
10

Vervoer en beheer hoofdrailnet

Aan de orde is het **VAO Vervoer en beheer hoofdrailnet (AO d.d. 17/06)**.

De voorzitter:

Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom. Ook de mensen op de publieke tribune heet ik van harte welkom.

Als eerste geef ik het woord aan mevrouw Van Veldhoven van D66.



Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. In de concessie zit een voorstel dat de NS zijn tarieven mag differentiëren. Dat is natuurlijk bedoeld om de spits te spreiden en om het spoorstelsel beter te benutten. Daarvan is mijn fractie een groot voorstandster, maar zij vindt wel dat wij de NS moeten prikkelen om op een andere manier op die punten vooruitgang te boeken voordat de NS naar tariefverhoging grijpt. D66 sluit dat dus niet uit, maar vindt wel dat eerst de andere zaken voldoende moeten zijn benut, voordat het instrument van tariefverhoging wordt benut voor het goede doel van het spreiden van de spits en het beter benutten. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de Hoofdrailnetconcessie is opgenomen dat de NS haar tarieven gefaseerd mag differentiëren naar tijdstip, gericht op het beter benutten van het spoorstelsel;

overwegende dat dit ertoe kan leiden dat de spitsreiziger straks meer betaalt voor dezelfde staanplaats;

van mening dat tariefverhoging pas aan de orde kan komen, nadat andere maatregelen onvoldoende effect sorteren;

verzoekt de regering, in de ontwerpconcessie de artikelen met betrekking tot tariefdifferentiatie uit te breiden met voorwaarden waaraan de NS moet voldoen voordat zij over mag gaan tot tariefverhoging, en daar in ieder geval in op te nemen het bewijs dat capaciteitsuitbreiding, optimalisering van de dienstregeling en alleen prijsverlaging niet voldoende werkt of onbetaalbaar is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 495 (29984).

Mevrouw De Boer (VVD):

Ondanks dat de VVD het net zo goed een klap in het gezicht van de reiziger vindt dat de NS als eerste voor het verhogen van de prijs in de spits kiest, terwijl de reiziger dan moet staan, vindt zij dat deze motie nogal ver gaat. We gaan in feite op de stoel van de NS zitten als wij zeggen dat men maar nieuwe treinstellen moet kopen. Dat kost ongelooflijk veel geld. Dat gaat ten koste van de rentabiliteit van de betreffende spoorlijn. Wil mevrouw Van Veldhoven dat?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

In de concessie stellen wij inderdaad allerlei eisen aan de NS. Onder die voorwaarden mag de NS het vervoer in Nederland uitvoeren. De concessie staat dus vol met voorwaarden, eisen en prestatie-indicatoren. Daarop rekenen we de NS af en baseren we het totale budget dat we aan het spoor willen besteden. Wat D66 betreft, is dit een van de voorwaarden om in de concessie op te nemen. Daarin verschilt ze niet per definitie van de andere voorwaarden in de concessie die ook hun financiële consequenties hebben.

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik vind deze motie nogal gevaarlijk, want de NS kan de Kamer de rekening presenteren omdat zij heeft gezegd dat de NS extra treinstellen moet kopen aangezien de mensen moeten staan in de trein. Het lijkt mij niet gewenst om deze motie in deze vorm in te dienen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De motie vraagt niet per se om de aankoop van extra treinstellen. De motie stelt dat er eerst moet worden gekeken naar de andere dingen die de NS kan doen. Capaciteitsuitbreiding kan ook door het meer benutten van treinstellen op de plekken waar het in de spits heel erg druk is en het minder benutten van treinstellen op andere plekken, omdat je ziet dat daar ruimte is. Het gaat dus om het slim benutten. "Capaciteitsuitbreiding" kun je op allerlei manieren interpreteren. De motie spreekt ook over andere voorwaarden. Zo staat er dat er eens moet worden gekeken of de NS er via tariefverlaging komt. De NS moet dit onderzoeken alvorens te zeggen dat het verhogen van de tarieven in de spits de enige oplossing is. Het is jammer dat de VVD daar meteen naar grijpt.

Ik dien een tweede motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de concept-ontwerpconcessie voor het hoofdrailnet een aantal onderwerpen wordt genoemd waarbij de NS de decentrale overheden en regionale spoorvervoerders moet betrekken;

overwegende dat onduidelijk is welke consequenties het heeft als de NS de adviezen van decentrale overheden en regionale vervoerders naast zich neerlegt;

verzoekt de regering, in de ontwerpconcessie een bepaling op te nemen dat de NS slechts gemotiveerd van de adviezen van decentrale overheden en regionale vervoerders kan afwijken;

verzoekt de regering voorts, aan te geven hoe geschillen tussen de NS, decentrale overheden en regionale vervoerders over de invulling en uitvoering van de samenwerkingsartikelen worden beslecht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 496 (29984).

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik heb nog een afsluitende opmerking, namelijk dat we die voorwaarden ook stellen aan de adviezen van de consumentenorganisaties.



Mevrouw De Boer (VVD):

Voorzitter. In het AO hebben we ons voornamelijk gericht op kosten en kwaliteit. Zij moeten worden gewaarborgd in de nieuwe concessies. Hierover wil ik concrete en meetbare afspraken maken door meetbare en afrekenbare prestaties en prestatie-indicatoren. We willen dat de concessies prikkels bevatten voor de NS en ProRail om de ambities waar te maken. Daarom willen we er een extern bureau naar laten kijken en daarom dient de VVD de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de vervoerconcessie van de NS goede en concrete afspraken moeten worden gemaakt over de informatie- en prestatie-indicatoren;

overwegende dat de bodem- en de streefwaarden van deze indicatoren tot stand zijn gekomen op basis van ervaringsgegevens van de NS;

overwegende dat pas bij de evaluatie van deze indicatoren een onafhankelijke partij zal worden betrokken;

verzoekt de regering, voor de vaststelling van de definitieve bodem- en streefwaarden van de informatie- en prestatie-indicatoren in de vervoerconcessie van de NS opdracht te geven tot een onafhankelijke toetsing van deze waarden, en de resultaten van dit onderzoek voor de vaststelling van de concessie met de Tweede Kamer te delen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 497 (29984).

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik dien nog een tweede motie over goederenvervoer in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de LTSA ambieert om aan groei voor goederenvervoer voldoende ruimte te bieden;

overwegende dat de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie en havens in belangrijke mate wordt bepaald door de kwaliteit van internationale spoorverbindingen;

overwegende dat de Nederlandse overheid zich jarenlang en met succes heeft ingespannen voor het tot stand komen van drie Europese spoorcorridors van en naar Nederland zoals beschreven in EU-verordening 913/2010;

verzoekt de regering, via de beheerconcessie 2015-2024 ProRail op te dragen om in overeenstemming met de verordening voldoende capaciteit voor internationaal goederenvervoer vrij te maken en jaarlijks de verwachte en generaliseerde volumegroei alsmede de kwaliteit van treinpaden op de Nederlandse secties van de corridors terug te koppelen aan de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Boer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 498 (29984).

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik wil alleen nog een opmerking maken over het niveau van veiligheid in de beheerconcessie van ProRail, maar dat laat ik vanwege de tijd achterwege.



Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. Ik dien twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland een ruim aanbod grootschalige evenementen, festivals en stadionconcerten heeft;

overwegende dat veel bezoekers van deze evenementen gebruikmaken van openbaar vervoer;

constaterende dat het ov voor de heenreis vaak heel goed geregeld is, maar dat de terugreis laat op de avond of enorm tijdrovend of niet meer mogelijk is;

verzoekt de regering, met de spoorvervoerders afspraken te maken over de heen- en terugreizen van bezoekers van grootschalige evenementen;

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren.

Zij krijgt nr. 499 (29984).

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De reden waarom ik deze motie wil indienen is ten eerste om te voorkomen dat er veel meer met alcohol op in auto's wordt gereden en ten tweede om, mocht er zoals bij Pinkpop toch een grootschalige evacuatie nodig zijn, het openbaar vervoer daaromheen adequaat te regelen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de concept-ontwerpvervoerconcessie geen sprake meer is van een intercityverbinding tussen de intercitystations Dordrecht en Breda;

constaterende dat er tussen twee economisch relevante regio's die op 35 kilometer van elkaar liggen, geen intercityverbinding meer zal zijn;

van mening dat de nieuwe concessie voor reizigers tussen Dordrecht en Breda een onevenredig nadeel betekent;

verzoekt de regering, te onderzoeken hoe in deze concessie een minimale intercityverbinding tussen Dordrecht en Breda te realiseren is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren, De Rouwe en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 500 (29984).

Bij de vorige door mevrouw Van Tongeren voorgestelde motie ben ik vergeten om ondersteuning te vragen. Naar mij blijkt, wordt de indiening van de motie over het aanbod van openbaar vervoer tijdens grootschalige evenementen in voldoende mate ondersteund.



Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik heb vier korte moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat naast het bieden van een basisvervoersaanbod de grootste maatschappelijke toegevoegde waarde van het hoofdrailnet in de spits ligt en dat hiervoor een meer gerichte prestatie-indicator wenselijk is naast de algemene indicatoren voor klanttevredenheid en reizigersgroei;

verzoekt de regering, in de vervoerconcessie hoofdrailnet een prestatie-indicator toe te voegen, gericht op de groei van het aantal tevreden reizigers in de spits,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 501 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat maximale transparantie van de prestaties van NS naar concessieverlener, reizigers en samenleving wenselijk is;

verzoekt de regering, in de vervoersconcessie vast te leggen dat voor het meten van klantoordelen wordt aangesloten bij de onafhankelijke ov-klantenbarometer, en dat de brondata van reisinformatie, vervoersprestaties en tarieven realtime beschikbaar worden gesteld als open data zodat eenieder met deze gegevens toepassingen kan ontwikkelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 502 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de conceptvervoerconcessie hoofdrailnet in artikel 44 uitgaat van ten minste twee treinen per uur per richting op elk traject;

verzoekt de regering, de eisen voor minimale bediening aan te scherpen zodat ten minste de huidige frequenties van intercity's en sprinters worden gevraagd en de NS alleen over kan gaan tot frequentieverlaging nadat aange- toond is dat de vervoervraag substantieel is gedaald en de concessieverlener hiermee heeft ingestemd met meeweging van advies van de reizigersorganisaties,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 503 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering voornemens is de verantwoor- delijkheid voor het fietsparkeren bij stations te decentralise- ren in 2020;

overwegende dat het Fietsberaad gezien het belang van de fiets in de deur-tot-deurreis van de treinreiziger heeft geadviseerd de kosten voor het fietsparkeren te delen tus- sen vervoerder, Rijk en gemeenten;

overwegende dat volgend jaar het actieplan fietsparkeren wordt geëvalueerd;

verzoekt de regering, als optie in de vervoerconcessie op te nemen dat de inspanningsverplichting van NS in artikel 29 om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen na genoemde evaluatie kan worden aangescherpt met een verplichte bijdrage van de vervoerder aan de bouw en exploitatie van fietsparkeerplaatsen bij stations,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan vol- doende ondersteund.

Zij krijgt nr. 504 (29984).



De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. Als dat korte moties waren, heb ook ik vier korte moties. Misschien kan de voorzitter mij een seintje geven bij één minuut en drieëntwintig seconden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat reizigers momenteel geen middel hebben om in de trein overlast te melden en vaak zelf niet durven in te grijpen;

constaterende dat in Nederlandse bioscopen voor de film een dia wordt getoond, waar bezoekers naar kunnen sms'en als ze last hebben van overlast;

constaterende dat in elke wagon het wagonnummer zicht- baar is en dat zich in steeds meer wagons een beeldscherm bevindt;

verzoekt de regering om met de NS een sms-dienst in de treinen op te zetten om overlast te melden, vergelijkbaar met het succesvolle systeem in de Nederlandse bioscopen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 505 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat momenteel camera's alleen in nieuwe treinstellen worden ingebouwd;

constaterende dat de uitrol daarvan veel te traag verloopt;

constaterende dat de camera's in de intercity's alleen bij de in- en uitgangen hangen;

constaterende dat camera's in de trein bijdragen aan de veiligheid van de reizigers;

verzoekt de regering, cameratoezicht versneld in te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 506 (29984).

De heer **Madlener** (PVV):

De moties worden steeds korter, dus straks houd ik nog tijd over.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de NS een 100%-overheidsbedrijf is;

van mening dat de bestuurders niet meer mogen verdienen dan de balkenendenorm;

verzoekt de regering, in de onderhandelingen met de NS te regelen dat de beloning van de top van de NS binnen de balkenendenorm valt en dat er geen sprake is van vertrekpremie en bonussen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 507 (29984).

De heer Madlener (PVV):

Nu volgt de kortste motie van de vier.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, te voorkomen dat de NS een spitshefing in kan voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 508 (29984).

De voorzitter:

Mijn complimenten, mijnheer Madlener, u hebt het binnen de tijd gered, terwijl u zo bezorgd was dat dit niet zou lukken.



De heer De Rouwe (CDA):

Voorzitter. De heer Madlener legt de lat wel hoog voor zijn opvolgers. Ik dien slechts twee moties in, maar die zijn wel iets langer. Ik lees ze nu voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet een keuze ten aanzien van het routeren van het goederenvervoer door Oost-Nederland in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Goederenvervoer Oost-Nederland (PHS-GON) vooruitschuift;

overwegende dat als gevolg van deze impliciete keuze er meer goederentreinen zullen gaan rijden door dorpen en steden langs de IJssellijn en de Twentelijn;

voorts overwegende dat onduidelijk is van welke toename sprake zal zijn, op welke tijdstippen, hoe dit zich verhoudt tot wettelijke normen ten aanzien van trillingen, geluid en gevaarlijke stoffen, en welke kosten gemaakt moeten worden om aan deze normen te blijven voldoen;

verzoekt de regering om de Kamer halfjaarlijks te informeren over de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor door Oost-Nederland en de mate waarin wettelijke normen worden gehaald,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 509 (29984).

De heer De Rouwe (CDA):

Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de conceptdienstregeling van de NS de intercity Leeuwarden-Randstad in Zwolle gedurende een periode van circa twaalf minuten opnieuw stilstaat;

overwegende dat ondanks de vele investeringen de reistijd vrijwel overeenkomt met de oorspronkelijke reistijd van een halve eeuw geleden;

overwegende dat in het beste geval, met de aanpassing Zwolle/Herfte, pas na 2021 een oplossing komt om de reistijd te verkorten;

verzoekt de regering om met de NS, ROCOV en de Noordelijke regio oplossingen in kaart te brengen om de reistijd eerder te verkorten dan 2021, en de Kamer hierover in het najaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 510 (29984).

Ook u hebt een pluim verdiend, mijnheer De Rouwe. Het was binnen de tijd.

De heer De Rouwe (CDA):

Maakt die ook deel uit van de beraadslaging?

De **voorzitter**:
Nu wel!

De heer **De Rouwe** (CDA):
Geweldig. Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik begrijp dat dit de zeventiende motie wordt in dit VAO. Ik ken het trackrecord niet en weet dus niet of dit een record is. Hoe dan ook, mijn motie gaat over geld terug naar de reiziger.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel reizigers vergeten uit te checken, waardoor de gezamenlijke vervoerbedrijven jaarlijks circa 23 miljoen euro teveel ontvangen;

constaterende dat het weliswaar mogelijk is voor de reiziger om dit geld terug te vragen maar dat dit erg omslachtig is en mensen zich er bovendien niet altijd van bewust zijn dat ze zijn vergeten om uit te checken;

verzoekt de regering om in het NOVB te agenderen dat vervoerders verplicht worden om mensen er actief op te wijzen dat ze zijn vergeten om uit te checken en hun een aantal maal per jaar de mogelijkheid te geven om dit achteraf te corrigeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 511 (29984).

U mag nog even blijven staan, mijnheer Hoogland, want mevrouw Van Tongeren heeft een vraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben blij dat het voorstel van Ineke van Gent van vier jaar geleden nu wordt overgenomen door de PvdA. Wij brengen een motie over dit onderwerp van D66 en mijzelf weer in stemming. Daarover wordt aanstaande dinsdag gestemd. Het is niet helemaal dezelfde motie maar ze is aanvullend. Ik ben benieuwd of de PvdA deze motie nu wel wil steunen. Het gaat me ook om de bredere vraag in dit verband.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik ken de tekst van de motie van de fracties van GroenLinks en D66 niet uit mijn hoofd. Ik kan mevrouw Van Tongeren hierop nu dus geen antwoord geven. Als het doel hetzelfde is, namelijk dat de informatie die de ov-bedrijven hebben, wordt gebruikt om mensen hun geld terug te geven en dat de bedrijven mensen de kans geven om dat later nog te

regelen, zullen wij die motie steunen. Als de inhoud net iets anders is, kunnen er overwegingen zijn waarom wij dat niet doen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Door de PvdA zijn er eerder in de media uitlatingen gedaan dat het geld terug moet naar de reizigers. In de motie van D66 en GroenLinks wordt gevraagd om eerst een inschatting te geven van de hoogte van het bedrag waarom het gaat, en om te bekijken hoe dat geld kan teruggaan naar de reiziger. Nogmaals, ik hoop enorm op de steun van de PvdA, want dan kunnen wij dit regelen en gaat er niet meer ten onrechte uitcheckgeld van reizigers naar de winsten van bedrijven, maar gaat het geld gewoon naar waar het hoort, namelijk de reiziger.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Volgens mij zijn wij het eens. Dat is dus hartstikke goed.

De heer **Madlener** (PVV):
Het is natuurlijk prima dat het geld teruggaat naar de reiziger. Vindt de heer Hoogland ook dat de NS actief reizigers moet gaan benaderen als de NS merkt dat er vergeten is om uit te checken of moeten de reiziger altijd zelf hierom vragen?

De heer **Hoogland** (PvdA):
De essentie van de motie die ik zonet heb voorgelezen — als het goed is, kon de heer Madlener dat ook horen — is dat de vervoerders, niet alleen de NS maar alle vervoerders, actief mensen benaderen die verkeerd uitchecken. Dit is voor het grootste deel van de mensen mogelijk, omdat van hen de gegevens bekend zijn. Bij een aantal mensen kan het inderdaad niet. Dat geld moet op een andere manier terug naar de reiziger, maar dat is misschien niet voor nu maar voor een ander moment.

De **voorzitter**:
Ik geef als laatste het woord aan de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik heb ook een stapel bij me. Nee, dat is een geintje, want ik ga geen motie indienen. Er zijn er al genoeg. Het debat ging over een ontwerpontwerpproject. Ik wil de staatssecretaris dan ook de tijd geven om na het reces door te komen met het volgende stadium van dit proces. Ik had een motie beoogd die gericht was op de prijsverhoging van 10% voor treinkaartjes in de spits, maar mevrouw Van Veldhoven en de heer Hoogland hebben een soortgelijke motie ingediend, die bovendien veel fraaier is geformuleerd. Ik heb daarom besloten om mijn motie niet in te dienen. Bovendien heeft de heer Madlener ook al een motie ingediend die deze richting opgaat.

Als het geld wordt herbestede dat wordt teruggevorderd of teruggehaald bij de vervoerders die profiteren van het niet-uitchecken, vraag ik de staatssecretaris daarbij te denken aan liften voor rolstoelgebonden mensen. Ik heb het met mevrouw De Boer nog even gehad over de vraag of

wij een motie van de heren Aptroot en Bashir moeten reactiveren. We hebben besloten om dat niet te doen. We gaan met mevrouw Prommenschenkel naar de NS toe. Ik wil de staatssecretaris vragen om een en ander te bespoe-digen.

Ten slotte het goederenvervoer in Oost-Nederland. Er zijn hier veel moties over ingediend. We delen de opvattingen daarover, verwoord door de heer De Rouwe.

De voorzitter:

Dank u wel, mijnheer Smaling. Daarmee is er een einde gekomen aan de termijn van de Kamer. De staatssecretaris heeft aangegeven aan twee minuten schorsing voldoende te hebben om zich voor te bereiden op het geven van antwoorden op de zeventien moties die zijn ingediend.

De vergadering wordt van 17.43 uur tot 17.45 uur geschorst.



Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Er zijn veel moties ingediend. Ik ga er kort doorheen.

Als eerste kom ik te spreken over de motie-Van Veldhoven/Hoogland op stuk nr. 495. Ik heb in het AO reeds gezegd dat ik bij de ontwerpconcessie terugkom op randvoorwaarden, de percentages die erin zijn opgenomen, tariefdifferentiatie en de verhoging van de tarieven voor maand- en trajectkaarten. NS moet bij het voorstel voor tariefdifferentiatie ook onderzoeken overleggen met daarin de effecten voor de reizigers. Daarin moet worden aangetoond dat alleen lagere tarieven in de daluren niet werkt of dat dit grote financiële nadelen heeft. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer.

In de motie-Van Veldhoven/De Rouwe op stuk nr. 496 wordt de regering verzocht om aan te geven hoe geschillen tussen NS en de decentrale overheden en regionale vervoerders over de invulling en uitvoering van de samenwerkingsartikelen worden beslecht. In de concessie staat reeds dat de NS moet aangeven op welke wijze met de adviezen van overheden en consumentenorganisaties wordt omgegaan. In de motie staat: "slechts gemotiveerd (...) kan afwijken". Ik vind het belangrijk dat mensen motiveren waarom zij iets niet doen. Als zij iets wel doen, dan wordt het vaak makkelijk omarmd. In de concessie is een aantal escalatiebepalingen opgenomen, ook tussen de genoemde partijen. De landsdelige en landelijke ov- en spoortafels spelen daarin een belangrijke rol. Ik vind eigenlijk dat dat genoeg is. Daarom ontraad ik het aannemen van deze motie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Er wordt in de ontwerpconcessie onderscheid gemaakt in het soort reactie dat gevraagd wordt op het afwijken van verschillende soorten adviezen. In relatie tot de consumentenorganisatie is inderdaad bepaald dat gemotiveerd moet worden afgeweken. Voor decentrale overheden en regionale vervoerders geldt dat echter niet. Het lijkt mij fair om dat op hetzelfde niveau te trekken. Dat is het enige wat met deze motie wordt beoogd. Dat is iets anders dan wat in de ontwerpconcessie stond.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dit zou mij er bijna toe verleiden om te zeggen dat het woord "gemotiveerd" in relatie tot de consumentenorganisatie weg moet worden gehaald omdat ik het sowieso belangrijk vind dat een en ander gemotiveerd gebeurt. Nu plaag ik natuurlijk mevrouw Van Veldhoven een beetje. In principe zie ik dit als een ondersteuning van beleid. Ik heb de neiging om het te ontraden om niet alles dicht te timmeren in woorden. Laat ik vandaag — ik ben in een milde bui — deze motie verklaren tot een ondersteuning van beleid.

De motie van mevrouw De Boer en de heer Hoogland op stuk nr. 497 gaat over het vaststellen van definitieve bodem- en streefwaarden van de informatie- en prestatie-indicatoren en de onafhankelijke toetsing daarvan. Ik heb in de nieuwe concessie de mogelijkheid opgenomen om een extern bureau een audit te laten uitvoeren. Ik heb dat ook betoogd in het AO. Ik ben bereid om deze zomer een extern bureau op dit voorstel een audit uit te laten voeren. Ik zal de resultaten daarvan laten toekomen. In die zin zie ik de motie als een ondersteuning van beleid.

Mevrouw De Boer heeft ook een motie ingediend om voldoende capaciteit voor internationaal goederenvervoer vrij te maken (29984, nr. 498). Ook bij deze motie kom ik in een discussie over het woord "voldoende". Natuurlijk moet het zodanig voldoende zijn dat aan de capaciteit voldaan kan worden. Het is bekend hoe ik denk over de slots die momenteel niet volgereden worden. We moeten veel beter kijken naar een manier waarop iedereen zijn weg kan gaan op het spoor. Ik vind het rapporteren van de verwachte en gerealiseerde volumegroei van het spoorgoederenvervoer geen taak van ProRail. Dat zie ik als een verantwoordelijkheid van de sector. Het betreft tenslotte een geliberaliseerde markt. Wel zijn er meerdere informatie-indicatoren opgenomen die zien op de kwaliteit, de benutting van de treinpaden, de punctualiteit en het aantal gerealiseerde internationale aansluitingen. Ook gelet op de sturing die ik kan doen via de beheerconcessie, meen ik dat er een breed palet aan sturingsmogelijkheden is. Als ik de motie op deze manier mag lezen, dan zie ik deze als ondersteuning van beleid.

Mevrouw Van Tongeren heeft een motie ingediend op stuk nr. 499. We hebben hierover al uitgebreid gesproken in het AO. Ik heb toen aangegeven dat iedere organisatie van elk evenement met de NS in overleg kan gaan over het gewenste vervoer. Ik vind echter niet dat dat in de concessie hoort. Daarom ontraad ik de motie.

In de motie op stuk nr. 500 wordt de regering verzocht om te onderzoeken op welke wijze in de concessie een minimale intercityverbinding tussen Dordrecht en Breda te realiseren is. Zoals ik heb gezegd, eind vorig jaar, ben ik en is de NS met Dordrecht in gesprek over het behoud van een directe IC-verbinding met Breda. Het streven van de NS en de regio is om naast de bestaande sprinterverbinding minimaal een uursverbinding met de intercity te realiseren. De verschillende mogelijkheden worden onderzocht. Ik heb dat ook toegezegd. Ik heb verder gezegd dat ik de Kamer nader zal informeren zodra er duidelijkheid is over de afweging in de toekomstige dienstregeling. In de nieuwe concessie staat dat NS de dienstregeling aantoonbaar moet afstemmen op de reizigersvraag, ook op regionaal niveau. Dat is de basis. Het vastleggen van een intercitykwaliteit gaat mij te ver. Dat beperkt de NS te veel in de ontwerpruimte. Ik ontraad daarom het aannemen van deze motie.

Mevrouw Dik-Faber verzoekt de regering bij motie (29984, nr. 501) om aan de vervoersconcessie hoofdrailnet een prestatie-indicator toe te voegen die gericht is op de groei van het aantal tevreden reizigers in de spits. Ik stuur op een verbetering van het algehele klantoordeel. Dit is het percentage reizigers dat de NS een 7 of hoger geeft. Dat zijn dus tevreden reizigers. Ik ontraad dan ook het aannemen van deze motie.

In de motie op stuk nr. 502 wordt de regering verzocht om twee dingen vast te leggen in de vervoerconcessie, namelijk dat voor het meten van klantoordelen wordt aangesloten bij de onafhankelijke ov-klantenbarometer en dat de brondata van reisinformatie als open data worden gezien. In de concessie heb ik reeds opgenomen dat de klantoordelen onafhankelijk gemeten kunnen worden. Dat kan via de ov-barometer. Ik hecht aan transparantie. Ik verzoek de NS in de concessie om de brondata conform Nationale Data Openbaar Vervoer beschikbaar te stellen. Prestatiegegevens moeten actueel en transparant verstrekt worden. Ik ben niet zonder meer voor open data, maar wel voor transparantie. Als ik de motie als een heel grote wens om transparantie mag zien, dan kan ik die steunen. Als de motie strikt gaat over data, dan ontraad ik haar.

In de motie op stuk nr. 503 wordt de regering verzocht de eisen voor minimale bediening aan te scherpen voor de huidige frequenties van intercity's en sprinters. In de concessie wordt een verbetering van het aanbod gevergd. Hogere frequenties zijn verplicht door uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De NS moet ook een goede match hebben tussen de vraag van de reizigers en haar aanbod. Daarnaast wordt specifieke bediening gevergd voor bijvoorbeeld de HSL-Zuid en het nachtnet. De minimale eisen zijn tenslotte een bodem waar geen enkele lijn onder mag komen. Daarmee wordt wat mij betreft een optimale balans gecreëerd tussen vraag en aanbod. Naast het borgen van het publieke belang van de bereikbaarheid van Nederland is het ook nodig de betaalbaarheid van deze bereikbaarheid te garanderen. Ik ontraad deze motie.

De motie op stuk nr. 504 gaat over de inspanningsverplichting van de NS in artikel 29 over de fietsparkeerplaatsen. In de evaluatie fietsparkeren worden de mogelijkheden voor financiering bekeken, zoals ik heb aangegeven. Daarop wil ik nu niet vooruitlopen door een optie op te nemen over de financiering. De resultaten van de evaluatie fietsparkeren kunnen op de reguliere wijze worden meegenomen. Dan vindt er ook een zuivere afweging plaats, omdat dat kosten met zich kan meebrengen. Ik ontraad deze motie.

Ik kom bij de moties van de heer Madlener ...

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter, staat u mij toe om twee vragen te stellen over twee moties?

De voorzitter:
Dat kan. Dan doen wij eerst de ene motie en daarna de andere.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik begin met de motie op stuk nr. 502. Ik weet niet of de staatssecretaris en ik elkaar goed hebben begrepen. Ik vind het ontzettend belangrijk dat bijvoorbeeld bedrijven die apps voor ov-reisplanners ontwikkelen actuele informatie hebben. Wij weten allemaal dat er een grote ov-reisplanner is in dit land die nooit actueel is, omdat gegevens niet open en transparant zijn. Waarom zou de NS op die gegevens moeten zitten, waardoor allerlei bedrijven, ook de grote bedrijven, niet aan die gegevens kunnen komen en uiteindelijk ook de reiziger de dupe is?

Staatssecretaris **Mansveld:**
Ik heb aangegeven dat informatie wederkerig moet zijn. Dat geldt voor alle vervoerders; ze zijn allemaal gelijk. Daarom wil ik het niet specifiek in de NS-concessie neerleggen, maar het daarbuiten organiseren via het NOVB. Open data zijn wellicht een doel aan het einde van een lange weg, maar voor mij is eerst van belang dat er transparantie komt over gegevens — ze zijn evenwaardig, wederkerig en overal hetzelfde — voordat ik op real-time open data ga zitten. Ik zie dat meer gefaseerd. Mevrouw Dik maakt in één keer een heel grote sprong, terwijl ik denk dat daarvoor een aantal tussenstappen nodig is. Daarom heb ik motie toegelicht zoals ik die lees. Als ik de motie mag zien als een heel grote wens om transparantie, dan beschouw ik haar als ondersteuning van mijn beleid. Als mevrouw Dik zegt dat het morgen open data moeten worden, dan ontraad ik de motie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik ben blij te horen dat het wel een ambitie van de staatssecretaris is waar we met elkaar naartoe werken. Dat zie ik toch ook als ondersteuning van deze motie.

Mijn tweede vraag gaat over het fietsparkeren. De staatssecretaris heeft de motie op stuk nr. 504 ontraden. Ik beoog niet dat we nu met elkaar afspreken om in 2020 de hele verantwoordelijkheid voor het fietsparkeren bij gemeenten neer te leggen, maar dat we de uitkomsten van de evaluatie afwachten en ruimte houden in de concessie om die uitkomsten daarin een plek te geven. Als de uitkomst van de evaluatie is dat de NS daaraan zal gaan meebetalen, zal die opening wel geboden moeten worden in die concessie.

Staatssecretaris **Mansveld:**
Ik ben duidelijk geweest. Ik vind dat wij de evaluatie af moeten wachten. Ik vind het op dit moment te vroeg voor als-danredeneringen. Ik vind ook niet dat wij dat dan in de concessie moeten regelen. Wij moeten eerst de evaluatie afwachten. Daarom ontraad ik de motie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Als de staatssecretaris er dan zo enorm aan hecht om de evaluatie af te wachten, is het toch juist heel belangrijk om een opening in de concessie te houden en niet nu al met elkaar af te spreken dat het wij het gehele fietsparkeren bij gemeenten neerleggen? Dat is toch de omgekeerde volgorde?

Staatssecretaris Mansveld:

Fietsparkeren in en om stations is over het algemeen een heel lokale aangelegenheid. Dat moet ingepast worden en daar is de gemeente druk mee. De NS heeft aangegeven een derde te willen gaan betalen. Ik vind dat wij die weg moeten gaan zonder de belasting daarvoor in de concessie te zetten. Wij moeten de evaluatie afwachten en daarna bekijken hoe wij het vorm willen geven.

Ik ben bij de moties van de heer Madlener aanbeland. In zijn motie op stuk nr. 505 verzoekt hij de regering een sms-dienst op te zetten om overlast te kunnen melden. De concessie stuurt op de prestatie voor sociale veiligheid. Op welke wijze de sociale veiligheid wordt vormgegeven, wil ik aan de NS laten. Ik ontraad dan ook deze motie.

In zijn motie op stuk nr. 506 verzoekt de heer Madlener de regering om versneld cameratoezicht in te voeren in treinen. Daar heb ik eigenlijk dezelfde reactie op. Het is aan de NS om te bepalen op welke wijze wordt vormgegeven aan de sociale veiligheid op stations en in treinen. Het is aan hen hoe zij dat ontwikkelen en welke middelen zij daarvoor inzetten. Ik ontraad deze motie dus.

De motie van de heer Madlener op stuk nr. 507 gaat over de beloning van de top van NS. Ik heb ook al in het algemeen overleg tegen de heer Madlener gezegd dat de minister van Financiën het beloningsbeleid voor de NS bepaalt. Het beloningsbeleid voor de NS is door de minister van Financiën in 2013 opnieuw vastgesteld, waarbij het salaris voor de bestuurders fors is versoberd. Ik heb in het algemeen overleg gezegd dat ik de vraag van de heer Madlener door zou geleiden aan de minister van Financiën. Ik begrijp dat hij nog geen antwoord heeft ontvangen. Ik ontraad deze motie.

In de motie-Madlener op stuk nr. 508 wordt gevraagd om te voorkomen dat de NS een spitsheffing in kan voeren. In het algemeen overleg over de concept-ontwerpconcessies heb ik gezegd bij de ontwerpconcessie terug te komen op de randvoorwaarden en de percentages. Die toezegging heb ik gedaan aan mevrouw Van Veldhoven. In dat kader verzoek ik de heer Madlener deze motie aan te houden.

De voorzitter:

Als de heer Madlener daar niet toe besluit, heb ik toch een oordeel van u nodig.

Staatssecretaris Mansveld:

Dan ontraad ik de motie.

De heer Madlener (PVV):

Ik heb een aantal vragen over een aantal moties. Ik zal beginnen met de motie op stuk nr. 505 over de sms-dienst. Ik heb in deze motie niet gevraagd om dat punt in de concessie op te nemen, maar het is wel een heel goed idee om mee aan de slag te gaan. Het werkt in bioscopen immers heel goed. Je zult maar in zo'n wagon zitten waar van allerlei dingen gebeuren waarbij je je niet prettig voelt. Dan moet je dat toch anoniem kunnen melden aan een conducteur, zodat die kan optreden of kan komen kijken? Het is een heel sympathiek idee om die sociale veiligheid te verbeteren. Ik wil dus de staatssecretaris toch vragen om het

oordeel over deze motie aan de Kamer te laten en om daar toch met een positieve blik naar te kijken.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik kijk er met een heel positieve blik naar. Ik denk dat het goed is dat er allerlei ideeën en suggesties zijn. Ik blijf het echter aan de Nederlandse Spoorwegen vinden om de afweging te maken over de vormgeving daarvan. De heer Madlener vraagt om een sms-dienst en cameratoezicht. De suggesties zijn ongetwijfeld gehoord door de NS. Ik vind het belangrijk dat de NS goed scoort op sociale veiligheid. Daarom hebben wij de prestaties in dit kader ook meegenomen. Dit gaat over de wijze waarop dat moet gebeuren. Het blijft een bedrijf dat op zijn eigen manier moet omgaan met zijn medewerkers, met de veiligheid van medewerkers en van reizigers. Het is niet zozeer dat ik de motie niet sympathiek vind, maar ik wil het het bedrijf niet opleggen. Daarom ontraad ik de moties.

De heer Madlener (PVV):

De motie wordt ontraden en dat vind ik toch jammer omdat het zo'n positief idee is. Maar goed, ik laat deze motie toch in stemming brengen. De minister vraagt mij om de motie op stuk nr. 508 over de spitsheffing aan te houden. Daartoe ben ik bereid.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Madlener stel ik voor, zijn motie (29984, nr. 508) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De heer Madlener (PVV):

Mijn motie op stuk nr. 507 ging over de Wet normering topinkomens. Wij vinden het vreemd dat een 100% overheidsbedrijf daar kennelijk niet aan hoeft te voldoen. De PVV is er niet gelukkig mee dat de top veel meer verdient dan de balkenendenorm voorschrijft. Ik heb de staatssecretaris gehoord. Ook deze motie wil ik aanhouden tot ik nader bericht heb gekregen van de minister van Financiën.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Madlener stel ik voor, zijn motie (29984, nr. 507) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik zal in ieder geval actief "sms en camera's" doorgeven aan de NS, want hoe meer ideeën, hoe meer vreugd.

De spitsheffing heb ik gehad. Dan kom ik bij de motie-De Rouwe op stuk nr. 509, waarin de regering wordt verzocht halfjaarlijks te informeren over de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor door Oost-Nederland en de mate waarin wettelijke normen worden gehaald. Ik vind het van belang dat dit goed wordt gedaan. Ik wil dat combineren met andere periodieke rapportages. Ik kom terug op de vraag hoe en wanneer ik de Kamer ga informeren als de heer De Rouwe mij dat toestaat. Ik verzoek hem daarom de

motie aan te houden. Dan kan ik bekijken hoe dat logisch kan worden ingepast, in plaats van een extra rapportage te geven op een extra moment.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dat is positief. Dank daarvoor, maar kunnen wij het dan als volgt afspreken? Ik wil dat "halfjaarlijks" wel aan de staatssecretaris overlaten. Kan de motie met deze duiding van mij het oordeel "ondersteuning beleid" krijgen? Dan begrijp ik het wel als de staatssecretaris uiteindelijk zegt: ik doe het even in een ander ritme, maar wel frequent en regelmatig. Dan vinden wij elkaar heel goed.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik zie de motie als ondersteuning van beleid als de heer De Rouwe hierbij ook zegt dat het jaarlijks mag zijn omdat het dan in een reguliere rapportage mee kan en omdat dat een grotere zuiverheid van cijfers geeft aangezien de meting dan op enige manier mee kan.

De **voorzitter**:

Dat betekent feitelijk dat het woord "halfjaarlijks" uit het dictum gaat.

Staatssecretaris **Mansveld**:

In de motie-De Rouwe/Hoogland op stuk nr. 510 wordt de regering verzocht om met de NS, ROCOV en de noordelijke regio oplossingen in kaart te brengen om de reistijd eerder te verkorten dan in 2021. De NS onderzoekt altijd mogelijkheden voor reistijdverbetering en doet dit altijd binnen de mogelijkheden binnen de gehele dienstregeling. Het hele plaatje moet kloppen. Dit loopt continu. Bij Zwolle is dat niet eenvoudig, maar wij hebben wel besloten tot een investering om het flessenhalsprobleem op te lossen. Dat doen wij samen met de regio. Daar ben ik ook erg blij mee. Dit gezegd hebbende zie ik deze motie als ondersteuning van beleid.

Dan kom ik op de motie-Hoogland op stuk nr. 511, waarin de regering wordt verzocht om in het NOVB te agenderen dat vervoerders ...

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Mag ik daar één vraag over stellen? Wij zoeken natuurlijk naar verkorting van de reistijd in heel Nederland. Hierin gaat het specifiek over de noordelijke regio. Accepteert de staatssecretaris de oplossing ook als dat ergens anders een reistijdverlenging zou betekenen? Ik hecht sterk aan elke regio. Daarom moeten wij dat wel integraal blijven bekijken. Wij hebben allemaal onze voorkeurregio's.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat is precies waarom ik antwoordde zoals ik antwoordde: de NS onderzoekt altijd de mogelijkheden voor reistijdverbetering, maar binnen de mogelijkheden binnen de hele dienstregeling. Dat is het kader, want als je bij het spoor links drukt, dan komt er rechts iets omhoog. Je weet dan niet waar de effecten optreden en wat die effecten zijn. In dat kader had ik de motie geplaatst.

In de motie op stuk nr. 511 wordt verzocht om in het NOVB te agenderen dat vervoerders verplicht worden om mensen actief op een en ander te wijzen. Ik vind het idee dat de vervoersmaatschappij actief aandacht vraagt van de reiziger voor een vergeten uitcheckmoment sympathiek. Over het vergeten uit te checken overleggen wij in het NOVB, waar alle concessieverleners, concessiehouders en consumentenorganisaties bij betrokken zijn. Ik wil daar ook dit idee inbrengen. Ik zie de motie dan ook als ondersteuning van beleid.

De heer Smaling heeft nog een aantal opmerkingen gemaakt. Over de liften wil ik nog een korte opmerking maken. Ook ik heb met mevrouw Prommenschenkel gesproken. Wij zijn daar actief mee bezig. Het lijkt eenvoudig om een lift in een trein te bouwen, maar dat is het niet. Het heeft allerlei haken en ogen voor de veiligheid en de zorg dat dingen niet kapot gaan. Ik waardeer de inzet van de heer Smaling zeer. Ook ik zal mij hiervoor blijven inzetten, ondanks alle aandacht die wij daarvoor hebben. Ik blijf mij daar echter voor inspannen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Waarmee er een einde gekomen is aan de beraadslaging. Ik stel voor dat wij direct doorgaan naar het volgende VAO, namelijk het VAO Lange Termijn Spooragenda, naar aanleiding van een algemeen overleg gehouden op 15 april.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Mogen wij even twee minuten schorsen, mevrouw de voorzitter?

De **voorzitter**:

Ja, maar dan echt twee minuten, want dit was al een lang VAO en ik weet zeker dat het volgende ook weer een lang VAO wordt.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.