheer hoofdralnet (ontwerpconcessies). De woordvoerders hebben ieder twee minuten spreektijd en mogen één interruptie plegen. We hebben namelijk maar beperkt de tijd, tot 19.00 uur. Ik zal proberen mij daaraan te houden. Het kan zijn dat nog een onverwachte ontwikkeling is, maar die komt dan elders vandaan. Daar houden we rekening mee.

Een aantal tijdens het vorige AO niet beantwoorde vragen zijn schriftelijk beantwoord. Dat culmineerde in 49 alsnog beantwoorde vragen. Vandaar dat ik wat streng ben in deze tweede termijn.

Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu welkom, evenals haar staf, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat via het internet volgen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik houd het heel kort, aangezien de vragen die ik in eerste termijn heb gesteld, al zijn beantwoord. Mij resten nu nog twee kleine punten. Dat is ten eerste de vraag in hoeverre de Staatssecretaris bereid is om te kijken naar een model waarin elk jaar scherper gestuurd wordt op de NS, zodat er een opbouw zit in de prestatie-indicatoren. Dat is een manier om zo'n groot bedrijf scherp te houden en scherp aan de wind te laten zeilen. Dat betreft dus de systematiek van sturen.

Ten tweede wil ik graag een VAO aanvragen om een motie in te kunnen dienen over de inspanningen van de NS op het gebied van fietsenstallingen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris en haar team voor de beantwoording van de vragen. Dit heeft ons allemaal lang beziggehouden en we bevinden ons nu in een afrondende fase. Ik maak nog een paar statements.

Ik ben blij met de toezegging die de Staatssecretaris in eerste termijn heeft gedaan, namelijk dat er geen sprake zal zijn van een schadevergoeding uit hoofde van de concessie op het moment dat de stations een andere plek krijgen in ons bestel.

Dan de three strikes out. Dat is een optie die ik toch overweeg. De VVD-fractie vindt de boetesystematiek een beetje vestzak-broekzak. Daarom overwegen we om een motie in te dienen over three strikes out. Over de ex-ante bindende toets van de Autoriteit Consument & Markt (ACM) voor een stationsnetverklaring het volgende. De ACM kan nu achteraf een bindend advies geven, maar dat is een beetje lastig, want dan is die verklaring al vastgesteld. Is het daarom niet veel beter om een bindend advies vooraf te geven, dus voordat de stationsnetverklaring is vastgesteld? Dat lijkt mij handiger, want anders komen er alleen maar juridische procedures. De ACM kan immers achteraf ook een bindend advies geven.

Ik hink wat betreft de poortjes een beetje op twee gedachten. Ik vind het een lastig punt. Het is inderdaad openbaar gebied, met mensen aan weerskanten. Een gemeente is democratisch gekozen en als die echt grote

problemen heeft met de manier waarop NS die poortjes neerzet, moeten we het dan wel op die manier willen doorzetten? Is dat de manier waarop we met elkaar omgaan? Wat gaat de Staatssecretaris doen op het moment dat een gemeenteraad faliekant tegen het plaatsen van die poortjes is? Ik loop heel staccato nog een aantal punten langs. Artikel 57 gaat over het uitbreiden van ov-abonnementen met andere aanbieders van openbaar vervoer, de zakelijke dienstverleners, waaronder bijvoorbeeld mobiliteitsarrangementen. Moet dat wel op deze plek?

De VVD leest de concessie zo dat de NS een boete kan krijgen voor een onderprestatie op een indicator. Kan de Staatssecretaris die indicatie dan als beleidsprioriteit opnemen in de beleidsprioriteitenbrief? Ik hoop dat ik de vraag zo helder gesteld heb. Dit is namelijk toch raar. Als er een boete is uitgedeeld voor het niet halen van een prestatie-indicator, moet je die het jaar daarop met voorrang aan kunnen wijzen in de beleidsprioriteitenbrief. Daar moet dus prioriteit aan worden gegeven. Daar is enige verwarring over.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, ik wijs u erop dat uw spreektijd voorbij is. Dus als u wilt afronden, heel graag.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ja, voorzitter.

Wat doen we met de rechtszaak die is aangespannen? Als de rechter een uitspraak doet, kan dat dan ook leiden tot wijzigingen van deze concessie? Ik wil dit voorbehoud hier wel gemaakt hebben, want ik neem aan dat de uitspraak van de rechter boven de concessie gaat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik wil graag een Informatieve vraag stellen. Op welke rechtszaak doelt de VVD-fractie?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Excuus, dat is een volkomen terechte vraag. Dat is de rechtszaak in Limburg tegen de twee lijntjes die daar aanbesteed zouden worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn en voor de vele antwoorden in de schriftelijke ronde. Ik heb blijkbaar heel slecht opgelet in die eerste termijn, want ik zag allemaal antwoorden op vragen die ik niet heb gehoord. Een vraag is volgens mij nog niet beantwoord, namelijk mijn vraag over het consumentenrecht voor het spoor. We hebben dat wel in de luchtvaart. Daar hebben we het ook redelijk goed benoemd en in de smiezen. Het CDA heeft de Staatssecretaris gevraagd om met ons mee te denken of het misschien ook niet verstandig zou zijn om dit beter te bestendigen voor het spoor, zodat de rechten van de reizigers wat scherper en wat compacter onder de aandacht komen.

De Staatssecretaris heeft een toezegging gedaan op het gebied van wanprestaties en het ontnemen van de concessie. Er zijn liggen her en der wel wat ideologische verschillen. Dat erken ik, maar ik zie die toezegging toch als achterstallig onderhoud, want in feite is in de huidige situatie het kunnen ontnemen van een concessie niet nader beschreven en daardoor een dode letter. Ik vind het prettig dat de Staatssecretaris daar serieus naar gaat kijken. Ik wil haar wel vragen welke consequenties het kan hebben voor de megaconcessie waar we nu voor staan. We moeten nog bekijken in welke richting het moet gaan, maar het CDA blijft vinden dat als een monopolist iets niet goed doet, de overheid als concessieverlener dan altijd het recht moet hebben om die concessie opnieuw aan anderen aan te bieden. Dat is echt belangrijk, ook voor de reiziger.

Ik vind de Staatssecretaris nog onduidelijk op het punt van het fietsparkeren. De PvdA zegt met een motie te zullen komen. Ik ken de inhoud

daarvan nog niet, maar waarschijnlijk zal die inhouden dat de concessie niet scherp genoeg is. Kan de Staatssecretaris nog eens aangeven wat ze wil?

Ten slotte nog een vraag over het goederenvervoer. Het is goed dat ProRail het nu met één loket beter gaat doen. Daar heeft het CDA zich namelijk altijd een beetje boos over gemaakt. We hebben altijd gezegd: pas er nu voor op dat het niet allemaal verschillende loketten worden. Komt er ook een directeur goederenvervoer bij ProRail? Krijgt het goederenvervoer nu ook in de ProRail-organisatie een stevigere functie? Mijn laatste opmerking betreft de internationale concurrentie op het spoor. Het CDA is een beetje verbaasd over de woorden die gebruikt zijn. Er is gezegd dat de NS gecompenseerd wordt op het moment dat er een concurrent komt op de internationale lijnen. Ik ben benieuwd of dit wel Europese Commissie-proof is. Ik ga de voorbeelden hier niet noemen, maar de regering is een- en andermaal teruggefloten bij eerdere stellingnames op dit dossier. Is dit dus wel Commissie-proof?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Allereerst mijn dank aan de Staatssecretaris en de ambtenaren die hard hebben gewerkt om twintig kantjes vol te schrijven met antwoorden op onze vragen. Ik heb nog wel een aantal aanvullende vragen naar aanleiding van de antwoorden die zijn gegeven. Wij zitten net als mevrouw De Boer van de VVD met die poortjes op de stations. Op het moment dat die gesloten worden, kunnen hele kernen in tweeën worden gedeeld. Als de raad en de bevolking daar tegen zijn of het niet helemaal eens zijn met de wijze waarop dat gebeurt, dan willen we wel dat er aan de eisen van die mensen voldaan wordt voordat de poortjes echt dichtgaan. We denken erover om op dit punt een motie in te dienen. Ik vraag mij echter af of het kabinet een overzicht heeft van de stations die een passagefunctie hebben. Dan kun je dat snel definiëren en zeggen dat de gemeenteraad voor die stations nadrukkelijk toestemming moet geven voordat de poortjes definitief sluiten.

Mijn laatste vraag betreft de tariefdifferentiatie. De Staatssecretaris heeft in de concessie aanvullende voorwaarden gesteld, waaraan de NS moet voldoen, voordat men de tarieven mag differentiëren. Een voorwaarde betreft het verhogen van de tarieven. Wij zijn echt bang voor situaties waarin de tarieven in de spits drastisch omhoog worden gegooid, terwijl mensen helemaal niets te kiezen hebben. Je moet namelijk gewoon naar je werk of naar school. Wij willen graag weten of de Kamer hier eerst toestemming voor moet geven. Wij willen niet dat alleen de Staatssecretaris hierover besluiten neemt, maar dat het ook aan de Kamer wordt voorgelegd. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij, voordat zij toestemming geeft aan de NS om de tarieven te verhogen, eerst de Kamer zal informeren?

De heer **Klein** (50PLUS/Klein): Voorzitter. Ook ik dank de Staatssecretaris voor de uitvoerige antwoorden. In de beantwoording garandeert zij dat boetes goed zijn voor de reiziger. Als de boetes daadwerkelijk zorgen voor een basiskwaliteit en een geleidelijke kwaliteitsverbetering voor de reiziger, dan juich ik dit systeem natuurlijk van harte toe. Maar kan de Staatssecretaris ook inzichtelijk maken waar vanaf komend jaar het geld van die boetes precies aan besteed wordt? Dat zou zij bijvoorbeeld kunnen aangeven in de kwartaalrapportages van de NS.

Met het antwoord op de vraag over de realiteit van het intrekken van de concessie of het gedeeltelijk intrekken van de concessie, is iets gek aan de hand. In de Wet personenvervoer 2000 staat dat de concessie ingetrokken kan worden wanneer sprake is van een wanprestatie. Als er dan gevraagd wordt wanneer dit het geval zou zijn, heeft de Staatssecretaris aangegeven dat zij maar liefst tot het krokusreces van volgend jaar nodig heeft om daar een antwoord op te verzinnen. Het is toch essentieel dat als een concessie een ontbindende voorwaarde heeft, die van tevoren

goed wordt gepreciseerd? Nu is het een beetje symboolpolitiek met open einden. Ten tijde van het krokusreces is de concessie allang, namelijk al vanaf 1 januari 2015, van kracht. Het is dan ook een beetje onzinnig om die ontbindende voorwaarde alsnog op te nemen. Dat lijkt ons een gemiste kans. Hoe wordt dit straks gepresenteerd? Is dat niet juist een reden om een helder regime te hanteren in de vorm van dat three strikes out-principe, waar net ook over is gesproken? Na 1 januari 2015 heeft de Kamer anders het nakijken en verzeilen we in ingewikkelde juridische procedures en disputen.

Er staan al wel veel prestatie- en informatie-indicatoren goed omschreven in de concessie. Een daarvan is een algemeen klantenoordeel. Daarin zit ook het reisgemak en het comfort, die voortvloeien uit bijvoorbeeld de chipkaart. Ik merk dat NS en ook Trans Link er hard aan werken om verbeteringen op het gebied van die chipkaart door te voeren. Ik lees in de pers dat er stemmen opgaan om de chipkaart te vervangen. Die chipkaart door de gootsteen spoelen, lijkt mij een grote fout. Er zijn echter nog wel veel kinderziekten die moeten worden opgelost.

De **voorzitter**: Mijnheer Klein, het onderwerp dat u nu aanstipt, is morgen aan de orde. We verwachten u natuurlijk allemaal ook bij dat debat. Verder is uw spreektijd op.

De heer **Klein** (50PLUS/Klein): Ik ga ervan uit dat de Staatssecretaris dan morgen zal aangeven dat die ov-chipkaart gewoon blijft bestaan en een goed onderdeel blijft van de klantwaarderingsoordelen, zoals die in de concessieovereenkomst verwoord zijn.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de zeer uitvoerige antwoorden. Ik ben eerlijk gezegd niet tevreden met het antwoord over het fietsparkeren. De NS moet als vervoerder substantieel gaan bijdragen. Ik zal op dit punt met een motie komen. Dit geldt ook voor enkele tariefkwesties. Het systeem van tariefeenheden discrimineert reizigers op bijvoorbeeld de Hanzelijn ten opzichte van andere lijnen. Ook is reizen over korte afstanden door het minimumtarief onnodig duur. De Staatssecretaris verwijst naar de bussen, maar die zijn er door de bezuinigingen vaak niet meer. De ChristenUnie roept de Staatssecretaris op om het ov als één systeem te beschouwen, en dus één opstaptarief in het hele ov te hanteren.

De kwestie van stopcontacten en wifi moet gewoon in de concessie geregeld worden. Ook daarover verschillen we van mening met de Staatssecretaris.

De Staatssecretaris verwijst voor de ov-chipkaart consequent naar het overleg in het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB). De ChristenUnie vindt overleg prima, maar wil in de concessie deadlines voor het kappen van het paaltjeswoud, invoering van reizen op rekening en betalen met je mobieltje. Ook de scholierenabonnementen moeten gewoon geregeld worden. Voor de bus zijn nota bene in het NOVB al wel afspraken gemaakt over korting in de spits. De ChristenUnie vindt dat de NS deze afspraken ook voor de trein moet nakomen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Zoals al is gezegd, hebben we morgen een debat over de ov-chipkaart. Dan gaan we dit soort dingen allemaal bespreken. Mevrouw Dik-Faber zegt dat het in de concessie moet komen. NS is echter maar een van de vervoerders op het spoor. Volgens mij moeten we dit dan ook ergens anders regelen. Vervoerders gaan er overigens zelf over, maar de Staatssecretaris zou doorzettingsmacht moeten krijgen. Is mevrouw Dik-Faber niet met mij van mening dat we dat morgenvroeg moeten bespreken en dat we deze afspraken in een ander kader beter moeten vastleggen?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben het met mevrouw De Boer eens dat wij daar morgenochtend over moeten spreken, maar ik ben het niet met haar eens als het om de concessie gaat. In de concessie maken we afspraken met de NS en niet met de andere vervoerders, dat beseft ik. Maar ik vind dat we de concessie wel moeten aangrijpen om hierover tot afspraken te komen. Ik constateer dat er overleg wordt gevoerd in het NOVB, maar dat dat heel langzaam gaat. Ik wil heel graag wat meer druk op de ketel. Volgens mij wil de fractie van de VVD dat ook, aangezien we gezamenlijk een motie hierover hebben ingediend. Die motie is door de Kamer aangenomen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat willen we dolgraag en dat hebben we vandaag ook meermalen geuit. We hebben hier echter maar met één vervoerder te maken en dat is de NS. We moeten het dus niet via de concessie maar via het NOVB regelen en via de doorzettingmacht die de Staatssecretaris zou moeten krijgen ingeval er kwesties zijn. Ik zou dit punt ook graag morgenvroeg in een ander kader nader aan de orde willen stellen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik wil toch nog even verdergaan met de ov-chipkaart. Ik vind namelijk dat dit wel degelijk punten zijn die in de concessie een plek verdienen.

De **voorzitter**: Voordat u verder gaat met uw betoog, is er nog een vraag van de heer Klein.

De heer **Klein** (50PLUS/Klein): Volgens mij was dit het antwoord op de tweede termijn van mevrouw De Boer, maar dat maakt niet uit. Ik heb echter nog een vraag. Het gaat niet alleen om de ov-chipkaart, maar ook om de plaatsing van de paaltjes en de investeringen die daarmee samenhangen. Dat moet wel een onderdeel zijn van de concessie. Is mevrouw Dik het met mij eens dat het verstandig is om dat stevig te verankeren in de concessie, om zodoende te zorgen dat de komende jaren – het is een concessie voor tien jaar – goed benut zullen worden, samen met de paaltjes en de ruimte voor de regionale vervoerders?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik constateer dat de heer Klein het van harte eens is met de strekking van de motie die al door de Kamer is aangenomen. We moeten werken aan een systeem ov-chip 2.0, waarbij de reiziger centraal staat en niet de vervoerder, en we echt van deur tot deur gaan reizen met één keer in- en uitchecken, zonder iedere keer langs een paaltje te moeten. Laten we gewoon samen nadenken over een goede manier om dit in ieder geval voor de NS in de concessie te verankeren. Daar wil ik graag met de heer Klein over nadenken.

De heer **Klein** (50PLUS/Klein): Ik denk dat het verstandig is om erover na te denken en dat we uitgaan van de ov-chip die er is, en die verbeteren en de kinderziektes wegnemen, zoals het overstappen tussen verschillende vervoerders. Dan komt er dus een ov-chip 2.0. Mijn vraag aan mevrouw Dik-Faber is dan ook om daar morgen extra aandacht aan te besteden.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, wilt u interrumperen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een punt van orde.

De **voorzitter**: Een punt van orde mag u maken, maar u zei dat dit morgen allemaal aan de orde is en dat ben ik met u eens.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil toch nog een punt van orde maken. Ik wil dit nadrukkelijk voorleggen aan de Staatssecretaris. We hebben het hier

over een kwestie, waarvan wij vinden dat wij het daar morgenvroeg over moeten hebben. Maar moeten wij kwesties die betrekking hebben op de ov-chipkaart in de concessie regelen of kunnen we dat in een ander gremium regelen? Ik wil daar heel graag duidelijkheid over. Anders is het een gemiste kans als we het niet in de concessie regelen. Die duidelijkheid moeten we allemaal hebben.

De **voorzitter**: Dit is geen procedurevraag, maar een politieke vraag en die vraag is al gesteld. U mag ervan uitgaan dat er een antwoord komt van de Staatssecretaris. Dit was een verkapte interruptie en dat kan ik echt niet toestaan.

Mevrouw Dik-Faber gaat verder met haar betoog.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb net als de VVD moeten vaststellen dat de NS eenzijdig de grootgebruikerscontracten voor de mobiliteitskaarten heeft opgezegd. Dit vind ik echt een voorbeeld van iets dat we in de concessie goed moeten regelen. De ChristenUnie wil dat in de concessie een garantie wordt opgenomen dat de NS de bestaande grootgebruikerscontracten respecteert en dat de NS conform de aangenomen motie ook zal meewerken aan de opening van de ov-betaalmarkt voor andere aanbieders, waarbij de ACM dan toezicht moet houden op de marktwerking. Ik vind dit zo belangrijk dat een verwijzing naar het NOVB voor mijn fractie in ieder geval niet volstaat.

Tot slot het grensoverschrijdend vervoer. De ChristenUnie ziet graag dat voor grensoverschrijdende intercity's tot de grens het Nederlandse tarief geldt. We willen graag een adviesrecht voor consumentenorganisaties bij grensoverschrijdend vervoer. De ChristenUnie wil duidelijke afspraken over de verbinding met Düsseldorf en Luik.

Ik ben nog een punt vergeten. De ChristenUnie is van mening dat de NS de tarieven niet verder mag verhogen als er minder reizigers zijn door hogere tarieven, de zogenaamde vraaguitval. Ook dat is een punt waar wij mogelijk in een VAO op terugkomen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Allereerst de ov-poortjes. Op de plaatsing daarvan moet toch op de een of andere manier democratische controle zijn. Dat kan toch niet geheel vergunningloos door een bedrijf alleen gebeuren. De Staatssecretaris heeft eerder gezegd dat gemeenten daar instrumenten voor hebben, maar gemeenten kunnen het niet meer via een bestemmingsplan reguleren. De mogelijkheden voor de gemeenten zijn dus echt heel erg beperkt. De Staatssecretaris komt terug op haar toezegging dat de gemeenteraad daarover het laatste woord zou moeten hebben en ze geeft ook geen antwoord op de vraag wie nu doorzettingsmacht heeft. Dat is een vraag die in de schriftelijke ronde naast D66 onder andere ook door de VVD is gesteld. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dan ook: wie heeft er nou doorzettingsmacht. Is zij bereid om uiteindelijk de regie te nemen als de partijen er niet in goed overleg uitkomen? Het is natuurlijk gemakkelijk om te verwijzen naar een goed gesprek. We vinden allemaal dat dat de eerste stap moet zijn, maar uiteindelijk moet wel duidelijk zijn wie de knoop doorhakt en er moet democratische controle op mogelijk zijn. Het mag wat mijn fractie betreft niet eenzijdig door de NS worden besloten.

Mijn tweede punt betreft de veiligheid. We hebben het hier over twee concessies: een beheerconcessie en een vervoerconcessie. De indicatoren voor veiligheid gaan over incidenten en niet over het voorkomen van incidenten. Hoe krijgen we dan grip op veiligheid? Wat is veilig en hoe maken we de afweging tussen aan de ene kant de indicatoren die te maken hebben met de dienstregeling en aan de andere kant de indicatoren die te maken hebben met het veilig reizen over het spoor? Hebben we de prikkels op een goede manier op elkaar afgestemd?

Dan de boetesystematiek. De Staatssecretaris komt pas in het eerste kwartaal van 2015 met haar definitie van wanprestatie, maar dan hebben we al wel een contract getekend. Hoe gaan we daar dan mee om? Volgens mij zijn er meerdere partijen in deze Kamer die daar hun ongemak bij hebben en die bang zijn voor bijvoorbeeld schadeclaims als we op dit punt toch nog iets willen. Je kunt echter ook zeggen: het is gewoon een uitwerking van de wettelijke bepaling. Ik hoor graag expliciet van de Staatssecretaris dat dit niet betekent dat we aan contractbreuk doen als we op dat punt onze al geuite geluiden kracht bijzetten. In de concessie staat namelijk dat samenloop uitsluitend mogelijk is als het onder andere het continueren van de bestaande dienstverlening door de NS niet in de weg staat en het geen substantieel financieel nadeel voor de NS oplevert. Dan is het toch de facto niet mogelijk? Ik wil op dit punt graag helderheid van de Staatssecretaris. Wat gebeurt er als in 2019 bij de evaluatie blijkt dat er onder de maat gepresteerd is? Three strikes out is al genoemd. 2019 lijkt mij een goed moment om dat te beoordelen. Dan moeten we andere vervoerders ook een kans kunnen geven. Ik hoor graag duidelijk van de Staatssecretaris dat dit, ondanks dat we een contract tekenen, toch mogelijk blijft.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb nog een vraag over de poortjes. Dat is een ingewikkelde kwestie en op een aantal plekken is het nog een probleem. Dat is overigens niet overal het geval. We hebben een motie aangenomen, waarin staat dat er een lokaal draagvlak moet zijn en dat de partijen er met elkaar uit moeten komen. Dat moet dan wel in een aardige sfeer gebeuren en we moeten niet de deur helemaal op slot gooien door te zeggen dat de gemeente moet beslissen, want dan kan de gemeente gaan shoppen in de portemonnee van de NS. Hoe ziet mevrouw Van Veldhoven een doorbraak in die gordiaanse knoop?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik denk dat de heer Hoogland terecht hoe lastig de situatie in sommige gemeenten is. Er zijn natuurlijk gemeenten waar het heel duidelijk is, maar er zijn ook gemeenten waar het heel lastig is. Aan de ene kant willen we met elkaar het belang van de sociale veiligheid dienen, maar aan de andere kant vinden we het ook heel belangrijk dat de doorloop tussen verschillende stadsdelen blijft bestaan. Eerder hebben we gezegd: zorg nou dat de gemeente een zware stem heeft en dat NS het niet eenzijdig kan doordrukken. Daarom ben ik ook niet blij met de opname van die stationspoortjes in artikel 2, van bijlage II, van het Besluit omgevingsrecht (BOR). Daardoor is de positie van de gemeente namelijk verzwakt. Wat mij betreft komen we eruit door de Staatssecretaris de uiteindelijke doorzettingsmacht te geven, zodat zij in zo'n situatie kan beoordelen wat het legitieme belang van de gemeente en wat het legitieme belang van de NS is. Zij is zowel concessiehouder van de NS als democratisch vertegenwoordiger. Zo zouden bij haar, als men er in een goed gesprek niet uit komt, die twee dingen toch bij elkaar kunnen komen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat klinkt heel sympathiek. Ik weet niet of de Staatssecretaris op die rol zit te wachten, maar dat terzijde. Het brengt echter wel wat problemen met zich. Zij heeft nu formeel gezien namelijk niet altijd die positie. Wat mevrouw Van Veldhoven nu voorstelt valt overigens wel redelijk binnen de opdracht die de Kamer heeft gegeven, namelijk: kom er met zijn allen uit. Als ze met elkaar gaan overleggen, heeft de Staatssecretaris natuurlijk al een positie om zaken te regelen. Als het wordt gejuridiseerd dan is de Staatssecretaris nergens, want de NS is eigenaar en de gemeente heeft een publiek belang. Kortom, dan wordt het een juridisch drama. Ik krijg niet een duidelijk antwoord op mijn vraag. Die doorzettingsmacht klinkt leuk, maar dat is niet zomaar geregeld met deze partijen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is ook exact waarom ik hierop terugkom in mijn tweede termijn. Het is inderdaad nog niet zomaar geregeld en wat nu geregeld is op dit punt, is ook niet voldoende. Als we het goed willen regelen, is volgens mij de enige goede oplossing om uiteindelijk een soort onafhankelijke scheidsrechter te hebben die op dit punt de knoop kan doorhakken, als die partijen er samen niet uit komen. Dat is zeker de wens van mijn fractie. We moeten hier vooral niet te veel een nationale gemeenteraad willen gaan spelen. Laat de partijen er lokaal zo veel mogelijk met elkaar uit komen. Maar als dat niet lukt dan moet niet of de een of de ander in alle gevallen de doorslaggevende stem hebben. Zo is het nu eigenlijk wel geregeld en nu is dat de NS. Dat is een bedrijf. Ik vind het belangrijk dat, als het niet anders kan, de Staatssecretaris in kan grijpen. Ik hoor graag van haar hoe zij vindt dat we haar daarvoor moeten equiperen.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Er zijn nog steeds veel te veel problemen op het spoor en met de NS. Ik kan mij vinden in heel veel kritiek van de Kamer. De Staatssecretaris probeert daar natuurlijk verbetering in te brengen. De vraag is of deze concessie dat gaat doen. Een bezwaar is dat het een tienjarige afspraak is en wij daar ieder jaar iets over te zeggen willen hebben en er iets van willen vinden. Doen ze genoeg hun best of niet? Ik voel daarom wel iets voor hetgeen de heer Hoogland heeft gezegd. Hoe gaan we regelen dat we niet over tien jaar weer bij elkaar komen om dit weer te beoordelen, maar hoe houden we de NS scherp? Dit zeker ook in het licht van de Schotse aanbesteding die NS gewonnen schijnt te hebben. NS schijnt in Schotland ook treinen te gaan laten rijden. Dat gaat natuurlijk heel veel energie en aandacht van het management van NS kosten, richting Schotland. Het heeft ook risico's. Mijn vraag is dan ook hoe de Staatssecretaris daartegen aankijkt in verband met deze concessie.

Dan de poortjes. De NS heeft natuurlijk heel andere belangen bij die poortjes dan de gemeenten. De gemeenten willen een gemakkelijke oversteek door de stations, maar daar zijn de stations in beginsel niet voor bedoeld. Ik voel er dan ook eigenlijk helemaal niet voor om de gemeenten een sterkere positie te geven. De NS moet zorgen voor veiligheid en daarvoor moeten die poortjes wel dicht. Ik zou daarom eerder de andere kant op willen hangen: hoe zorgen we ervoor dat de NS sterk genoeg staat om die poortjes ook dicht te doen? Ook dit is dus een vraag aan de Staatssecretaris.

De hogesnelheidslijn (hsl) wordt nu opgenomen in de concessie. Wij zijn daar zeer ongelukkig mee. De NS heeft bewezen de hsl niet te kunnen exploiteren. Dat is met de Fyra-treinen niet gelukt, maar ook de nieuwe plannen van de NS zijn volstrekt onvoldoende. Is de Staatssecretaris bereid om de hsl uit deze concessie te halen en daar een aparte aanbesteding op te doen?

Waarom is de Staatssecretaris niet bereid om de sociale veiligheid veel prominenter in deze concessie terug te laten komen, dus met een apart hoofdstuk met eisen op dit vlak?

Over het papieren treinkaartje spreken we morgen. Ik sluit mij aan bij de vraag of we daar nu iets over moeten zeggen of dat dat morgen kan. Het moet niet zo zijn dat de NS morgen zegt: het staat niet in de concessie, dus het hoeft niet.

Wij zijn tegen de spitstarieven. Is de Staatssecretaris bereid om die afspraak uit de concessie te halen?

Over de Wet normering topinkomens wordt in een andere commissie een debat gevoerd, maar misschien dat de Staatssecretaris hier ook iets over kan zeggen, en dat de NS niet hoeft te voldoen aan die Wet normering topinkomens.

De vergadering wordt van 18.00 uur tot 18.09 uur geschorst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Eerst wil ik met veel genoegen alle complimenten over het verzetste werk in ontvangst nemen. Die complimenten gelden niet alleen voor mij, maar met name voor onder andere het deel van de groep dat naast mij zit. Er zitten hier acht mensen, maar soms zitten er beneden in een zaal nog veel meer mensen. Iedereen werkt hard om dit zo perfect mogelijk te regelen. Dus ik sluis met dank uw dank door naar al mijn medewerkers.

Voorzitter. U hebt mij gevraagd om kort en bondig te zijn. Ik begin met de vervoerconcessie, dan ga ik in op de beheerconcessie en ten slotte heb ik nog een mapje «niet concessie» en dat zijn vragen die de concessies al dan niet raken.

De heer Hoogland en de heer Madlener hebben gevraagd of ik elk jaar scherper kan sturen, zodat er een opbouw zit in prestatie-indicatoren. Die opbouw is er al. De concessie bevat bodemwaarden voor elk jaar, streefwaarden voor 2019 en de ambitie voor 2024. Jaarlijks staat in het vervoerplan een progressiewaarde die de ontwikkeling laat zien. Daarnaast moet de NS verbeterprogramma's uitvoeren.

De **voorzitter**: Staatssecretaris, ik onderbreek u even, want de heer Madlener heeft een vraag.

Ik had nog niet gezegd dat u allen één interruptie mag plegen. De heer Madlener bijt de spits af.

De heer **Madlener** (PVV): Dan is dus meteen mijn enige interruptie weg.

De **voorzitter**: Het hoeft niet!

De heer **Madlener** (PVV): U verandert de spelregels terwijl het spel gespeeld wordt.

De **voorzitter**: Maar u bent het er ongetwijfeld mee eens. En u hebt ook uw eigen regels en afspraken.

De heer **Madlener** (PVV): We hebben inderdaad heel weinig tijd. Om zeven uur moet ik in de plenaire zaal zijn. Ik ben het er dus helemaal mee eens dat het snel moet gaan.

De Staatssecretaris zegt dat er een opbouw is in de verwachtingen en de prestaties van de NS. Het gaat er echter om dat de inzichten kunnen veranderen. Wat doen we dan? Stel dat er over twee jaar nieuwe technieken op de markt zijn, bijvoorbeeld betalen met de mobiele telefoon, en dat we dan zeggen: we willen dat de NS daar iets mee gaat doen. Dan zegt de NS: dat hebben we twee jaar geleden niet afgesproken in de concessie. Daar gaat het om. Hoe gaan we ervoor zorgen dat nieuwe inzichten ook een plek kunnen vinden binnen deze afspraken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik was in de veronderstelling dat de heer Madlener sprak over de orde, maar hij heeft mij blijkbaar een vraag gesteld.

De **voorzitter**: U hebt de vraag niet volledig mee gekregen. Ik geef de heer Madlener dan natuurlijk de mogelijkheid om die vraag te herhalen. Je zou kunnen zeggen dat dat dan zijn tweede interruptie is, maar zo kinderachtig zijn we niet.

De heer **Madlener** (PVV): De Staatssecretaris zei: er zit al een opbouw van verwachtingen in deze concessie. De NS moet elk jaar laten zien dat ze iets meer en het iets beter heeft gedaan. Mijn vraag, en misschien ook die van de heer Hoogland, is wat we doen met nieuwe inzichten. Als dat betalen met de mobiele telefoon over twee jaar ineens gemeen goed blijkt te zijn in heel de wereld, hoe kunnen we dan tegen de NS zeggen: u moet

dat nu doen? Dat is dan een extra eis en dan moet de NS niet kunnen zeggen: dat had u dan maar twee jaar geleden in de concessie moeten zetten. Hoe gaan we er dus voor zorgen dat we, als het gaat om nieuwe inzichten en nieuwe ontwikkelingen, de NS scherp houden in de komende tien jaar?

Staatssecretaris **Mansveld**: U noemt een voorbeeld dat relevant is, want dat komt straks ook terug, namelijk betalen met de mobiele telefoon. Morgen hebben we een AO over de ov-chipkaart. Ik zal hier een aantal zaken aanstippen die een relatie hebben met de concessie en niet met het AO van morgen. Het zal heel lastig zijn om de NS nu te gaan verplichten om bijvoorbeeld te kunnen betalen met een mobiele telefoon. Ik wil namelijk op weg naar betalen van deur tot deur. Dat betekent dat je ook in de metro en de bus zo'n systeem moet krijgen. Het gaat dus verder dan alleen de NS. Ik denk niet dat het goed is dat we de NS specifiek op dit punt vastpinnen in de concessie. Ik denk dat we het zo moeten organiseren dat we zo'n systeem voor iedereen verbindend verklaren, want het gaat om de reiziger. Ik ga echter niet over de andere concessies, die voor bussen, regionaal vervoer of de metro. Het lijkt mij daarom niet verstandig om dit in de concessie te regelen.

We moeten wel elk jaar scherper sturen. We spreken nu een andere sturingssystematiek af, zowel in de vervoer- als in de beheerconcessie, maar we sturen inhoudelijk op hetzelfde. We hebben bodemstreefwaarden en progressiewaarden en we hebben een systeem neergezet waarmee we verschillende zaken kunnen monitoren aan de hand van twaalf prestatie-indicatoren. Verder hebben we een review waarin we kunnen zien wat de prestatie is tot 2019.

De heer Madlener heeft ook gevraagd naar wanprestaties. Die dingen hangen met elkaar samen, want in de wet wordt beschreven wat een wanprestatie is en de wet gaat boven alles. Het is niet relevant wat we niet vastleggen over wanprestaties in de concessie, want het gaat om de wet. Waarom duurt het een tijd voordat we het woord «wanprestatie» kunnen definiëren in de toelichting en aan kunnen geven hoe we dat benaderen? Het is een juridisch begrip en het is een breed begrip. Ik heb al gezegd dat daar in de volksmond ook emotie bij komt kijken. Het is ook belangrijk dat er naar de jurisprudentie wordt gekeken en dat wordt bekeken in welk kader we die wanprestatie kunnen plaatsen. Dat moet zorgvuldig gebeuren. Over zeven weken is het kerstreces, maar ik wil dat het goed en zorgvuldig gebeurt, want dit gaat over de wet en dit gaat over ingrijpen. Vandaar dat ik daar de tijd voor neem. Dat staat los van de concessie. Dit is de wet en de wet gaat boven alles.

De **voorzitter**: Mijnheer Madlener, wilt u een vervolgvraag stellen? Dat hoeft niet, u kunt die ook opsparen.

De heer **Madlener** (PVV): Die mobiele telefoon was maar een voorbeeld. Het kan ook iets heel anders zijn. Stel dat er nieuwe inzichten zijn en over twee jaar ineens het krantje en het croissantje weer in beeld zijn. Dan willen wij dat NS die op dat moment gaat aanbieden. Dan zal de NS echter zeggen: dat staat niet de concessie, dat hebben we niet met u afgesproken, dus dat gaan we niet doen. Hoe kunnen we dus omgaan met nieuwe inzichten, nieuwe eisen, nieuwe vragen van reizigers en hoe kunnen we inspelen op de actualiteit?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga mezelf herhalen, maar ik kan u verzekeren dat we nu niet alles vast kunnen leggen voor de komende tien jaar. We proberen nu een kader vast te stellen, waarbinnen we alles een plek geven. Ik denk dat dat heel goed gelukt is. De fout die we in de vorige concessie hebben gemaakt, was dat we toen het idee hadden dat we alles vast konden leggen. Dan zie je dat in de loop van de jaren de wereld

verandert. Dat kunnen bijvoorbeeld betaalsystemen zijn. U weet hoe snel dat gegaan is. We kunnen niet voorkomen dat we nu dingen vastleggen die niet volledig zijn. Dat houden we altijd. We stellen het kader nu zo op en daarnaast is er altijd de mogelijkheid om programma's te initiëren of de NS op andere manieren te conformeren aan de zaken die wij willen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Waar regelen we dan wel hoe we bijvoorbeeld met de betaalwijzen omgaan? Waar wordt dat geregeld?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb eerder al het Nationaal Openbaar Vervoerberaad genoemd. Daarin leggen we een aantal zaken vast. Ik heb ook gezegd dat ik van de methode goedschiks/kwaadschiks hou. Ik vind het belangrijk dat we uniform tot afspraken komen. We zien de ontwikkelingen met Trans Link Systems (TLS). Ik vind het belangrijk dat de vervoerders, niet alleen voor de trein, maar ook voor metro en bus, gezamenlijk kijken naar een betaalsysteem, want de reiziger moet overal op één, twee en drie staan. Daar kunnen in het NOVB afspraken over worden gemaakt. Ik heb over tarieven en producten al gezegd dat als het niet goedschiks gaat, het kwaadschiks moet en dan leg ik een aantal dingen vast in de wet. Ik vind overigens dat dat niet op voorhand de weg moet zijn, want juist het feit dat je je er vrijwillig aan verbindt en het met zijn allen bindend maakt en het dus goedschiks gaat, betekent dat het verinnerlijkt. De wet is dus een stok.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb de Staatssecretaris goed gehoord. Ze zegt inderdaad dat als we dingen willen omtrent de ov-chipkaart, we dan uiteindelijk misschien wel een bepaalde doorzettingsmacht wettelijk moeten gaan vastleggen. Dat heb ik goed gehoord. Als we dat in de concessie willen regelen, dan geldt dat voor één vervoerder en dat is onwenselijk, omdat er meerdere vervoerders zijn. Daarmee is er geen evenwicht met de andere vervoerders. Dat wil ik hier nadrukkelijk geconstateerd hebben. We moeten inderdaad in het AO van morgenochtend verder uitdiepen hoe we daarmee omgaan. Ik constateer hier echter dat het niet in de concessie moet worden vastgelegd, maar dat er een mogelijkheid is om het eventueel wettelijk vast te leggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga verder met de beantwoording. Mevrouw De Boer heeft gevraagd of als ik een boete heb uitgedeeld, ik in de beleidsbrief een indicator als prioritair kan aanwijzen. We hebben het eerder al gehad over de beleidsprioriteitenbrief. We hebben het daarin over hoofdlijnen, over een, twee of drie punten die meegegeven worden als keurslijf, sturend op de NS of op ProRail. Daar moet het aankomende jaar aandacht aan besteed worden. Natuurlijk kan er op allerlei manieren van alles in het vervoerplan of het beheerplan terecht komen. Ik kan een indicator als prioriteit aanwijzen in de beleidsprioriteitenbrief, ook na een boete, maar ik kan deze niet in het kader van het verdubbelen van de boete, aanwijzen.

De heer Bashir vroeg of ik het plan van de NS voor tariefdifferentiatie kan voorleggen aan de Kamer. De NS kan een voorstel doen voor tariefdifferentiatie en dit ter besluitvorming voorleggen aan mij. De NS zal bij haar voorstel een onderzoek moeten overleggen naar de effecten van de verschillende percentages van tariefdifferentiatie voor de verschillende reizigersgroepen en de benutting van het systeem. Zoals gebruikelijk zal ik de Kamer dan informeren over mijn beslissingen. Dat is de weg die we moeten volgen. Daar zit dus een onderzoek tussen.

Mevrouw De Boer heeft naar aanleiding van artikel 57 van de concessie gezegd dat de NS bij proposities moet samenwerken met andere vervoerders. Wat we niet doen in de concessie is de zakelijke markt regelen. De NS heeft de vrijheid om met aanbestedingen mee te doen, al dan niet samen met andere partijen. Het staat de NS ook vrij om samen

met andere partijen tot proposities te komen. Dat is niet iets om te reguleren in de concessie. In de concessie staan die zaken die niet vanzelf tot stand komen en waar we via de concessie op willen sturen. In artikel 57, eerste lid, is voorzien in samenwerking met andere ov-aanbieders, want daarin staat dat de NS moet samenwerken met andere openbaar vervoerders.

Mevrouw Dik-Faber heeft een vraag gesteld over de grootverbruikers. Ik heb geen afspraken gemaakt met de NS over de zakelijke markt en de inhoud van die private overeenkomsten. Die ken ik niet. Wat het betekent als de NS het contract niet verlengt en welke consequenties dit enerzijds heeft voor het contract tussen BZK en Mobility Management en anderzijds het contract tussen de NS en Mobility Mixx is afhankelijk van wat er in die private overeenkomsten is vastgelegd. Uiteraard ben ik vanuit mijn systeemverantwoordelijkheid en als concessieverlener wel bereid om hier met partijen over in overleg te treden om de ontstane situatie inzichtelijk te maken en te kijken of er een toekomstvast oplossing gevonden kan worden, maar in principe vind ik dit een markt vraag. Deze discussie is ook gevoerd met de brede zakelijke markt. Die heeft gezegd: we willen eigenlijk wel in de breedte met meerdere vervoerders een kaart aan kunnen bieden. Daar moeten de vervoerders dan ook gezamenlijk over praten. Ik ga dat niet in de concessie met de NS vastleggen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: ik wil dit niet in de concessie vastleggen. Laat ik vooropstellen dat de ChristenUnie het in de concessie ook niet wil hebben over producten en tarieven, maar de Tweede Kamer heeft een motie aangenomen, waarin we gezegd hebben dat we de ov-chipbetaalmarkt willen openbreken. De NS zal daar ook aan moeten meewerken. Ik constateer dat op dit moment contracten niet verlengd, maar gewoon opgezegd zijn. Daarmee is de opening van de markt die er was, gewoon weer dichtgegooid. Kan de Staatssecretaris, als zij dat onder ogen ziet, dan nog volhouden dat het niet verstandig is om dit in de concessie te regelen? Dan hebben we toch een ultieme stok achter de deur?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb altijd geleerd dat om een contract te verlengen, het eerst opgezegd moet worden en dat er dan onderhandelingen plaatsvinden. Hoe de NS dat verder doet, dat is niet aan mij. Zoals ik al zei, wil ik dat ook niet op die manier reguleren. Ik heb niet de indruk dat de NS dit soort contracten in de prullenbak gooit en helemaal niet meer verder wil met die partijen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik zit er iets anders in. Ik heb het idee dat de NS misbruik maakt van de marktmacht en de positie die ze heeft. Ik vraag daarom nogmaals aan de Staatssecretaris waarom er geen afspraken worden gemaakt. Zou de ACM hier ook niet eens goed naar moeten kijken?

Staatssecretaris **Mansveld**: De opening van de markt wordt geregeld via de ov-chipkaartwetgeving. Het is heel simpel, dat gebeurt daar, omdat het, zoals ik net ook al zei, gaat om alle partijen. Wat ik in de concessie regel, regel ik met de NS. Als we kijken naar de betaalmarkt en naar de ov-chipkaart dan hebben we alle partijen nodig. Niet alleen treinvervoerders, maar ook bus en metro. Als ik dan kijk naar de pilots die lopen, bijvoorbeeld bij RET, HTM of Arriva, dan zijn dat pilots die onderling uitwisselbaar zijn en waar de vervoerders ook onderling over spreken in het NOVB. Dat moet de kracht naar voren zijn. Nu heb ik stiekem al iets gezegd over het AO van morgenochtend.

De heer Klein vroeg waar de boetegelden naartoe gaan. Dat is een terechte vraag. We hebben gezegd dat de besteding van de boetegelden altijd gebeurt in overleg met de consumentenorganisaties. De uitgaven

moeten in lijn zijn met de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. De Kamer wordt daar ook over geïnformeerd. Het is belangrijk dat we zien wat de geldstroom van die middelen is en dat het geld via de consumentenorganisaties te goed komt aan de reiziger.

De heer De Rouwe heeft gevraagd of de compensatie bij cabotage Europaproof is. De herschikkingsrichtlijn en de uitvoeringsverordening verbieden niet een compensatiebepaling, zoals is opgenomen in artikel 70, negende lid, onderdeel b. De compensatiebepaling in artikel 70 is ook niet strijdig met de bedoeling van die herschikkingsrichtlijn en uitvoeringsverordening, namelijk het openstellen van internationaal passagiersvervoer zonder dat het economisch evenwicht van de bestaande concessie in gevaar komt. Alles is ook als marktconform getoetst aan de PSO-verordening. De vraag is terecht gesteld, maar dit is hoe het verwerkt is.

De heer Madlener heeft gevraagd of ik de hsl uit de concessie kan halen. Het hele korte antwoord is nee. In 2011 is hier een besluit genomen en dat voeren we uit. Dat is een uitgangspunt van de nieuwe concessie en dat is ook in 2011/2012 naar aanleiding van de financiële problematiek van de hsl, gesteund.

Mevrouw Dik-Faber sprak over overleg over het adviesrecht internationaal vervoer. Op grond van de uitspraken in 2012 van het College van Beroep voor het bedrijfsleven ziet het wettelijk adviesrecht van de consumentenorganisaties op bijvoorbeeld tarieven en dienstregeling wel op binnenlands vervoer, met binnenlandse en internationale treinen, maar niet op grensoverschrijdend vervoer. Consumentenorganisaties hebben in de vervoerconcessie wel adviesrecht als het gaat om het internationaal vervoer. Onder andere het prestatiegebied aangeboden vervoer is uitgewerkt in bijlage 1 bij de concessie.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of de NS niet te veel mogelijkheden heeft om een uitbreiding van samenloop tegen te gaan. Heb ik de vraag zo goed geformuleerd?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nee, mijn vraag ging over de boetesystematiek. Wij hebben als Kamer gezegd dat het misschien interessant is om te kijken of je, als de NS echt wanpresteert, meer samenloop wilt toestaan. Maar zitten er in de concessie geen bepalingen die dat onmogelijk maken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar kom ik aan het eind van mijn betoog op terug, want het antwoord dat ik voor me heb liggen, is niet het antwoord op die vraag.

Dan ga ik door met de beheerconcessie. Komt er een directeur goederenvervoer bij ProRail? Conform de toezeggingen in de Lange Termijn Spooragenda wordt de kennis van commissarissen over het goederenvervoer beter geborgd. Hier zal bij de benoeming rekening mee worden gehouden. Ik weet dat daarvoor ook een specifiek profiel is opgesteld. De benoeming van de directie – daar vraagt de heer De Rouwe naar – is primair de verantwoordelijkheid van de raad voor commissarissen. Ik deel echter het belang dat ook het goederenvervoer is geborgd in de directie en zal dat in mijn gesprekken over de samenstelling van de directie meenemen. Ik weet dat de partijen die gaan over het goederenvervoer en over Keyrail, in het stadium van overleg zijn waarin zaken ook duidelijk worden. Ik denk dat ProRail er ook in dat kader naar zal kijken. Ik kom daar nog op terug bij de Kamer. Ik kan bij dezen al wel de toezegging doen dat het in mijn gesprek in ieder geval wel aan de orde zal komen. Ik vind goederenvervoer namelijk belangrijk. We zien ook steeds meer dat dat in evenwicht wordt gebracht met het reizigersvervoer. Die trend wil ik graag doorzetten, waarbij iedereen zijn eigen plek krijgt en dat ook goed geborgd is, onder andere door de Goederentafel. Daar hoor ik goede berichten over en daar ben ik erg blij mee.

De **voorzitter**: Wanneer is het plan om dat ongeveer te doen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil graag dat partijen er onderling uit komen. Dat betreft de partijen die betrokken zijn bij Keyrail. Ik vind het belangrijk dat het in die discussie naar voren wordt gebracht. Hoe gaan we daar nu een vervolg aan geven? Ik verwacht dat dat op relatief korte termijn zal gebeuren en dat daar binnen twee maanden wel wat meer duidelijkheid over is. Als het via die weg niet voortgeduwd wordt, ga ik kijken hoe de directie wordt samengesteld en dan zal het op die manier geborgd worden. Er zal dus hoe dan ook aandacht voor zijn.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar de indicatoren voor veiligheid. Die zijn vooral gericht op de effecten van STS-passages (stoptonend sein). Zij vroeg of er niet een indicator kan komen die iets zegt over de veiligheid aan de voorkant. Zo heb ik de vraag begrepen. Als het gaat om sturen op veiligheid aan de voorkant, dan hebben we daar wetgeving en programma's voor. Verder hebben we daar natuurlijk de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voor. Die kijkt daar ook naar om te kunnen handhaven. De resultaten daarvan toets ik via de indicatoren, zoals de aanrijdingen en de STS-passages. Hiermee wordt ook een prikkel aan ProRail gegeven om die veiligheid te borgen. Daarnaast stuur ik intensief en nauwgezet op verbeterprogramma's en dan hebben we het over PGO's (prestatiegericht onderhoud) en ATBvv (Automatische Treinbeïnvloeding verbeterde versie). Op die manier en in die samenhang is een en ander geborgd.

Er is nog een aantal vragen gesteld die in het mapje «niet concessie» zitten. Er is gesproken over het three strikes out-systeem. Kunt u in kaart brengen op welke wijze vervoerders, inclusief de NS, de concessie deels of helemaal ontnomen kan worden? Dat is bij wet geregeld. Mevrouw De Boer, de heer Klein en mevrouw Van Veldhoven spraken daarover. Ik heb gezegd dat ik het geheel of gedeeltelijk intrekken van de concessie juridisch aan de wet laat toetsen. Dat heb ik net al toegelicht. Het gaat daarbij om een wanprestatie. Belangrijk is – dat heb ik net niet gezegd – dat een wanprestatie stand moet houden bij de rechter. Dat is de reden waarom ik het geheel rondom dat woord in kaart wil brengen, zodat ook voor u duidelijk is hoe de dode letter, zoals de heer De Rouwe het noemde, een levende letter kan worden. Het juridisch advies komt voor het krokusreces. Ik ben bereid om hetgeen is gevraagd over three strikes out daarin mee te nemen. Ik denk dat dan ook de context van de vraag goed geborgd wordt. Ik hoop dat ik de Kamer hiermee tegemoetkom. Ik zal dat een plek geven, want er zijn meerdere fracties die daarover hebben gesproken.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd waarom de ACM niet ex ante toezicht kan houden op tarieven en voorwaarden voor diensten en voorzieningen. De ACM heeft voldoende bevoegdheden om een eerlijke toegang tot diensten en voorzieningen te waarborgen. Aanvullende ex ante-bevoegdheden zijn daarvoor niet noodzakelijk. Dat is ook in het eerdere onderzoek van Ecorys, dat ook naar de Kamer is gestuurd, geconcludeerd. De ACM kan na vaststelling van de netwerkverklaring bindende aanwijzingen geven om deze te wijzigen. Aangezien de netwerkverklaring ruim een jaar voor inwerkingtreding wordt gepubliceerd, heeft de ACM voldoende tijd om gedurende die periode onderzoek te doen en een aanwijzing te geven.

Verder heeft mevrouw De Boer gezegd: voor Limburg moet een voorbehoud worden gemaakt in de vervoerconcessie tot de uitkomst van de rechtszitting bekend is, aangezien de uitspraak van de rechter boven de concessie gaat. De rechtszaak in Limburg van Veolia tegen de provincie staat los van het verlenen van deze vervoerconcessie. Ik heb begrepen dat er deze week een uitspraak wordt verwacht in die zaak die Veolia heeft aangespannen tegen de provincie Limburg. Dat staat echter los van het

decentralisatiebesluit en de afspraak die ik met de NS heb gemaakt om in de Hoofdrailnetconcessie mee te werken aan de decentralisatie. Moeten de rechten van de reiziger niet scherper worden vastgelegd, zo vroeg de heer De Rouwe. Ik borg als concessieverlener het brede consumenten- of reizigersbelang. In de concessie stel ik eisen aan de NS om het product voor de reiziger te verbeteren. Ik reken de NS hier ook op af. Voor de individuele klachten is er de Geschillencommissie Openbaar Vervoer en de ILT. Daarmee is het consumentenbelang voldoende afgedekt. De heer De Rouwe legde een link met de passagiersrechten in de luchtvaart. In de luchtvaart krijgt dat issue veel meer aandacht binnen de branche. Ik vind het belangrijk hoe het consumentenbelang geborgd wordt en hoe dat gedragen wordt in de branche. Daar moeten we steeds heel alert op zijn. Ik deel met de heer De Rouwe dat we dat goed moeten doen, dat het moet een plek krijgen en het een mate van toegankelijkheid moet hebben. Ik weet dat dat in de discussie over passagiersrechten een andere lading krijgt dan in de luchtvaart, terwijl dat op zich niet eens zo anders is geregeld. Het is alleen anders geborgd. Het is echter goed dat we elkaar daar scherp op houden.

Dan het fietsparkeren. Een aantal partijen heeft daarover gesproken. De PvdA heeft daar al een VAO voor aangevraagd. Moet dat geborgd worden in de concessie? Moet al duidelijk zijn wat de NS gaat bijdragen? Ik ben bereid om in de concessie op te nemen dat de NS moet meewerken aan een convenant, maar ik vind dit niet de plek om de afspraken over fietsparkeren neer te leggen. NS is namelijk niet de enige partij. Dat geldt ook voor de poortjes, maar daar kom ik zo nog op. Ik vind het belangrijk dat je dat vastlegt met de partijen die daarbij betrokken zijn. Als wij in de concessie vastleggen wat de NS moet doen, dan kan ik wel ongeveer bedenken hoe andere partijen daarop zullen reageren. Dit is echter een gezamenlijk iets. Ik heb toevallig net weer een aantal stations bezocht en bij een daarvan was fietsparkeren ook een dingetje. Ik vind het belangrijk dat alle partijen daarbij betrokken zijn. Dus in de concessie opnemen dat de NS moet meewerken aan een convenant, dat wil ik wel borgen, maar verder wil ik niet gaan, want de NS is niet de enige partij bij dit onderwerp. Er zijn meerdere partijen bij betrokken.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter, kan ik nog een interruptie plegen of zijn ze op?

De **voorzitter**: U hebt inderdaad nog een interruptie tegoed, maar ik dacht dat u niet van plan was die te gebruiken, aangezien u in gesprek was met mevrouw De Boer, maar ga uw gang.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik denk dat ik kan multitasken, maar dat valt meestal vies tegen.

Ik heb goed geluisterd naar de Staatssecretaris. Zij geeft aan dat er sprake is van een ingewikkelde onderhandeling tussen meerdere partijen en dat, als dit wordt vastgelegd in één contract, dat betekent dat de anderen dan achterover gaan leunen. Zo vertaal ik het maar even. Dat snap ik wel, maar het is niet onredelijk om in een concessie van zo'n grote partij te vragen om een redelijke of substantiële of enige bijdrage te leveren. Dat doen we namelijk ook bij het grensoverschrijdend verkeer. Daar doen we op dezelfde manier, namelijk niet door het te verplichten om het te doen, maar door een verplichting te geven om zich in te spannen om het te realiseren. Hoe ziet de Staatssecretaris de analogie tussen die twee zaken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Met het melden in de concessie dat de NS moet meewerken aan een convenant zal niet de situatie ontstaan dat de NS niet bijdraagt. Maar de situatie is per station en per gemeente anders. Ik wil dat de NS zich betrokken voelt en in ieder geval via de concessie gedwongen wordt om dat ook te laten zien in convenanten, die moeten

worden afgestemd met gemeenten als het gaat om de vraag hoe we dat in gaan vullen. Ik wil het op die manier borgen. De woorden «enige bijdrage» zijn overigens wat vaag. Moeten ze € 10 bijdragen of meer? Dat is een wat diffuus begrip. Er is echter geen sprake van een terugtrekkende beweging en er is geen sprake van dat er geen bijdrage gevraagd gaat worden. Ik vind echter niet dat dat in de concessie geborgd moet worden. Dat moet wat mij betreft via het convenant worden geregeld.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat lijkt een beetje op een doelredenering: ik wil het niet, want het is per station anders en daarom moeten we het niet doen. Er worden in de concessie echter ook andere dingen geregeld die in elke situatie verschillend zijn. Een voorbeeld daarvan is dat grensoverschrijdende treinverkeer, waarbij er ook een inspanningsverplichting is. Op elke lijn is die inspanning echter weer anders. Op de ene plek gaat men lang de grens over en op de andere kort, soms vaak, soms niet. Op de ene plek is het meer rendabel dan op de andere. Ik zie het verschil dan ook niet zo. Ik kan me wel voorstellen dat je het iets meer kwantificeert dan alleen te zeggen: maak afspraken. Afspraken zijn namelijk geduldig. Zeg er dan ook bij: lever een bijdrage. Dat tientje kan dan op sommige plekken inderdaad een tientje zijn, maar het kan ook veel meer zijn. Dat is niet iets waar de Kamer over gaat, maar wij zouden graag zien dat er een substantiële bijdrage wordt geleverd. Hoe die dan vorm krijgt, dat is aan de partners.

Staatssecretaris **Mansveld**: De vergelijking met grensoverschrijdend vervoer gaat niet helemaal op, want de concessie gaat over vervoer en dan gaat het om meer situaties. Als de heer Hoogland naast het feit dat ik in de concessie opneem dat de NS moet meewerken aan een convenant, wil dat ik opneem dat ze daar ook enige bijdrage aan moeten leveren, dan heb ik daar geen problemen mee. Ik vind dat daarmee de intentie goed beschreven wordt. Ik wil echter echt ruimte laten aan partijen om daar samen verder invulling aan te geven.

Morgen gaan we, hoop ik, een stevige tijd in gesprek over de ov-chipkaart. We zijn er al een beetje over in gesprek via andere wegen. Met de concessie bind ik alleen de NS en hierbij gaat het om alle vervoerders. Als ik dit in de concessie regel, leg ik alleen een druk op de NS en niet op de anderen. Ik kom hier graag morgen op terug, maar ik vind het belangrijk dat we nu gaan schakelen. Daarom ben ik zo blij met de proeven van RET, HTM en Arriva. Dat zijn andere partijen dan de NS. Ik heb net de NS-business card aan blinden en slechtzienden overhandigd. Die is nu ontwikkeld. Ik vind het belangrijk dat er breed ontwikkeld wordt, op weg naar een ov-chipkaart 2.0, 3.0, 4.0. De ontwikkeling moet doorgaan, want de omgeving verandert en we moeten het product dat we nu hebben neergezet doorontwikkelen. Ik kom hier morgen op terug.

Dan de poortjes. Ik heb de neiging om hier iets langer op in te gaan en dat heeft dan te maken met de geschiedenis. Hoe zijn de poortjes ooit tot stand gekomen? Maar dat mag ik niet van u, voorzitter.

De NS moet een zorgvuldig proces doorlopen. Dat is in de vervoerconcessie geborgd, en gemeenten moeten meewerken aan dat proces. Het is een gezamenlijk proces. Blijkbaar heb ik de indruk gewekt dat de gemeenteraad een doorslaggevende bevoegdheid heeft. Dat spijt mij bijzonder, want een doorslaggevende bevoegdheid van de gemeenteraad past hier niet bij. Bij een zorgvuldig proces hoort dat partijen met elkaar in gesprek zijn over mogelijke bezwaren en met elkaar zoeken naar mogelijkheden om die bezwaren weg te nemen.

De heer Bashir heeft gevraagd of ik een overzicht heb van de stations met een passagefunctie. Daar ligt het natuurlijk gevoeliger, omdat die stations een interwijkfunctie, een passagefunctie hebben. Bij het ene station is dat heel makkelijk op te lossen en bij het andere wat minder makkelijk. Dat heeft echter zelden te maken met onwil. Dat heeft met name te maken met

de wijze waarop zo'n station is ingericht en hoe dat is op te lossen. Met deze gemeenten loopt de NS samen met mijn ministerie een extra proces door. Hierover heb ik maandag een brief gestuurd naar aanleiding van de motie-Hoogland. Ik wil u echter meegeven dat het sluiten van poortjes geen decoratie is op een station. Het sluiten van poortjes is bedoeld voor sociale veiligheid en het tegengaan van zwartrijden. Het dient dus een aantal doelen. Dat is in de afgelopen jaren ook met u gedeeld. Als ik naar die historie kijk, vind ik dat het proces zorgvuldig moet worden doorlopen. Ik ken heel veel gemeenten en ik ken de NS en ik acht de partijen dan ook echt in staat om dat te doen. Dat het niet makkelijk gaat, dat hebben we meegemaakt. Waar het kan, zal ik het proces ondersteunen, maar ik denk dat de partijen geoefend genoeg zijn om daar in overleg samen uit te komen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris zegt dat ze het betreurt dat ze de indruk heeft gewekt, maar het was een letterlijke uitspraak van haar dat de gemeenteraad instemming zou moeten verlenen, maar die neemt ze nu dus terug. Wat ik van de Staatssecretaris hoor, is eigenlijk een herhaling van wat ze eerder gezegd heeft, namelijk: laat de partijen er in goed overleg uitkomen. Laat mij dan herhalen dat D66 ook hoopt dat de partijen er samen uitkomen. We zullen ook in alle redelijkheid tegen iedereen zeggen: probeert u het eerst samen. Maar als de partijen er niet samen uitkomen, wil ik niet dat de NS het eenzijdig kan doordrukken. Heeft de Staatssecretaris, alle belangen die zij terecht noemt voor het sluiten van poortjes in acht genomen, in the end dan wel doorzettingsmacht? Is zij bereid om de regie te nemen? Als dat niet kan, wat heeft zij dan nodig van de Kamer?

Staatssecretaris **Mansveld**: U zegt dat de NS niet eenzijdig de poortjes neer moet kunnen zetten, maar we willen het omgekeerde ook niet, namelijk dat de gemeente het eenzijdig kan beslissen. Mevrouw Van Veldhoven spreekt over regie nemen. Ik blijf bij mijn visie dat het moet lukken. Het gaat om een lokale situaties en het is niet altijd formeel publiek terrein. Het heeft op elke plek weer een andere constructie. Wil ik de regie nemen? Op het moment dat ik zeg «ja, ik wil de regie nemen» kan ik me wel voorstellen wat een aantal partijen dan doet. Die zeggen dan: we hebben ruzie, kunt u het even regelen? Dan denk ik dat we iedereen buitenspel zetten die erbij hoort te zitten, namelijk de NS voor de reizigers, voor het zwartrijden, de gemeente met haar gemeenteraad en wethouders en alle andere partijen. Dat proces moet lokaal zijn. Ik vind dit dan ook een ingewikkelde kwestie. Als «regie nemen» betekent dat ik met het zwaard van Damocles voorbij kom en ga vertellen hoe het opgelost moet worden, dan zou ik als burger in een stad toch wel denken: nu wordt het wel heel ingewikkeld. Ik vind het dus een lastige. Wat ik ervoor nodig heb? Als we dingen met bijvoorbeeld regels of wetten willen gaan regelen, dan vind ik dat we nog een stap verder af gaan van waar het ooit voor bedoeld is. Ik wil u wel zeggen dat op het moment dat er echt nadrukkelijk een primus inter pares nodig is, ik wel wil kijken of ik een extra dimensie kan toevoegen om iets dat vastgelopen is los te trekken, maar ik blijf erbij dat het een zeer lokale aangelegenheid is. Een station is over het algemeen een voor iedereen zeer herkenbare plek. Daar gaat de lokale bevolking over. De reiziger en de burger komen elkaar daar tegen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Juist omdat die lokale reizigers, bewoners misschien zeggen «moet er nou vanuit Den Haag voor ons worden besloten?», zullen ze ook niet bij u komen, tenzij ze er echt niet uitkomen. Daarom blijf ik terugkomen op het punt dat alle prikkels er zijn om er lokaal met elkaar uit te komen, maar dat het soms niet lukt. Ik begrijp dat ik het voor vanavond zal moeten doen met de extra dimensie –

ik vind dat creatief bedacht – en het lostrekken. Dat commitment van de Staatssecretaris zal ik zeker wegen als het gaat om het VAO. Ik begrijp dat ze mijn zorg wel begrijpt en zal kijken wat ze op dat punt kan doen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp uw zorg. Ik zie die ook wel en ik zie hoe het in sommige situaties is vastgelopen. De reiziger en de burger van de betreffende stad of het doorrijstation zijn één. Juist de gemeente en de NS staan voor die reiziger en die burger. Daarom vind ik het zo belangrijk. Maar ik heb uw zorgen gehoord en ik weet dat het in enkele situaties ingewikkeld is. Ik heb ook gezegd dat ik bereid ben om op dat punt een zeer serieuze inspanning te leveren, maar wel met de notie dat ik vind dat het ter plekke opgelost moet worden. Ik kan daar ook wel strengere woorden bij gebruiken, maar laten we die hier niet gaan oefenen. Ik hoop dat ik daarmee de Kamer voldoende vertrouwen geef in de weg die we op dit moment gaan op een aantal lokale plekken. Er zijn namelijk ook gemeenten die erg dankbaar zijn voor de besluiten die hier genomen zijn over de poortjes.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb namens de SP-fractie voorgesteld om de gemeenteraden te laten gaan over het uiteindelijke besluit om de poortjes te sluiten, waarbij aan randvoorwaarden moet worden voldaan. De Staatssecretaris zegt nu ook dat de lokale bevolking gaat over het sluiten van de poortjes. Hoe waarborgt de Staatssecretaris dan de democratische legitimiteit in dezen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het besluit over de poortjes en het sluiten van die poortjes is redelijk democratisch genomen. Dit is toch een democratische omgeving waarin wij ons bevinden. Voor de burger en de reiziger is het belangrijk dat de uitvoering zorgvuldig verloopt. Elke situatie is echter anders. Van wie is de grond? Elke situatie heeft een omgeving. Voor mij is het belangrijk dat het een omgeving is waar alle burgers komen en dat die daarmee reiziger worden, of soms niet, want er zijn ook mensen die iemand komen uitzwaaien. De democratische legitimatie hebben we dus geborgd. De uitvoering moet verder zo zorgvuldig mogelijk gebeuren richting reiziger en burger.

De heer **Bashir** (SP): Als het hier besloten is, is dat inderdaad democratisch gebeurd, maar de Staatssecretaris zegt terecht dat lokaal elke situatie anders is. Zij had het ook over randvoorwaarden. De belangen die de Staatssecretaris net noemde, zijn de belangen van de NS, namelijk zwartrijden tegengaan en zorgen voor sociale veiligheid. Een gemeente en gemeenteraad kunnen echter andere belangen hebben, namelijk ervoor zorgen dat mensen van de ene naar de andere plek kunnen komen en geen extra investeringen hoeven doen, en dat alle groepen door de poortjes kunnen gaan. Dat zijn randvoorwaarden die gesteld kunnen worden en die lokaal heel verschillend kunnen uitpakken. Dan is het toch logisch dat de gemeenteraad mee kan praten over die randvoorwaarden? Heeft de Staatssecretaris ook die legitimatie meegenomen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Namens de gemeente zal de wethouder ongetwijfeld spreken met de NS. De wethouder heeft zo zijn eigen processen. Wat ik geborgd wil hebben, is dat het proces voor de reiziger en de burger zorgvuldig gaat. Het is echter niet alleen het grondgebied van de gemeente. Dat is per situatie verschillend. Ik wil dat die zorgvuldigheid in de breedte wordt geborgd. Ik heb net een toezegging gedaan voor een inspanning: vriendelijk, misschien wat strenger, niet vriendelijk en misschien soms zelfs bijna onaardig. Het moet namelijk wel opgelost worden. Ik kan me voorstellen – dat heb ik ook gezien – dat partijen in figuurlijke loopgraven gaan zitten. Dan wil ik wel persoonlijk een inspanning leveren om te kijken of ik mensen daaruit kan krijgen. Over het

algemeen zijn we in Nederland toch een redelijk volk dat bereid is om op zoek te gaan naar consensus, want uiteindelijk dient het niet het belang van de NS of van de gemeente, maar van de reiziger en de burger en dat is wat ik staande wil houden.

De **voorzitter**: Er liggen nog een paar vragen ter beantwoording.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is gevraagd hoe ik organiseer dat de NS meewerkt aan de opening van de ov-betaalmarkt. Daar heb ik eigenlijk al een kort antwoord op gegeven. Mevrouw Dik-Faber kennende, denk ik dat zij dit punt morgen in zal brengen en dat we daar dan verder over zullen debatteren.

De heer Klein heeft gezegd dat de ov-chipkaart moet blijven. Ik heb daar vandaag al enige dingen over gezegd, maar morgen zullen we daar een uitgebreid debat over voeren.

De heer Madlener vroeg of de gunning van het Schotse spoor aan de Nederlandse Spoorwegen leidt tot meer risico's voor de Nederlandse Spoorwegen en tot minder aandacht van de Nederlandse Spoorwegen voor het verbeteren van de prestaties op het hoofdrailnet. Ik wil hier twee opmerkingen over maken. Als aandeelhouder gaat de collega van Financiën over de zaken die de NS doet. Verder heeft niet de NS die aanbesteding gedaan, maar haar dochtermaatschappij Abellio, die als zelfstandig opererende dochter in Engeland al een aantal lijnen heeft. NS Abellio en NS Reiziger, beide dochters van de NS-holding, streven beide naar optimalisatie van de vervoersprestatie en dat zal na de gunning van het Schotse spoor niet anders zijn. Dat zal meer spoor betreffen. Eerder is door de aandeelhouder al aangegeven dat ervaringen van Abellio ook een waardevolle bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de vervoersprestatie op het hoofdrailnet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik keek even of de heer Madlener een vraag zou stellen, maar dat deed hij niet.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb geen interrupties meer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wel en daarom stel ik de vraag dan alsnog. Ik snap het antwoord van de Staatssecretaris niet helemaal. Ze zei dat de ervaringen van Abellio voordelen zou hebben voor de Nederlandse situatie. Kan zij precies aangeven wat de Nederlandse reiziger eraan heeft? Ik zou het haast willen omdraaien, ten positieve. Ik denk dat de Schotten veel kunnen leren van wat de NS in Nederland heeft gedaan, want de NS heeft ook heel veel dingen goed gedaan. Wat heeft de Nederlandse reiziger er dus aan? Ik wil ook graag een wat preciezer antwoord op de vraag die de heer Madlener heeft gesteld. Hij vroeg namelijk niet wat we eraan hebben, hij vroeg naar de risico's. Stel dat Abellio op die zeer concurrerende markt verlies lijdt? Veel partijen hier vinden dit een gruwel, maar de NS doet al veel in het buitenland en is daar inmiddels groter dan in Nederland. Maar stel dat ze daarop verliest, want het is een gewone aanbesteding met aannames en met verwachtingen, wat gebeurt er dan met die risico's? Dat was volgens mij de vraag van de heer Madlener.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daarom begon ik mijn antwoord ook met de opmerking dat mijn collega van Financiën hierover gaat en met aan te geven hoe daarmee wordt omgegaan. Ik herhaal in ieder geval één zin die mijn collega van Financiën hierover heeft uitgesproken, namelijk dat het belangrijk is om in een aanbestedingsmarkt, waar de NS en Abellio zich in bewegen, van elkaar te leren. De vraag hoe omgegaan wordt met risico's en hoe de holdingstructuur in elkaar zit, wil ik met alle plezier doorspelen

naar de Minister van Financiën. Hij kan daar dan als aandeelhouder een antwoord op formuleren.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, u hebt geen interrupties meer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat weet ik, maar de Staatssecretaris had beloofd om nog op een van mijn vragen terug te komen. Ik hoop dat zij dat nog zal doen.

De **voorzitter**: Daar hebt u gelijk in. Als dat voor de klok van zevenen kan, zou het heel mooi zijn. Dan moet de heer Madlener namelijk naar de plenaire zaal.

Staatssecretaris **Mansveld**: Die vraag ging over het toestaan van samenloop als sanctie. De concessie bevat, samen met de wet, afdoende instrumenten als sanctie. Het toestaan van extra samenloop vind ik geen sanctie waarvan een extra prikkel uitgaat, zeker niet nu ook naar wanpresteren wordt gekeken en het intrekken van een concessie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik begrijp het dat de vraag ingewikkeld was, maar dit was toch niet mijn vraag. De Staatssecretaris heeft toegezegd dat zij de definitie van wanprestatie nader gaat definiëren. Het intrekken van een deel van de concessie kan volgens de wet al een sanctie zijn op wanprestatie. Als je een deel van de concessie intrekt, moeten er nog steeds treinen rijden op dat stukje spoor en dan moet dus iemand anders daar gaan rijden. Dat kan leiden tot extra samenloop. De vraag is of de concessie zoals die nu is opgesteld, dat niet blokkeert, aangezien die allerlei voorwaarden stelt aan de samenloop. Een voorwaarde is dat het geen financieel nadeel voor de NS mag opleveren, maar als we op basis van wanprestatie een deel van de concessie intrekken, dan levert dat natuurlijk een financieel nadeel op voor de NS. Mijn vraag is dus of we, nu de Staatssecretaris heeft gezegd dat zij de term wanprestatie nader gaat definiëren, niet bezig zijn met een concessie die die sanctie uitsluit. Of moet er dan een extra clausulering bij die zegt: voor samenloop regelen we dit, behalve indien er sprake is van wanprestatie of iets dergelijks? Ik leg de vraag graag open bij de Staatssecretaris neer.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is voor mij een juridische vraag. Ik zal die vraag vanavond nog uitzetten en het antwoord morgenochtend voor het VAO aan de Kamer doen toekomen.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat alle vragen zo'n beetje zijn beantwoord. Mevrouw De Boer, u kunt geen vraag meer stellen, maar hooguit een procedurevoorstel doen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het VAO is voor morgenmiddag gepland. Ik denk dat er nog wel wat moties en wensen aan deze kant van de tafel leven. Ik wil daarom vragen of het VAO ook over twee weken kan worden gehouden. Dat wil zeggen in de week na het reces. Ik heb begrepen dat er enige haast was bij het organiseren van het VAO. Ik hoor graag wat de collega's hiervan vinden. Dit is dus eigenlijk een korte procedurevergadering, maar dat is niet anders.

De **voorzitter**: Ik zie dat meer mensen een opmerking willen maken. Ik wil de Staatssecretaris echter ook de gelegenheid geven om hierop te reageren. Ik ga eerst kort inventarissen hoe de leden hierin staan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik steun dit verzoek. Ik zou ook graag wat meer tijd willen hebben.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben het ook eens met het verzoek.

De heer **Klein** (50PLUS/Klein): Ik denk dat het verstandiger is om eerst het antwoord van de Staatssecretaris te horen als het gaat om de timing voor de inwerkingtreding en aanpassing van de concessie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Als het qua planning kan, vind ik het prima. Mijn eigen verzoek is om het VAO uit te breiden qua spreektijd, naar vier minuten. Het gaat namelijk om veel geld en een majeur onderwerp. Dat verzoek wil ik graag aan de commissie voorleggen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als het in de planning kan, dan steun ik het verzoek om uitstel. Dan kan ook de brief die de Staatssecretaris mij net heeft toegezgd, iets later komen, want dan is daar ook iets minder haast bij.

De **voorzitter**: Die brief komt morgenochtend.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als dat kan, is het mooi, maar ik bied de Staatssecretaris ook graag meer tijd als we zelf besluiten om het VAO uit te stellen. Het belangrijkste is dat de brief er voor het VAO is.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben het eens met uitstel, indien dat mogelijk is.

De **voorzitter**: Er is ook nog het idee van een eventueel wat verlengd VAO.

De heer **Madlener** (PVV): Dat kan niet, hoor ik. Dus dan houd het op.

De **voorzitter**: Dan had mevrouw Dik-Faber het voorstel ook niet hoeven doen. Dat is wat ik dan concludeer.

De heer **Hoogland** (PvdA): Als ik echt zeg wat ik denk en laat ik dat maar doen, dan zeg ik dat het niet verstandig is om uitstel te vragen. We hebben er vorige keer zelf voor gezorgd dat we hier nu voor een tweede keer zitten. Ik vond dat zelf al niet zo fraai, maar het kan gebeuren. We moeten ons echter ook realiseren dat wij altijd uitstel kunnen vragen, maar dat er mensen in de sector zijn die keihard moeten werken om zo'n concessie nog uit te werken. Dat is vorige keer ook ter overweging meegegeven door de Staatssecretaris. Ik verwacht geen ander antwoord, maar ik luister eerst naar haar en oordeel dan pas.

De **voorzitter**: Dat is ook de reden waarom ik heel graag de Staatssecretaris hier het woord over wil geven.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit proces zou al veel eerder afgerond zijn. Er moeten nog een aantal stappen worden gezet en er moeten nog een aantal afspraken worden vastgelegd in een zogenaamde uitvoeringsovereenkomst. Verder worden het Besluit hoofd railnet en het Besluit HSL-heffing nog gewijzigd. Die conceptbesluiten moeten in het kader van de voorhangprocedure op korte termijn naar de Kamer worden gezonden. Dat betekent dat we zeer, zeer krap tijd hebben. We hadden de hoop dat de voorbereiding een jaar zou betreffen. Toen dat naar begin oktober ging, hebben we gezegd: oké, we stellen alles in het werk om het voor elkaar te krijgen, maar het laatste wat ik wil is dat mensen op oudejaarsavond zitten te werken. Ik heb vorige keer al aangegeven hoe ongemakkelijk het is dat er weer een uitstel was. Het herfstreces zou goed gebruikt kunnen worden. Maar als het VAO uitgesteld wordt, betekent dit dat de mensen letterlijk met kerst zitten te werken. Er moet namelijk nog een voorhang-

procedure komen, we moeten met de Kamer nog een proces doorlopen, er moet nog een uitvoeringsovereenkomst komen en er moeten gesprekken gevoerd worden. Dat moet allemaal lopen. Ik kan het niet anders formuleren. Ik ga niet over uw agenda. Ik heb daar ook respect voor, maar met deze planning van de Kamer komen we in serieuze problemen. Daar zitten we al in en dat wordt alleen maar erger als er weer twee weken uitstel komt.

De heer **Klein** (50PLUS/Klein): Gehoord de argumenten van de Staatssecretaris stel ik voor om het VAO wel morgen te houden.

De heer **Madlener** (PVV): Het is miljoenencontract. Laten we daar niet op het laatste moment nog een haastklus van maken. Ik schik me er dan wel in dat het VAO morgen plaatsvindt, tenzij we de concessieverlening een jaar uitstellen. Dat zou natuurlijk nog mooier zijn.

De heer **Bashir** (SP): Gehoord hetgeen de Staatssecretaris heeft gezegd, vind ik het prima om het VAO morgen te houden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Even iets over de praktische planning. Het zou misschien wel helpen als we morgen na het AO nog een beetje tijd hebben om de moties goed af te maken en eventueel nog wat met elkaar te overleggen, zodat de Staatssecretaris niet vijf dezelfde moties krijgt. Misschien er is via de planning van het VAO morgen nog een beetje ruimte te creëren. We zouden het wat later op de dag kunnen houden. Ik geef het als suggestie mee, maar de collega's lijken er niet blij mee te zijn.

De **voorzitter**: We zouden inderdaad het verzoek kunnen doorgeleiden om het VAO op een iets later tijdstip te doen plaatsvinden, maar ik zie hier heel veel nee schuddende mensen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het hangt er misschien ook vanaf of er morgenavond ook gestemd moet worden over de moties.

De **voorzitter**: Dat gaan we morgen aan eind van de dag doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Maar er moet eerst gewacht worden op een bepaald AO en daarover moet ook nog een VAO plaatsvinden en daarna kan er pas gestemd worden. Misschien kunnen we die stemming dan nog een half uurtje opschuiven en ons VAO als laatste doen. Dat geeft ons dan misschien net wat extra ruimte.

De **voorzitter**: Ik concludeer dat er een meerderheid is die het VAO morgen wil laten plaatsvinden. Mocht daar procedureel nog een ander idee over ontstaan, dan is er altijd nog zoiets als een regeling van werkzaamheden, waarin eventueel nog iets gevraagd kan worden. Ik zou dat niet per se aanbevelen, maar dat is dan nog een mogelijkheid.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Misschien kunnen we gewoon even nagaan of de agenda de ruimte laat om morgenmiddag vlak voor de stemmingen nog een VAO te organiseren.

De **voorzitter**: Dat zullen we proberen, wetende dat de Staatssecretaris ook bij een ander algemeen overleg moet zijn. Het zal dus ingewikkeld worden. Morgen vindt er echter het VAO plaats en we proberen, waar het kan, ruimte te creëren.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik had ook nog voorgesteld om de spreektijden in het VAO iets uit te breiden vanwege de impact van dit

onderwerp. Ik hoor ter linkerzijde dat dat niet mogelijk is. Ik ken het Reglement van Orde redelijk, maar niet helemaal.

De **voorzitter**: Het Reglement van Orde leert ons dat u dat in dezelfde regeling zou kunnen vragen.

Ik zal nu de toezeggingen die zijn gedaan door de Staatssecretaris, opnoemen.

- De Staatssecretaris komt voor het krokusreces van 2015 schriftelijk terug op de nadere definitie van de term «wanprestatie», zoals bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, zowel voor gedeeltelijke als voor gehele invulling van de concessie. Ze komt dan ook terug op de duiding van de kan-bepaling en de mogelijkheid van een three strikes out-systeem.
- De Staatssecretaris bericht de Kamer na de evaluatie in 2015 van het actieplan «Fietsparkeren bij stations» over de wijze waarop dit in de toekomst vorm gaat krijgen in de samenwerking tussen de betrokken partijen.
- De Staatssecretaris bericht de Kamer over nieuwe ontwikkelingen inzake toegankelijkheid van het spoor en over de nog resterende knelpunten.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer erover als ze een besluit neemt over een voorstel van NS om tariefdifferentiatie toe te passen.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer over de besteding van boetes die aan de NS zijn opgelegd.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer binnen twee maanden over de wijze waarop de aandacht voor het goederenvervoer wordt geborgd in de samenstelling van de directie van ProRail.
- De Staatssecretaris neemt in de vervoerconcessie de verplichting op voor NS om mee te werken aan een convenant inzake fietsparkeren en daar enige bijdrage aan te leveren.
- De Staatssecretaris vraagt de Minister van Financiën om de Kamer te berichten hoe NS omgaat met eventuele risico's die voortkomen uit de internationale activiteit van Abellio.
- De Staatssecretaris komt voor het VAO terug – dat zal dan morgenochtend zijn – op de vraag van het lid Van Veldhoven over samenloop.

Ten slotte heeft de heer Hoogland een VAO aangevraagd. Dat zal dus morgen worden gehouden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik meen dat u sprak over two strikes out, maar het three strikes out.

De **voorzitter**: Wij concluderen dat het three strikes out is. We moeten zo veel mogelijk voorkomen dat we Engelse termen en afkortingen gebruiken in debatten als dit, want dat wordt een probleem als het gaat om toegankelijkheid van discussies op een dossier dat heel belangrijk is voor de mensen in het land.

Ik dank u allen.

Sluiting 19.08 uur.