

Vergaderjaar 2022–2023

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1073

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 16 november 2022

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

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 april 2022 inzake reactie op verzoek commissie over het tijdpad en de besluitvorming met betrekking tot het programma van eisen (PvE) voor de nieuwe hoofdrailnetconcessie (Kamerstuk 29 984, nr. 979);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 oktober 2022 inzake programma van eisen voorgenomen concessie hoofdrailnet (Kamerstuk 29 984, nr. 1003);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 oktober 2022 inzake voorstel marktordening internationale verbindingen per 2025 (Kamerstuk 29 984, nr. 1002);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 oktober 2022 inzake beantwoording vragen commissie inzake het programma van eisen voorgenomen concessie hoofdrailnet (Kamerstuk 29 984, nr. 1003) (Kamerstuk 29 984, nr. 1005);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 oktober 2022 inzake reactie op verzoek commissie over de paper «Het SNCM-arrest en haar relevantie voor het Nederlandse hoofdrailnet» van ALLRAIL (Kamerstuk 29 984, nr. 1007).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Haverkort
Griffier: Van der Zande

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

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.45 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, welkom op deze bijzondere middag, waarop we twee commissiedebatten gaan beleven over de hoofdrailnetconcessie. Het gaat over de toekomst van ons hoofdrailnet en het spoor. Welkom aan de Staatssecretaris en haar collega van het ministerie. Welkom aan u allen, hier en ook in de Suze Groenewegzaal, naar ik heb begrepen, als belangstellenden op de publieke tribune. Welkom aan de mensen die thuis meekijken, via de digitale snelweg. En uiteraard welkom aan mijn collega's, de leden van de Kamer van de verschillende fracties. Dank voor uw aanwezigheid. De heer Minhas heeft me laten weten dat hij nog iets bij de regeling van werkzaamheden aan het doen is en dat hij straks zal aanschuiven. Goed dat u er in groten getale bent. Welkom ook aan de griffier; dank voor de ondersteuning, heel fijn. Mijn naam is Erik Haverkort. Ik zal proberen dit debat ordentelijk voor te zitten. Welkom, meneer Van Raan. Fijn dat u er ook bent.

Een paar huishoudelijke dingetjes van tevoren. Ik zei al: we hebben formeel twee commissiedebatten. Het eerste gaat wat meer over algemene zaken en internationale thema's en het tweede gaat wat meer over toegankelijkheid en de regio. U heeft voor beide vier minuten spreektijd in de eerste termijn, dus twee keer vier minuten. Ik stel voor dat we ook vier interrupties tellen en dan kijken hoe ver we komen. Als u het kort houdt, kunt u dat met elkaar waarmaken. Mocht u nou een beetje willen spelen met de termijnen, dan vind ik het prima als u zegt: ik maak er vijf en drie van, of drie en vijf, of zeven en één. Dat is handig, want dan kunt u er zelf een beetje prioriteit in leggen. We gaan proberen om ergens tussen beide debatten in – dat is een beetje afhankelijk van hoe het gaat – een dinerpauze in te plannen. Dat lijkt me ook goed. Ik zie dat meneer De Hoop van de Partij van de Arbeid nog een punt van orde wil inbrengen.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Ja, het is een belangrijk debat. U geeft zelf aan dat we een beetje een rare constructie hebben met twee debatten met twee termijnen met vier minuten aan inbreng. Fijn dat u ons als Kamerleden in ieder geval de flexibiliteit biedt om die acht minuten te gebruiken zoals we zelf willen, maar ik zou u toch ook willen verzoeken om niet te streng op die acht minuten te gaan zitten. Ik kan mij best voorstellen dat er net even iets meer nodig is. Er zijn ontzettend veel vragen over de hoofdrailnetconcessie en over zaken die Europa nu bij ons neerlegt. Ik kan me dus voorstellen dat meerdere fracties net even wat meer tijd nodig hebben dan acht minuten, dus ik hoop dat u daar coulant in wilt zijn.

De voorzitter:

Uiteraard wil ik dat, maar mijn coulance hangt af van het aantal interrupties dat u met elkaar denkt te moeten plegen en de manier waarop dat gaat. U bepaalt uiteindelijk de doorlooptijd van dit debat. Laten we afspreken dat we in ieder geval zorgen voor een dinerpauze en dat we ervoor zorgen dat we om 22.15 uur de essentie achter de rug hebben. Als dat lukt, mag u van mij zo veel praten als u wilt, meneer De Hoop. Ik zie dat mevrouw Van der Graaf ook nog een vraag heeft.

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

Ook ik, van de ChristenUniefactie, heb last van een samenloop, namelijk van dit debat met het begrotingsdebat Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking. Dat start nu wat later. Ik zou dus willen vragen of ik misschien na de heer Van der Molen zou mogen spreken. Dan zal ik daarna, denk ik, het debat verlaten. Zodra het andere debat het toelaat, zal ik dan hier weer aanschuiven.

De voorzitter:

Mijn zegen heeft u, mevrouw Van der Graaf. Als de commissie u dat toestaat, wie ben ik dan om u dat te ontzeggen? Dan gaan we het op die manier doen.

Volgens mij heb ik dan alle formaliteiten en huishoudelijke punten gehad. Ik geef met veel plezier het woord aan de heer Boulakjar, die vandaag optreedt als vervanger van zijn collega Van Ginneken, namens de fractie van D66. Het woord is aan u.

De heer Boulakjar (D66):

Dank u wel, voorzitter. Inderdaad, collega Van Ginneken is ziek. Ze heeft er alles aan gedaan om vandaag aanwezig te zijn, maar het is haar niet gelukt. Dat is heel treurig voor haar, want ze vond dit een heel belangrijk debat. Ze heeft het volgens mij ook zelf geïnitieerd. Het is mooi om de volle publieke tribune te zien. Ik ben woordvoerder Wonen en Mijnbouw Groningen. Ik krijg zelden zo'n mooie volle publieke tribune te zien, dus welkom allemaal, hooggeëerd publiek.

Voorzitter. Vandaag debatteren we over het programma van eisen voor de hoofdrailnetconcessie. Dat is een moeilijk woord voor de vraag wat de reiziger mag verwachten van de NS. D66 wil dat de reiziger altijd op één staat en niet de dupe is van bureaucratie, regels of processen, zoals de afgelopen periode vaak het geval was. Vandaag gaat het over de lange termijn. We hebben een kans om het goed te regelen voor de komende jaren. De Kamer steunde eerder een onderhandse gunning van tien jaar. D66 vindt het onverstandig en vindt het getuigen van onbehoorlijk bestuur als wij hier nu van terugkomen. Maar een Europese inbreukprocedure dreigt. Tegelijkertijd is het niet aan de Kamer om doorwrochte tegenstrijdige juridische analyses tegen elkaar af te wegen. Het is wél onze verantwoordelijkheid om vragen te stellen over alle denkbare scenario's.

Voorzitter. De eerste vraag die ik heb, is: hoe schat de Staatssecretaris het risico op een inbreukprocedure in? Wat als de Europese Commissie inderdaad gelijk krijgt? Wat zou dat concreet betekenen voor Nederland, voor de NS en, niet onbelangrijk, voor de reiziger? Vindt de Staatssecretaris het verstandig om parallel aan de onderhandelingen met de NS een marktanalyse uit te voeren? Heeft zij een plan B en, zo ja, wat is dat? Ik hoop op een goed antwoord hierop, want wij overwegen een motie op dit punt.

Voorzitter. Monopolisten zijn niet altijd innovatief.

De voorzitter:

Meneer Bouchallikh ... Pardon, het is Boulakjar. Meneer Boulakjar, voordat u verdergaat, uw buurman heeft een interruptie, een vraag.

De heer Alkaya (SP):

Dank, voorzitter. Die buurman is Alkaya van de Socialistische Partij. Ik heb een vraag over wat de heer Boulakjar zei over de marktanalyse, namelijk om die parallel te doen aan de onderhandse gunning. Wat is daar het nut van? Wat is daar de noodzaak van? Waarom zou die marktanalyse dan gedaan moeten worden als het resultaat eigenlijk al vaststaat? Waarom zouden wij als Nederland dan moeten zwichten voor de druk van de Europese Commissie om dan toch zo'n marktanalyse uit te voeren?

De heer **Boulakjar** (D66):

Ik denk niet dat het zwichten is, maar dat het ook een kwestie van realiteit is. Als een inbreukprocedure inderdaad ertoe leidt dat je een ander besluit moet nemen, dan zul je wel iets moeten doen, ook als Nederland. Dus misschien ook vooruitlopend op de inbreukprocedure kun je denken in scenario's: wat is plan B? Zo'n marktanalyse zal denk ik kunnen helpen bij volgend beleid. Ik denk niet dat je moet afwachten of zo'n inbreukprocedure wel of niet slaagt, maar dat de Staatssecretaris goed voorbereid moet zijn met een marktanalyse of met een plan B.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop heeft ook nog een interruptie, maar eerst meneer Alkaya van de SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Voor alle duidelijkheid: het resultaat moet zijn onderhandse gunning.

De heer **Boulakjar** (D66):

Als u mijn bijdrage gaat af luisteren, hoort u dat dit wel de lijn is van D66. Daarom hebben we in 2020 de motie van de SP gesteund. Maar daar zitten ook mitsen en maren aan. Het is niet zwart of wit. Het is een lastig besluit, maar ik denk wel dat we die kant op moeten bewegen, niet in het belang van alleen de NS, maar zeker in het belang van de reiziger, want daar zitten we hier voor.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop van de Partij van de Arbeid, uw interruptie.

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

Ik wil ook graag door op dit punt. Inderdaad heeft de motie-Laçin/Kröger uit 2019 de Staatssecretaris die opdracht gegeven vanuit de Kamer. Dit betekent dat wij dit gewoon wilden. Dat willen we nog steeds, met een reden. Op het moment dat we de marktanalyse doen zoals de Eurocommissaris wil, hebben we het niet over concessies die gesloten worden, maar echt over open toegang. Dat is nog echt een hele stap verder dan de gedecentraliseerde lijnen van nu. Mijn vraag is of D66 zich dat realiseert. Realiseert D66 zich dat er dan al helemaal niet meer de mogelijkheid is van publieke sturing? Er zit dus echt wel een verschil in een concessie of open toegang. Ik wil toch wel even zien of D66 dat scherp heeft, want dat maakt echt wat uit. De marktanalyse vind ik in die zin wel een glijdende schaal, ook als het gaat om de invloed die wij vanuit het Rijk en vanuit de Kamer hebben op het openbaar vervoer.

De heer **Boulakjar** (D66):

We hebben wel te maken met de Europese Unie. Dat is niet een of andere vrijwilligersclub, om het zo maar te zeggen. Als zij met een inbreukprocedure start, zal het kabinet de plicht hebben om misschien wel hele moeilijke besluiten te nemen. D66 is geen dogmatisch tegenstander van open access, en ook geen dogmatisch voorstander. We geloven misschien wel in een samenwerking daartussen, een hybride vorm. Het besluit dat nu voorligt gaat over de hoofdrailnetconcessie, nog niet eens over het internationaal spoor of over regionale verbindingen. Dus ja, we zien mitsen en maren, maar ik denk dat we wel vooruit moeten denken. Het kabinet moet aan de slag met plan B.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Boulakjar** (D66):

Voorzitter. Ik was gebleven bij te zeggen dat monopolisten niet altijd innovatief zijn, niet altijd gericht zijn op samenwerken met andere vervoerders of bereid om data te delen. Marktwerking kan daarom wel bijdragen aan innovatie en een betere dienstverlening voor de reiziger. Maar het berijden van ons drukke hoofdnetwerk, vergelijkbaar met het metronetwerk van een grote miljoenenstad zoals Parijs, is een maatschappelijke functie die moet bijdragen aan kansengelijkheid, het klimaat en de verdeling van schaarse ruimte. Hoe je het inricht, is een zeer complexe puzzel, een puzzel voor gevorderden. Daarover heb ik een aantal vragen. Kan de Staatssecretaris toezeggen open toegang én samenloop én frequentieverhogingen mogelijk te maken op trajecten waar NS niet op wil of kan rijden? Kan zij toezeggen om een bodemwaarde te hanteren voor de prestaties van de NS per verbinding? Hoe voorkomt ze perverse prikkels als het voor de NS loont om een trein niet te laten rijden in plaats van vertraagd te laten vertrekken?

Voorzitter. Over hoe vaak een trein een station aandoet, het zogenaamde volume, is nog best veel onduidelijk. Wat is de inzet? En welk tijdpad hoort bij de realisatie van het 6-basis-netwerk? Hoe zorgt de Staatssecretaris ervoor dat de NS het aanbod vooral na 2025 kan laten meegroeien om vooruit te lopen op de vraag? Dit is nu redelijk beperkt. Kan ze toezeggen om meer ambitie te tonen ten aanzien van het volume, bijvoorbeeld minstens vier keer per uur op de belangrijkste trajecten?

Voorzitter. Tot slot de betaalbaarheid. Betaalbaarheid is randvoorwaardelijk als de trein moet bijdragen aan schone mobiliteit en efficiënt ruimtegebruik. D66 wil uniforme prijzen voor de trein en het openbaar vervoer, en bovenal een einde aan het dubbele opstaptarief. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij een einde gaat maken aan het dubbele opstaptarief voor de nieuwe concessie? En kan zij een concrete streefdatum noemen voor landelijke tariefintegratie? Tot slot mijn laatste vraag: kan de Staatssecretaris toezeggen dat ze zichzelf een grotere rol en een gedeelde bevoegdheid geeft in het bepalen van de tarieven?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Even voor de goede orde: u krijgt zo nog een interruptie, maar u heeft nu vier van uw acht minuten besteed, dus u zit exact op de mediaan. Meneer Van Raan van de Partij voor de Dieren, uw interruptie.

De heer Van Raan (PvdD):

Het ging net al even over de open markt versus onderhandse gunning. Ik hoorde de heer Boulakjar zeggen dat er meer geïnvesteerd moet worden in het openbaar vervoer. Ik vraag me af hoe hij aankijkt tegen het vorige kabinet, waarvan zijn partij ook deel uitmaakte? De opdracht van de toenmalige Minister van Financiën was: de NS moet met minder treinen gaan rijden. Er werd dus echt een bezuinigingsopdracht gegeven. Hoe ziet D66 die beslissing, ook in het licht dat we het openbaar vervoer eigenlijk moeten versnellen, verdiepen en verfijnen, wat wellicht ten koste gaat van het vervoer per auto? Kan de heer Boulakjar daar wat over zeggen? Ik heb het dus over de ervaringen uit het verleden en de lessen die we daaruit trekken voor de toekomst.

De heer Boulakjar (D66):

Ik wil niet flauw doen, maar ik ben vandaag vervanger.

De heer Van Raan (PvdD):

Dat snap ik.

De heer Boulakjar (D66):

Maar dat zeg ik niet omdat ik er niet op wil reageren. Ik ben sinds 2021 Kamerlid. Ik denk dat het van belang is om vooruit te kijken. Er zijn zeker

grote fouten gemaakt in het verleden, ook vanuit het kabinet, de NS en andere partijen, maar we staan hier vandaag aan de lat voor een groot besluit. We willen investeren in het openbaar vervoer, in het belang van Nederland en vooral in het belang van de reiziger. U zult met uw ervaring vast een punt kennen waarop we dat minder hebben gedaan, maar vandaag staan we aan de lat voor vooruitgang en actie voor de reiziger.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik zit hier niet om mijn gelijk te halen. Waar het mij om gaat... Ik ben blij dat D66 zegt dat er grote fouten zijn gemaakt. Dat klopt. Er is bezuinigd op het spoor en er is door het vorige kabinet enorm geïnvesteerd in nieuw asfalt. Daardoor zitten we nu in de problemen. Mijn vraag is niet zozeer of je dat goed kunt maken. Daar gaat het helemaal niet om. Het gaat mij erom wat je daarvan geleerd hebt en hoe je naar de toekomst kijkt, in de wetenschap dat we een enorme investering moeten doen in het openbaar vervoer. We moeten een modal shift maken. We moeten een andere vervoersmodaliteit kiezen, ten koste van bijvoorbeeld het autoverkeer. Is de heer Boulakjar daarvoor? Heeft hij geleerd van het verleden?

De heer Boulakjar (D66):

Absoluut. De heer Van Raan haalt stiekem toch zijn gelijk. Natuurlijk moeten we investeren. In de afgelopen periode is er ook heel veel geïnvesteerd. Er zijn fouten gemaakt, maar er is niet niks gedaan. Dit kabinet investeert met dit coalitieakkoord heel veel in het spoor, echt heel veel. Ik noem de Lelylijn, maar ook andere lijnen. Er wordt vanuit het Mobiliteitsfonds 6,5 miljard geïnvesteerd om grootschalige woningbouw te realiseren. We investeren enorm veel in ons spoor en dat is ook nodig. Toen ik net begon, ben ik kort woordvoerder spoor geweest. De plannen die er lagen, waren immens, maar er was altijd te weinig geld. Wat we moeten doen de komende jaren, is enorm inzetten op spoor, niet alleen voor ons klimaat, maar ook om de kansenongelijkheid tussen regio's te verbeteren, zoals bijvoorbeeld met zo'n Lelylijn.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer De Hoop namens de Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (PvdA):

Laat ik eerst vooropstellen dat ik eigenlijk vind dat het kabinet helemaal niet genoeg investeert in openbaar vervoer. Er wordt in dit land vier keer zo veel geld uitgegeven aan de fossiele industrie om subsidies te geven dan dat er in het openbaar vervoer geïnvesteerd wordt. Dat wil ik vooropgesteld hebben, want daar ben ik het niet mee eens. Bij mij is het nog steeds niet helemaal duidelijk wat D66 nu echt wil met wat we horen vanuit de EU, en hoe u wil dat de Staatssecretaris daarmee omgaat. U heeft het over een motie die u misschien wil indienen. Mijn vraag is: beken iets meer kleur. Het is mij gewoon niet genoeg duidelijk. We hebben een motie in de Kamer aangenomen. We hebben de Staatssecretaris een opdracht gegeven. Ik vind gewoon dat de Staatssecretaris er maar voor moet zorgen dat het juridisch houdbaar is. Wij hebben een opdracht. Wij willen hier op een bepaalde manier ons openbaar vervoer inrichten en daar sta ik voor. Ik hoop dat D66 daar ook voor staat. Ik wil toch iets meer horen over wat u nu echt vindt. Als u een motie heeft, ben ik ook benieuwd naar waar u dan aan denkt, want dan kunnen we daar het debat ook over voeren met elkaar.

De heer Boulakjar (D66):

Er zijn verschillende moties. Die komen volgens mij morgen in het tweeminutendebat ter sprake, maar we kunnen altijd kijken of we elkaar kunnen vinden. Volgens mij zijn wij redelijk duidelijk geweest over hoe wij kijken naar open access, naar de termijn voor NS voor de aanbesteding, voor de onderhandse gunning, voor de tienjaartermijn. Volgens mij zijn we daar heel helder in geweest, maar hebben we ook te maken met een mogelijke inbreukprocedure. Als de heer De Hoop zegt «de Staatssecretaris moet het maar even regelen» ... Nogmaals, de Europese Commissie is geen vrijwilligersclub; het is de Europese Commissie. Als zij met een inbreukprocedure komen bij Nederland, wat volgens mij nog nooit is gebeurd, dan is dat nogal wat. Dus als de Staatssecretaris dit even zou kunnen regelen op een dinsdagmiddag, denk ik dat ze dat zeker had gedaan, maar dat is helaas niet het geval. Zo makkelijk is het niet. Je moet ook wel realistisch zijn, zeg ik ook tegen de heer De Hoop. Je kunt zeggen «regel het even», maar helaas is het niet zo makkelijk. Maar de intentie vanuit D66 is er inderdaad. We hebben die motie van meneer Laçin destijds gesteund over de onderhandse gunning voor tien jaar. Die is breed ondersteund door de Kamer. Wij staan daar nog steeds achter, met mitsen en maren en een aantal vragen die we hebben gesteld aan de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Alkaya van de Socialistische Partij voor zijn eerste termijn.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, voordat mijn tijd begint te lopen, heb ik even een punt van orde. U heeft aangegeven flexibel te zijn met de onderwerpen, maar D66 heeft net bijvoorbeeld over de betaalbaarheid gesproken. In mijn optiek was dat bijvoorbeeld deel twee. Dus ik denk dat we er in het kader van de orde wel op moeten letten dat we het debat niet langs elkaar heen gaan voeren, want daar schiet niemand wat mee op. We hebben het wel zo afgesproken dat we nu praten over de internationale aspecten en de sturing en dan in het tweede deel onder andere over de reizigers en al die andere zaken. Dat is even een verzoek aan u: of u daar scherp op zou willen zijn.

De voorzitter:

Ja en nee. Als het te veel buiten de orde gaat lopen in het kader van de tijd, ga ik daar zeker op sturen, maar we hebben juist in het begin tegen elkaar gezegd dat we die flexibiliteit ook belangrijk vinden en dat de vrijheid er is om die onderwerpen enigszins flexibel te kunnen bediscussieren. Het is overigens uiteindelijk aan u, hè, want u bepaalt uw eigen inbreng. Ik zie dat ook meneer Van der Molen van het CDA daar nog op wil reageren.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik wil collega Alkaya wel even bijvallen, al was het maar om te voorkomen dat we bij de twee tweeminutendebatten die we hebben naar aanleiding van deze twee commissiedebatten een soort Babylonische spraakverwarring krijgen, waarbij moties worden ingediend over verschillende onderwerpen bij twee debatten. Dat wordt een beetje een drama. Dus óf we houden het daar heel goed uit elkaar, óf we houden het hier goed uit elkaar en dan volgt het eerste. Dus ik zou de voorzitter, net als collega Alkaya heeft gedaan, toch willen oproepen om ons even strak aan de onderwerpen te houden, zodat we niet straks een probleem in de plenaire zaal krijgen.

De voorzitter:

U bent uitermate goed in staat om die twee onderwerpen in het kader van de tweeminutendebatten – want daar gaat het heel concreet om moties – uit elkaar te houden. Vandaag gaan we in het kader van de eerste en tweede termijn en interrupties daar wat flexibeler mee om. Het woord is aan de heer Alkaya namens de Socialistisch Partij voor zijn eerste termijn.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter, dank u wel. Vandaag debatteren wij over de toekomst van het belangrijkste deel van ons openbaar vervoer per trein, oftewel het hoofdrailnet. Daarbij zou ik positief willen beginnen. De SP-fractie steunt de Staatssecretaris uiteraard volledig in haar ambitie om de nieuwe concessie onderhands te gunnen aan onze nationale vervoerder, de NS, en niet onderdelen van de dienst te verpatsen op de markt. We hebben een goede spoorwegmaatschappij, die volledig in handen is van de samenleving en waar wij trots op kunnen zijn.

Ik heb ook vaak tegenover onze nationale spoorwegen gestaan. Ik heb de medewerkers gesteund toen zij staakten voor een betere cao. Toen de NS van plan was om servicemedewerkers te schrappen op stations – wat helaas voor een groot deel is doorgezet, volgens mij – kon dat op kritiek op kritiek rekenen. Alle uitdagingen die er vandaag de dag bestaan in het treinvervoer, kunnen wij veel beter aanpakken met onze eigen nationale spoorwegen dan met elk ander buitenlands bedrijf. Wij hebben dan ook met diepe afkeuring kennisgenomen van de dreigementen uit Brussel. De Eurocommissaris had het letterlijk over financiële en juridische stappen tegen Nederland, omdat wij hier met brede steun in deze Kamer de concessie aan onze nationale spoorwegen willen gunnen. Kan de Staatssecretaris aangeven of de Europese Commissie al definitief terug in haar hok zit? Hoe zijn de contacten en de verhoudingen op dit moment? Blijft zij bij haar besluit om geen marktverkenning te doen? Hangt er dan nog steeds een juridisch conflict in de lucht? Wat kunnen de consequenties daarvan zijn voor ons land, maar ook voor de nationale spoorwegen? De Eurocommissaris heeft namelijk specifiek gedreigd dat de consequenties niet alleen maar voor de regering zullen zijn. Daarmee bedoelen ze natuurlijk ook dat de nationale spoorwegen daarop kunnen rekenen. Kan de Staatssecretaris daarop reageren?

Voorzitter. Openbaar vervoer is een publieke dienst en mobiliteit is een basisrecht. Winstbejag past daar niet bij. We hebben gezien dat de Staat in moeilijke tijden bijvoorbeeld kan afzien van zijn dividendeis en de samenleving voorop kan stellen. Dat hebben we in de pandemie gezien. Een horde aan buitenlandse bedrijven die hetzelfde zou moeten doen als onze nationale spoorwegen, zou dat niet op die manier doen, en zeker niet met de snelheid zoals we die hebben gezien.

Dat heeft natuurlijk allerlei nadelen. Dat zien we op dit moment in de energiesector, waar we tegen die nadelen aanlopen en waar we tegen de beperkingen aanlopen van allerlei commerciële bedrijven die we op één lijn moeten zien te krijgen, omdat we maatschappelijke doelen willen verwezenlijken. Laten we dat soort fouten niet met het openbaar vervoer maken.

Vóór corona leverde de NS topprestaties en keerde ook nog eens winst uit aan de samenleving, honderden miljoenen euro's per jaar die anders zouden verdwijnen naar het buitenland. De vermarkting van ons openbaar vervoer heeft bovendien al geleid tot een wildgroei aan aanbieders op delen van onze spoorwegen die buiten het hoofdrailnet vallen. Op sommige stations staat het al vol met verschillende laadpalen. Alleen de geoefende reiziger weet waar hij in en uit moet checken, welke app hij moet gebruiken, welke kortingen waar geldig zijn en waar hij zijn geld kan terugvragen als er diensten of ritten zijn uitgevallen. Is de Staatssecretaris het met de SP eens dat in ieder geval verdere versnippering moet worden voorkomen? Voorziet het voorliggende programma van eisen daarin?

Een van de meest opmerkelijke punten daarin is dat de NS moet meewerken aan het delen van kennis en reizigersinformatie, zodat die beschikbaar wordt voor toekomstige concurrenten. Dwingt de Staatssecretaris de NS hiermee zelf zijn toekomstige ondergang voor te bereiden, in ruil voor de huidige onderhandse gunning? Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Voorzitter. Het is ook opmerkelijk dat juist winstgevende internationale verbindingen, naar Parijs, Londen, Berlijn en Frankfurt, worden vrijgegeven voor concurrentie. Niet alleen zal dat zorgen voor minder regie en onduidelijkheid voor consumenten, het is ook een aanslag op een belangrijke inkomstenbron voor de nationale spoorwegen. Want hoe zou de NS het wegvallen van die inkomsten moeten compenseren volgens de Staatssecretaris? Een spoorwegmaatschappij kan weinig anders doen dan ticketprijzen verhogen of bezuinigen op de dienstverlening. Dat kan toch ook niet de bedoeling zijn? Laat de Staatssecretaris de reizigers wederom het slachtoffer worden van marktwerking?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie een interruptie van de heer Minhas. Ik zie ook enthousiasme op de publieke tribune. Dat waardeer ik, maar wel in stilte, alstublieft. Het woord is aan de heer Minhas namens de fractie van de VVD.

De heer Minhas (VVD):

Ik probeer een touw vast te knopen aan het betoog van de heer Alkaya. Een van de onderdelen van zijn bijdrage was dat de nationale spoormaatschappij een publieke dienst is. Hij maakt zich zorgen over het wegvallen van inkomsten als de internationale treinen daar weggaan. Maar als de heer Alkaya van de SP vindt dat treinen rijden een publieke dienst is, dan zouden die inkomsten van de internationale lijnen toch helemaal niet relevant zijn, aangezien die inkomsten verdwijnen richting de aandeelhouders. Ik snap het betoog van de heer Alkaya op dat punt niet. En het tweede, waarom vindt de heer Alkaya dat de NS wel in het buitenland zou mogen rijden met internationale treinen, maar vindt hij niet dat buitenlandse partijen welkom zijn in Nederland? Dat is een gek voorstel, vind ik. Dat zijn twee vragen aan de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Ik vraag mij af of dit echt oprecht is, wat de heer Minhas hier doet, of dat hij gewoon bewust op zoek is naar manieren om gaten te schieten in een verhaal dat verder volgens mij helemaal rond is. Die internationale ritten van de NS zijn winstgevend. Die leveren geld op. Dus als je het overlaat aan de markt, als je de NS er helemaal tussenuit haalt, zorgt dat voor budgettaire derving. Dan moet de NS dat ergens anders opvangen. Dat betekent de ticketprijzen verhogen, bezuinigen op personeel en de dienstregeling versoberen. Ik vraag de Staatssecretaris: dat kan toch niet de bedoeling zijn? Als ze dit plan doorzet, waar ik dus tegen ben, hoe moet de NS dan volgens haar het wegvallen van die winstgevende ritten opvangen?

Dan de tweede vraag van de heer Minhas. Hij vroeg: waarom zouden die internationale ritten bij de NS moeten horen, als wij ook vinden dat buitenlandse staatsbedrijven niet op ons spoor mogen rijden? Ik vind het inderdaad heel raar dat buitenlandse staatsbedrijven delen van ons spoor aan het bedienen zijn. Daarom vind ik het bijvoorbeeld heel logisch dat Abellio wordt afgebouwd bij NS. Ik vind dat NS niet ook in het buitenland actief zou moeten zijn. Internationale trajecten zijn per definitie in het buitenland, maar gaan ook door Nederland, dus het is heel logisch dat daar een vorm van regie op zit. Die ritten voert de NS op dit moment uit, en niet alleen maar met eigen treinen. Dan moet je ook denken aan de

Eurostar, de Thalys en dergelijke. Dat gaat volgens mij hartstikke goed. Als je dat volledig overlaat aan de markt, dreig je niet alleen een inkomstenbron van de NS te verliezen, maar dreigt ook de regie te verdwijnen. Dan moet je de regie weer op een andere manier organiseren. Dat is de bureaucratie die we dan weer zien met marktwerking, waar ik helemaal tegen zou zijn. Waarom zou de heer Minhas dat willen? Dat vraag ik me af.

De voorzitter:

Geen aanvullende vraag? Wel, zie ik.

De heer Minhas (VVD):

Het punt is dat die internationale lijnen geld opleveren. De heer Alkaya legt de link dat de prijzen voor de kaartjes omhooggaan als dat geld wegvalt. De NS betaalt 200 miljoen euro voor een concessievergoeding. U zou ook kunnen besluiten dat de concessievergoeding omlaag moet en misschien wel negatief wordt. Dan hebben we ook geen discussie meer met Europa. Dat besluit neemt u niet, maar u vindt het wel heilig dat NS met die internationale treinen blijft rijden. Vindt u niet dat de NS zich moet focussen op de binnenlandse treindienst, zoals de Staatssecretaris zelf voorstelt?

De heer Alkaya (SP):

We kunnen prima besluiten om dat bedrag voor de NS-concessie naar beneden te brengen. Dat is helemaal geen punt. Ik vind het ook volledig normaal dat we van de dividendeisen hebben afgezien. Dat vind ik helemaal geen punt. Ik zeg zelfs heel nadrukkelijk: openbaar vervoer is een publieke dienst en daar hoort winstbejag niet bij. Maar dat kan toch geen argument zijn om dan maar verdere marktwerking te willen? Ik denk dat de VVD sowieso meer van ons spoor wil verpatsen en nu op zoek is naar argumenten om dat te doen. Maar als het punt van de heer Minhas daadwerkelijk is dat de vergoeding voor de concessie te hoog is, dan zeg ik: laten we die dan naar beneden brengen. Dan hebben we daar een punt.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Van der Molen van de fractie van het CDA voor zijn eerste termijn. Even voor de volledigheid, meneer Alkaya: u heeft ruim vier minuten spreektijd gebruikt.

De heer Van der Molen (CDA):

Voorzitter. De trein pakken: voor sommige mensen is dat dagelijks werk en voor andere mensen is dat ééns in de zoveel tijd. Maar het spoor is een basisvoorziening, een publieke dienst. Vandaag bespreken we waar die dienst dan aan moet voldoen in de komende jaren. Boven dit programma van eisen hangt, als je de pers volgt, vooral de vraag: wie mag het gaan doen, de NS of andere bedrijven? Maar de vraag zou vooral moeten zijn: wát gaan we de komende jaren doen en voor wie doen we dat eigenlijk? Ondertussen is de Europese Commissie hartstikke kritisch op de Nederlandse keuze. Ze zit op de lijn van verdergaande marktwerking. Ik zal de juridische voetangels en klemmen niet bagatelliseren – dat is nog best ingewikkeld – maar de keuze van de Europese Commissie is niet de keuze van het CDA. De CDA-fractie is ervan overtuigd dat het complexe spoornetwerk zich niet leent voor grootschalige liberalisering. We zien in tal van regio's in Nederland dat regionale vervoerders een goede dienstverlening leveren – dat is ook waar – en er zelfs een schepje bovenop doen voor de reiziger, terwijl de NS dat in het verre verleden misschien niet altijd wilde. Dat betekent voor het CDA niet dat ons volledige netwerk dus dicht moet voor marktpartijen, maar daar zit wel een hele duidelijke grens aan.

Over de patstelling met de Europese Commissie heb ik een aantal vragen aan de Staatssecretaris. Wat is de stand van zaken van de gesprekken met

de Eurocommissaris? In de brief aan de Kamer geeft de Staatssecretaris aan dat ze vanwege de Europese kritiek het vervolgproces wellicht moet gaan bijstellen. Wat bedoelt ze daar concreet mee? Heeft ze een plan B voor het geval het allemaal anders loopt dan we met elkaar verwachten? Klopt het dat België, net als Nederland, ook gewoon onderhands heeft gegund of wil gaan gunnen? Graag wat helderheid op dat punt. In antwoord op vragen uit de Kamer zegt de Staatssecretaris dat ook na december 2023 onderhandse gunning kan blijven plaatsvinden, maar waarom bereidt de Staatssecretaris zich dan wel voor op nieuwe marktwerking? Graag een toelichting. Hoe moeten we dit als commissie begrijpen?

Het CDA deelt de mening van de ondernemingsraad van de NS dat het onwenselijk is om de NS zich al met ingang van de volgende concessie te laten voorbereiden op ontvlechting, want dan staat die organisatie de komende jaren met een soort zwaard van Damocles boven haar hoofd aan de lat om de huidige problemen op te lossen. Waarom heeft de Staatssecretaris er niet voor gekozen om die gesprekken halverwege die periode te voeren, bijvoorbeeld vanaf de midterm review, zoals we dat noemen? De staatssecretaris kiest er ook voor om een deel van de internationale lijnen naar de markt te brengen. In alle eerlijkheid twijfelt het CDA over de wenselijkheid daarvan. Die keuze zorgt nu al voor onrust onder het personeel van NS Internationaal. Tegelijkertijd moet ik ook eerlijk zeggen dat het CDA al langer ontevreden is over het tempo, en vaak het gebrek daaraan, bij het realiseren van grensoverschrijdende verbindingen. Ik vraag de Staatssecretaris welke impact zij verwacht van het bij de NS weghalen van deze winstgevendende treinlijnen, en dan vooral op de businesscase van het hoofdrailnet. Is het niet zo dat dat geld ook in de dienstverlening voor andere reizigers terecht komt? We moeten wel eerlijk zijn: het geld dat we uitgeven, vloeit dan naar andere staatsbedrijven en niet meer naar de onze.

De CDA-motie over de treinverbinding van Eindhoven naar Aken is door de Kamer unaniem aangenomen. Het is goed om te zien dat de concessie er nu in voorziet dat samenloop mogelijk wordt op de verbinding tussen Eindhoven en Heerlen. Dat is na aanneming van de motie meteen in het programma van eisen verwerkt, waarvoor onze hartelijke dank. Ik vraag de Staatssecretaris of zij de Kamer elk halfjaar op de hoogte kan stellen van de vorderingen.

Voorzitter. Samenvattend: het CDA heeft nog behoorlijk wat vragen over de internationale lijnen. Wij steunen de Staatssecretaris sowieso als het gaat om de onderhandse gunning. We moeten er als CDA niet aan denken dat we ons complexe netwerk gaan verpatzen, zoals collega Alkaya zou zeggen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Alkaya voor u.

De heer Alkaya (SP):

Het is echt belangrijk dat we onze steun uitspreken aan de Staatssecretaris om de concessie weer onderhands aan de NS te gunnen. Ik vind het ook belangrijk dat de coalitiepartijen dat hier doen. Tegelijkertijd hebben we te maken met een Eurocommissaris die met dreigementen komt op basis van Europese richtlijnen. Zou het CDA er wat voor voelen om ook de fundamentele discussie te voeren? Nog even los van hoe dit straks uitpakt: dit soort dreigementen uit Brussel zijn sowieso niet goed; dat moeten we niet willen. Moeten we dus niet kijken of we de richtlijnen uit Brussel kunnen aanpassen, zodat dit soort dreigementen in de toekomst voorkomen kunnen worden?

De heer Van der Molen (CDA):

Ik vind dat de Eurocommissaris hele dreigende, of in ieder geval hele heldere, taal spreekt. Daarvoor is deze persoon ook aangesteld. De Europese Commissie heeft van ons ook de opdracht gekregen om op te letten of lidstaten zich netjes aan de regels houden, dus ik neem dat deze Eurocommissaris niet kwalijk. Maar wij zitten hier om politieke keuzes te maken voor ons eigen land. De CDA-fractie maakt een heldere keuze: wij willen geen verdere liberalisering van ons spoorwet. Dat spreken wij hier uit en daar hebben we het over. Als dat betekent dat we de richtlijnen in de toekomst moeten aanpassen, dan moeten we die discussie voeren. Het is niet zonder reden dat Nederland mee heeft onderhandeld over een overgangsclausule waarmee we nu nog steeds onderhands kunnen gunnen. Wat het CDA betreft zit Nederland dus aan de goede kant van de discussie. We hebben al heel vaak de negatieve kanten van marktwerking gezien, dus laten we dat hier niet ook doen. Dat gaan we vandaag in ieder geval niet fiksen met elkaar, maar we kunnen het wel hebben over een goed programma van eisen, waarbij onderhandse gunning aan de NS wat het CDA betreft het uitgangspunt is.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik hoor het CDA hier zeggen «geen verdere liberalisering», maar dat ligt nu wel voor, want die internationale lijnen gaan er toch uit. Die worden straks open access. Is het CDA ertegen dat die uit de hoofdlijnnetconcessie gaan?

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

De heer Madlener heeft kunnen horen dat ik vragen heb gesteld en dat ik ook kritiek heb gehad op die keuze van de Staatssecretaris. Maar ik wil de Staatssecretaris wel in de gelegenheid stellen om nader toe te lichten waarom ze deze keuze heeft gemaakt en wat de omstandigheden zijn. Daar sta ik namens de CDA-fractie heel kritisch in, dus ik moet er wel van overtuigd worden, want anders moeten we het gewoon niet doen. Althans, als ik uitga van het stemgedrag van mijn eigen fractie. Ik heb wel aangegeven dat de regionale vervoerders in grote delen van Nederland laten zien dat ze ook hele goede dienstverlening kunnen geven. Je zou kunnen zeggen dat dat ook liberalisering is. Maar goed, dat geldt voor een beperkt aantal lijnen. De keuze die nu voorligt, is of we Europa gaan volgen. Nee, dat doen we niet. Daar steun ik de Staatssecretaris in. Het zou haast logisch zijn om dat dus ook niet bij de internationale lijnen te doen, maar dat hoor ik zo meteen graag van de Staatssecretaris als zij de vragen beantwoordt die ik heb gesteld.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik concludeer dat het CDA net zei: wij zijn tegen verdere liberalisering. Maar nu zegt u: maar ik kan er heel makkelijk van overtuigd worden door de Staatssecretaris dat dat toch goed is. Dus eigenlijk is uw stevige taal op dit moment niet zo veel waard. Ik ben benieuwd waar u aan het eind van het debat staat.

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

Dit is wel leuk, want laatst hadden wij een debat en volgens mij stond u toen tegenover mij aan mij te vragen waarom ik in hemelsnaam een wet van mijn eigen Staatssecretaris wegstemde. Deze Staatssecretaris moet echt wel de moeite doen om mij te overtuigen. Als dat niet gebeurt, stemmen we gewoon tegen. U hebt toen tegen mij gezegd: wat goed dat u dat doet, meneer Van der Molen. Dan moet u niet één debatje verder meteen weer zeggen: die Van der Molen laat zich meteen in de hoek lullen. U weet dat dat niet zo is.

De heer **Madlener** (PVV):

We wachten in spanning af.

De voorzitter:

Dank, heren, dank. Als er geen verdere interrupties zijn, komen we zo bij mevrouw Bouchallikh en meneer De Hoop, maar gaan we nu eerst naar mevrouw Van der Graaf namens de fractie van de ChristenUnie. Ik heb begrepen dat u gelijk uw inbreng voor beide commissiedebatten doet. Het woord is aan u.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Het gaat vandaag over de borging van het publieke belang van onze treindiensten. Borgen we dat goed of laten we dat over aan de markt? Daarbij moeten we denk ik niet naïef zijn. We hebben het dan ook over grote vervoerders uit het buitenland die heel graag op ons net willen rijden. Dat kan ook heel goed gaan. Dat zie ik ook in mijn eigen provincie. Maar de ChristenUnie hecht eraan dat we nationale spoorwegen hebben en een onderhandse gunning zoals die is geweest. Ik sluit me aan bij de vragen die aan de Staatssecretaris zijn gesteld over een verduidelijking van waar het traject met de Europese Commissie nu staat. Hoe lopen de gesprekken met Brussel? Wat is de verwachting die we daaruit moeten afleiden?

Voorzitter. Je zit in zo'n debat een beetje te twijfelen hoe je dat ingaat, want je voelt aan dat het over een fundamenteel debat over marktwerking gaat, maar er licht nu ook een sturingsmoment voor. We hebben het namelijk ook over het programma van eisen. Ik heb ervoor gekozen om daar in deze bijdrage veel aandacht aan te besteden.

Voorzitter. Ik begin met het aantal treinen. Op hele drukke trajecten komen extra treinen. Daar is de ChristenUnie blij mee. Volgens dit programma van eisen is op heel veel stations 's avonds en in het weekend één keer per uur een trein nog steeds voldoende. Voor de ChristenUnie is dat niet voldoende. Is de Staatssecretaris bereid om dat te verhogen naar bijvoorbeeld twee treinen per uur? Het programma van eisen gaat er ook van uit dat over een jaar of acht op veel stations in stedelijk gebied nog steeds overdag twee keer per uur een sprinter stopt. Als er vier keer per uur een trein kan rijden van Doetinchem naar Arnhem of van Barneveld naar Amersfoort, dan moet het toch ook kunnen op al die stations in de Randstad, in Gelderland en in Brabant, waar reizigers nu nog meer dan een halfuur moeten wachten op de volgende trein?

Voorzitter. Deze vragen heb ik ook over het nachtnet. Dat wordt al jaren op dezelfde manier bediend en alleen in een aantal grote steden. Zouden we niet moeten kijken hoe we dat zouden kunnen uitbreiden naar andere delen van het land? Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Ik vraag de Staatssecretaris, ook in deze tijd waarin veel reizigers in overvolle treinen zitten: wat is, nu er ook in de concessie geen wettelijke belemmeringen zijn, de inzet van de Staatssecretaris richting NS om daar langere treinen te laten rijden?

Dan over de tarieven. In de wet staat dat de tarieven worden bepaald door de concessieverlener. Alle provincies doen dat zo. Ik vraag de Staatssecretaris of zij bereid is om dit aan te passen en voortaan zelf die tarieven vast te stellen. Is ze daarbij ook bereid om alle kaartsoorten te beschermen tegen de grote prijsstijgingen in plaats van alleen een beperkt deel van het assortiment? Graag een reactie daarop.

Voorzitter. In het programma van eisen zien we ook de hsl-toeslag opnieuw staan. Kan de Staatssecretaris uitleggen waarom reizigers ten noorden van Rotterdam een toeslag moeten betalen terwijl andere reizigers in dezelfde trein ten zuiden van Rotterdam die niet hoeven te betalen, terwijl de trein daar even hard rijdt? Graag een reactie.

Voorzitter. Als we reizigers willen verleiden te kiezen voor de trein, dan is de invoering van een nieuwe spits toeslag van maximaal 10% geen goed idee. Voor auto's op de weg hebben we ook geen spitsheffing. Heel graag een reactie van de Staatssecretaris hoe zij hiernaar kijkt.

De ChristenUnie zou heel graag zien dat NS zich aansluit bij het minimumtarief dat geldt in alle bussen, trams en metro's in Nederland. Het is namelijk niet uit te leggen dat een treinrit van 2 kilometer nu net zo duur is als een treinrit van 10 kilometer. Veel parallelle buslijnen zijn verdwenen, waardoor ook voor korte ritten de trein soms het enige ov-aanbod is. Ook daarop heel graag een reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. In Nederland kunnen kinderen tot en met 11 jaar sinds enkele jaren gratis met de trein. Dat is heel mooi, maar in het programma van eisen is niet geregeld dat dat ook zo blijft. De ChristenUnie wil heel graag dat het ov ook aantrekkelijk is voor gezinnen. Daarom zijn gratis reizen voor kinderen en goedkope scholierenabonnementen voor ons van belang. Is de Staatssecretaris bereid om daarover afspraken op te nemen in de concessie?

Voorzitter. Ik kom op de internationale ordening van het spoor.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, mevrouw Van der Graaf, is er een interruptie van de heer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik wil mevrouw Van der Graaf van harte ondersteunen. We moeten ook aan gezinnen denken die het openbaar vervoer gebruiken. Het lijkt me een no-brainer om het gratis reizen voor kinderen door te zetten, maar laten we de reactie van de Staatssecretaris afwachten. Ik hoorde iets over een soort kortingsregeling voor scholieren. Hoe ziet u dat voor zich? Ik kan me voorstellen dat ouders van wie de kinderen gebruikmaken van het openbaar vervoer om naar het voortgezet onderwijs te gaan, hoge kosten maken en dat we daar wat aan willen doen. Maar hoe ziet u dat concreet voor zich?

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

We zien dat de bijabonnementen zijn afgeschaft in de afgelopen jaren. Dat leidt tot hogere kosten voor gezinnen, bijvoorbeeld voor gezinnen met kinderen die met de trein moeten reizen om naar school te gaan. Ik vind het het waard om dat op te werpen en om de Staatssecretaris te vragen om daar aandacht voor te hebben in haar contacten met de NS. Ik denk dat het goed is om daar afspraken over te maken in de concessie.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik zet mijn timer weer even aan, want we zitten op de tijd.

Voorzitter. Ik kom op het internationale spoor. Ik sluit me aan bij de vragen die hierover zijn gesteld. Het CDA bracht net kritische vragen naar voren. Ik vraag ook naar het belang dat de Staat heeft als aandeelhouder. Wij zitten hier als spoorwoordvoerders, maar in andere commissies wordt over staatsdeelnemingen gesproken. Welke consequenties heeft deze keuze voor de staatsdeelneming en voor de Staat als aandeelhouder?

Voorzitter. De ChristenUnie vindt dat vliegen duurder moet worden en dat met de trein reizen goedkoper en eenvoudiger moet worden. De keuze om de Thalys, de Eurostar, de ICE en de IC Berlijn aan de markt over te laten vinden wij lastig. Gaat het tot substantieel meer treinen leiden als we alle mogelijkheden tot sturing loslaten?

Allereerst vindt de ChristenUnie het van belang dat er gegarandeerde en snelle concessietreinen zijn op parallelle verbindingen. Naast de IC Berlijn en de ICE rijden er richting Duitsland alleen stoptreinen en geen intercity's. Is de Staatssecretaris bereid om dat mee te nemen in de onderhandelingen met de NS? En wat als het aantal binnenlandse reizigers tussen Amsterdam en Deventer groeit? Gaat een niet in de concessie geïnte-

greerde IC Berlijn vanwege de krapte op de Nederlandse spoorinfrastructuur dan niet direct ten koste van het binnenlands vervoer? Richting België lijkt er een hoogwaardig alternatief te komen voor de Thalys en de Eurostar. Mijn fractie steunt de wens van harte om de IC Brussel in de concessie te houden, te versnellen en vaker te laten rijden. Er is voldoende vervoersvraag voor twee treinen per uur tussen Amsterdam en Brussel, maar dat moeten dan wel twee snelle treinen worden. Dat betekent dat er een aparte verbinding tussen Breda en Antwerpen nodig is. Wat ons betreft leggen we dit ook vast in de concessie. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Een andere voorwaarde voor de ChristenUnie is dat de internationale treinen die wel in de concessie komen dezelfde eisen krijgen als de binnenlandse treinen voor prestaties, tarieven en toegankelijkheid. Dat geldt ook voor het feit dat je je geld terugkrijgt bij vertraging. We zetten dat niet voor niets in de concessie. Het reizen van Rotterdam naar Brussel moet net zo makkelijk en aantrekkelijk zijn als het reizen van Rotterdam naar Zwolle. Wij zouden de grenstoeslag dan ook graag afschaffen. Voor internationale concessietreinen moet een maximumtarief komen, net als voor binnenlandse treinen. Ik vraag ook hierop een reactie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Dan over het decentralisatiekader. Het is goed dat er een kader is waaraan voornemens tot decentralisatie kunnen worden getoetst. De derde eis in dat kader is dat decentralisatie per saldo kansen moet bieden voor een verbeterd reizigersproduct. Hoe wordt dat precies gemeten? Wat betreft de ChristenUnie moet verbetering van het reizigersproduct altijd een harde eis zijn. Decentralisatie is voor ons een middel en geen doel op zich. Het moet een toegevoegde waarde hebben voor de reiziger en we moeten het alleen doen als het geen negatieve gevolgen heeft voor de rest van het netwerk. Is de Staatssecretaris daarom bereid om de derde eis van het decentralisatiekader aan te scherpen en, zo ja, hoe ziet zij dat voor zich?

Voorzitter. Ik kom tot een afronding. Ik heb nog een paar laatste punten. De «geld terug bij vertraging»-regeling is mooi, maar je krijgt niets als je een overstap mist van een NS-trein op een trein van Arriva of Connexxion en je daardoor meer dan een halfuur vertraging hebt. Kunnen we dat oplossen? Graag een reactie van de Staatssecretaris. Wat kunnen we daarover opnemen in het programma van eisen?

De exploitatiekosten van fietsenstallingen zijn vaak een struikelblok. Dat staat nu in het programma van eisen als open einde. Zouden we dit in de concessie kunnen opnemen? Dat biedt zekerheid en dat is belangrijk; dat krijgen we ook terug uit het land.

Ik wil het als laatste hebben over het omchecken tussen vervoerders. Ik sluit me aan bij D66. De heer Boulakjar heeft daarover gesproken. Wanneer gaan we dat oplossen? Kunnen we een afspraak maken met deze Staatssecretaris om de allerlaatste omcheckzuil te verwijderen? Wat ons betreft is december 2024 een mooi moment om op te koersen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Ik zie geen interrupties van uw collega's. Dan gaan we naar de inbreng van de fractie van GroenLinks. Ik geef met plezier het woord aan mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Reizigers moeten gebruik kunnen maken van een betrouwbare, stabiele en regelmatige dienstregeling. Wij maken ons daarom veel zorgen over de koers van deze Staatssecretaris. Internationale lijnen worden in de etalage gezet en er is veel onzekerheid over de toekomst, en dat ook nog in een tijd dat het Planbureau voor de Leefomgeving laat zien dat er structureel te weinig in het ov wordt geïnvesteerd

en dat de bereikbaarheid van voorzieningen in heel Nederland afneemt. Daarom vinden wij deze experimenten niet te begrijpen. GroenLinks is wel blij dat de NS opnieuw de meeste lijnen op het hoofdrailnet gegund krijgt. Natuurlijk zien wij ook verbeterpunten. De laatste weken zien wij veel berichten over overvolle en korte treinen, maar deze problemen zijn niet met meer marktwerking op te lossen. De personeelstekorten die eraan ten grondslag liggen, spelen bij alle vervoerders. Het openbaar vervoer verkeert al enige tijd in crisis. Laten we deze problemen oplossen met een goed programma van eisen en investeringen en niet middels marktwerking. Garandeert de Staatssecretaris dat zij vasthoudt aan de onderhandse gunning?

Voorzitter. Ik maak me veel zorgen over het feit dat deze Staatssecretaris steeds meer toewerkt naar de liberalisering van het spoor. Ik noem stukken waarop alvast mag worden geboden, internationale lijnen die worden opengesteld en de aankondiging van een marktanalyse. Het ov is geen markt. Het ov is een publieke voorziening. De NS wordt in het PvE gevraagd voorbereidingen te treffen om bijvoorbeeld werkplaatsen, reisinformatie en het maken van dienstregelingen na afloop van de komende concessie buiten de NS te plaatsen. Stuurt de Staatssecretaris hiermee nou op de mogelijke ontmanteling van de NS? Dat vind ik echt onacceptabel. Daarmee sluit ik me ook aan bij de vragen van de heer Alkaya. Gaat de Staatssecretaris afzien van deze overgangsbepalingen? In Engeland hebben we kunnen zien wat de gevolgen van marktwerking zijn geweest: de slechtste service tegen de hoogste prijs van Europa; een gefaald experiment waarbij de liberalisering juist teruggedraaid is. Welke lessen trekt de Staatssecretaris hieruit?

Voorzitter. GroenLinks gelooft niet dat verdere liberalisering zal leiden tot beter openbaar vervoer. Het reizigersbelang zal dan niet op de eerste plaats staan. Niet alleen is de reiziger hiervan de dupe, maar deze keuzes zorgen er ook voor dat er grote onzekerheden zijn voor het NS-personeel. De reiziger en het personeel hebben recht op een stabiele en betrouwbare toekomst. Recente problemen op het spoor hebben wat GroenLinks betreft juist laten zien dat voldoende regie noodzakelijk is. Vindt de Staatssecretaris die regie niet belangrijk? Hoe gaat zij ervoor zorgen dat zij die houdt en misschien wel meer regie kan krijgen?

Voorzitter. Wij hebben ook al veel gepraat over het belang van een goed internationaal basisaanbod in de concessie. We zijn dan ook enorm teleurgesteld dat de lijnen naar Berlijn, Frankfurt, Londen en Parijs vanaf 2025 weer aan de markt worden gegeven. Kan de Staatssecretaris deze beslissing terugdraaien? Ik vind dit namelijk moeilijk te begrijpen in een tijd dat de transitie van vliegtuig naar trein zo ontzettend belangrijk is. Hoe gaat de Staatssecretaris er dan voor zorgen dat de dienstregeling naar het buitenland stabiel zal blijven? Hoe gaat zij er bijvoorbeeld voor zorgen dat internationale aanbieders niet alleen zullen rijden op tijden die zo rendabel mogelijk zijn? Op die manier kunnen we de reizigers er niet toe overhalen om het openbaar vervoer te gebruiken in plaats van het vliegtuig.

Voorzitter, tot slot. De toekomst van het personeel van NS Internationaal is in een keer onzeker geworden. Ik snap echt niet waarom hun deze onzekerheid wordt aangedaan in een tijd van grote personeelstekorten. Bovendien staat in de marktverkenning naar internationale verbindingen in open toegang dat de personeelstekorten voor een internationale treindienst vrijwel per definitie hoger liggen dan die voor een vergelijkbare binnenlandse treindienst. Dat heeft te maken met de specifieke eisen die aan hen gesteld worden. Heeft de Staatssecretaris hier wel oog voor?

Voorzitter. Dat was het.

De **voorzitter**:

Dank u vriendelijk. Meneer Minhas, zie ik het goed dat u wilt interrumperen?

De heer **Minhas** (VVD):

Het betoog aanhorende van mevrouw Bouchallikh heb ik eens even gekeken naar een van de ambities van GroenLinks. Ik heb gekeken wat GroenLinks op de website heeft staan. Daarop staat onder andere: meer internationale verbindingen. Een Statenlid van GroenLinks, de heer Wever, is adviseur duurzame mobiliteit. Hij weet heel veel van internationale verbindingen en hij zegt juist dat het voorstel van de Staatssecretaris om internationale treinen in open toegang aan te bieden een heel goed voorstel is. Daarmee creëer je geen concurrentie, maar daarmee maak je de koek groter. Dus een deskundige uit haar eigen partij beweert het tegenovergestelde van wat mevrouw Bouchallikh hier roept? Hoe ziet zij dat?

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Mooi om te zien dat er zo veel interesse is in onze GroenLinkse website. Het gaat mij erom dat wij in ieder geval de huidige lijnen behouden, dus de lijnen die ik zojuist noemde, want wij zijn er niet van overtuigd dat het teruggeven aan de markt tot meer aanbod zal leiden. Wij hebben in het dossier gezien dat er best wel veel verschil van inzicht bestaat over wat nou wel of niet zal werken als het gaat om het toelaten van de markt. Wij denken dat, zoals het er nu uitziet, wij daarmee niet kunnen garanderen dat er goede lijnen zullen zijn die ook nog frequent rijden en ook nog ervoor kiezen om te rijden op momenten dat het niet rendabel is.

De heer **Minhas** (VVD):

Mevrouw Bouchallikh zegt «wij vinden». Ik hoor een Statenlid van GroenLinks, deskundig op het gebied van mobiliteit en die zich daar dus voor laat inhuren, een ander verhaal vertellen. Ik was dus even benieuwd wie «wij» dan is. Dat ten eerste. Ten tweede: als GroenLinks bang is dat lijnen die onrendabel zijn op internationaal niveau weg zouden vallen als je die een open toegang zou aanbieden, dan is het toch juist de taak aan de Staatssecretaris om die lijnen in een concessie te stoppen en andere lijnen die geld opleveren, ook voor Nederlandse Staat, door de andere partijen te laten rijden? Uit internationaal onderzoek, ook van uw GroenLinks-Statenlidcollega, blijkt namelijk dat je veel meer reizigers krijgt op die internationale lijnen.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Wat ons betreft is het superbelangrijk dat we dat basisaanbod behouden. Zoals ik net al aangaf, wil ik dat die lijnen gewoon blijven bestaan. Als er manieren zijn om meer reizigers aan te trekken, moeten we daar zeker naar kijken. Ik wil echter niet dat hetgeen we nu hebben, nu al wegvalt. Daar ben ik zeker op tegen.

De **voorzitter**:

Voor de volledigheid: meneer Minhas, u bent door uw vier interrupties heen op dit moment. Waarvan akte. Ik geef met plezier het woord aan de heer De Hoop namens de fractie van de Partij van de Arbeid voor zijn inbreng in eerste termijn.

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

Dank u wel, voorzitter. We bevinden ons in een tijd waarin energiebedrijven Nederlanders uitknipen terwijl de winsten tot de hemel reiken. Het aantal daklozen is in tien jaar verdubbeld. Er is al jaren een neerwaartse spiraal gaande op ons platteland, waar de afname van voorzieningen als de basisschool, de bibliotheek en de bus ervoor zorgt dat de ziel uit menig dorp verdwijnt. Kortom, het is een tijd waarin heel veel mensen de

consequenties van rechts rotbeleid ervaren. Je moet toch echt wel van een andere planeet komen als je in zo'n tijdsgewricht nog pleit voor verdere liberalisering van cruciale collectieve diensten. Toch ligt hier een document voor waarin keihard wordt voorgesorteerd op de uitverkoop van nog een publieke taak door de overheid. Het past in een trend die steeds meer mensen een doorn in het oog wordt en doet afhaken. Gisteren bleek uit het rapport van het PBL dat sleutelvoorzieningen als het ziekenhuis en scholen buiten de Randstad vaak onmogelijk te bereiken zijn. Nu overweegt het kabinet daarbovenop ook nog eens een keer een groter deel van het hoofdrailnetwerk aan de grillen van de markt over te laten. Hoe kijkt de Staatssecretaris naar het rapport van het PBL? Realiseert zij zich dat de toegang tot de samenleving op dit moment voor heel veel mensen bijna niet te doen is?

Voorzitter. Dan heb ik het nog niet over de wereldvreemde plannen van de EU gehad. Een marktanalyse die voldoet aan de wens van de Eurocommissaris moet inzicht geven in het via open toegang organiseren van openbaar vervoer over het gehele HRN. Dat is nog wel wat anders dan een concessie. Ik vind dat ongelofelijk onwenselijk. Daarmee wordt de publieke sturing op vitale infrastructuur volledig uit handen gegeven. Bovendien kan het ook leiden tot een onbetrouwbare dienstregeling. Een toekomstig Europees netwerk is veel meer dan rijden op rendabele lijnen. Bovendien vullen we vooral de inkomsten van buitenlandse overheden in plaats van die van onszelf.

Ik vind dat dit kabinet penny-wise en pound-foolish is. Het kan anders en het moet ook anders. Wat de Partij van de Arbeid betreft moeten we meer regie nemen in plaats van minder, zodat het openbaar vervoer een voorziening is waar reizigers en personeel op kunnen bouwen. Ov als basisrecht, dat is waar dit kabinet aan zou moeten werken. Dat zou het uitgangspunt van dit PvE moeten zijn. We zouden vandaag perspectief in plaats van onzekerheid moeten bieden aan de sector, aan de NS en zijn medewerkers en aan al die jonge mensen die dagelijks de straat opgaan voor snelle actie voor de klimaatcrisis. Daar hebben we het ov namelijk ook keihard voor nodig. Voor mij staat voorop dat het personeel te allen tijde fatsoenlijk betaald wordt en fijne werkomstandigheden heeft. NS moet weer een van de koplopers worden als het gaat om goed werkgeverschap. Juist nu de dienstregeling zo beroerd is, wordt duidelijk hoe belangrijk het is om je personeel op waarde te belonen. Daarom willen we in een PvE een KPI toevoegen voor werknemerstevredenheid. Zonder tevreden werknemers is een goede reis immers onmogelijk.

Voorzitter. Ik vind het ook onacceptabel dat het openbaar vervoer in Nederland het duurste van Europa is. De Partij van de Arbeid wil dan ook dat de tariefbevoegdheid bij IenW komt te liggen. Dit maakt het makkelijker om op prijzen te sturen bij bijvoorbeeld extreme inflatieverwachtingen of wanneer we reizen voor bepaalde doelgroepen betaalbaar willen maken. Zo wil ik een landelijke regeling waarbij mensen met een laag inkomen gratis of met hoge kortingen met het ov kunnen reizen, of dalkaartjes voor vitale beroepen. Zo zijn de leraar en de zorgmedewerker straks niet de dupe van een verhoging van het spitstarief.

Voorzitter. Als Fries Kamerlid maak ik mij enorm zorgen over het ov in de regio. De helft van de Nederlanders woont niet in steden, maar heeft wel alle collectieve voorzieningen zien verdwijnen. Laat dit PvE nu het begin zijn van een kentering. Stel als harde eis dat de dienstregeling buiten de Randstad verruimd moet worden en monitor de concessiehouder daarop. Stel een landelijke basisbereikbaarheid vast. Het kunnen bereiken van werk, school, zorg of familie is onderdeel van een beschaafde samenleving. Daar zal ik in het volgende debat nog verder op ingaan.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank, meneer De Hoop. Ik zie geen interrupties van uw collega's. Dan geef ik met plezier het woord aan de heer Madlener namens de fractie van de Partij voor de Vrijheid. Daarna komt de heer Van Raan en daarna de heer Minhas, waardoor we de oorspronkelijke volgorde weer te pakken hebben.

Meneer Madlener, het woord is aan u.

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. En goed om te zien dat er zoveel NS-mensen hier op de tribune zitten en ook de nieuwe topman van de NS, want is het natuurlijk hard nodig om daar weer wat meer management te krijgen, als ik het zo mag zeggen. Het is toch een beetje een... Nou ja, ik hoop dat... Ik wens deze D66-meneer heel veel succes. Ik ken hem goed en ik heb daar in die zin ook wel vertrouwen in. Hij heeft ook wel gezond verstand en ik hoop dat hij niet te veel D66'er is, maar vooral voor de reizigers en de NS zal opkomen. Dan kunnen wij hier als Kamer wat sturing geven. Dat lijkt me heel verstandig.

Voorzitter. Wij zijn gek op marktwerking. Een goede markt kan heel handig zijn om de laagste prijs en de beste prestaties te krijgen, maar dan moet er ook sprake zijn van een markt. En op het spoor is dat er niet. Als ik bij een station sta te wachten, dan kan ik niet kiezen uit drie aanbieders of nog meer. Nee, dan heb je het te doen met de eerste die komt. Oftewel: echte marktwerking is hier onmogelijk. Daarom willen wij ook liever dat de NS weer zoals vroeger samen met ProRail het staatsbedrijf van Nederland wordt. Dus eigenlijk willen wij weer terug naar hoe het was: het hele experimenteren van Europa met een soort afgeleide marktwerking zien we echt als een mislukte en achterhaalde ideologie. Dat gaat niet werken. We zien ook veel landen de andere kant op bewegen. En ik hoor in de commissie gelukkig ook veel minder dan vroeger die roep om privatisering en marktwerking. Alleen de VVD brabbelt nog wat, maar voor de rest is het wel over, denk ik, met dat verhaal.

De **voorzitter**:

De heer Minhas wil een persoonlijk feit maken.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, persoonlijk feit. Ik heb mijn bijdrage namens de VVD niet kunnen doen, en de heer Madlener verwijt mij dat ik iets brabbel. Dat vind ik echt te ver gaan.

De **voorzitter**:

U krijgt straks uiteraard nog de gelegenheid om uw volledige termijn te doen.

De heer **Madlener** (PVV):

Sorry, meneer Minhas, u heeft een slechte dag misschien. We mogen elkaar graag, en u weet wat ik bedoel. Ik zie in de pers de VVD wat sputteren, maar het is toch allemaal een achterhaalde zaak, die hele privatisering gaat niet gebeuren. Dat werkt gewoon niet. Daarmee kunnen we beter gewoon weer teruggaan naar hoe het was, namelijk een betere aansturing. Want het is wat ons betreft ook de taak van de commissie en de Staatssecretaris om mede de NS aan te sturen, en dat is volledig achterwege gebleven, zo is mijn indruk.

Ik feliciteer de NS met de nieuwe cao. Ik vind ook het nieuwe besluit om het kantoorpersoneel in te gaan zetten als conducteur, een heel goed besluit. Dat is heel verstandig en logisch. Ja, dat is een heel goed besluit, net als het besluit om ook beveiligers in te schakelen, dus om hulptroepen aan te trekken omdat dat nodig is. Maar dan vraag ik me af: waarom hebben ze dat dan niet een jaar geleden gedaan, als je dat ziet aankomen? Daar is gewoon sprake geweest van een gebrek aan inzicht en vooruit-

kijken van het bestuur. Ik vind ook dat onze Staatssecretaris de taak heeft om tijdig naar de NS toe te gaan en te zeggen: jongens, er dreigt een probleem; hoe kunnen we dat oplossen? Ik zie gewoon geen actie. De Staatssecretaris is behoorlijk onzichtbaar geweest als het gaat om de NS. Dat is ook eigenlijk mijn oproep als het gaat om de nieuwe concessie. Wij willen dus het liefst van de NS weer een staatsbedrijf maken. Maar goed, als dat niet gebeurt, dan zullen we het met een concessie moeten doen, maar ik wil daarbij meer aansturing zien, zoals ook andere partijen hier hebben gevraagd, om bijvoorbeeld ook wat meer over de ticketprijzen te kunnen vertellen. Dat geldt ook voor de dienstregeling. Nu heeft de NS zijn dienstregeling teruggeschroefd, want ze zeggen: ja, het personeelstekort betekent een terugschroeven van de dienstregeling. Dat kan dus wat mij betreft niet zonder dat de Staatssecretaris daar expliciet ook goed naar kijkt en dat wij daar als commissie zelfs weer een oordeel over kunnen geven.

Ik heb de concessie proberen te besturen – ik heb haar vergeleken met de oude – maar het is heel moeilijk om daar precies de juridische positie van de Staatssecretaris in te ontwaren. Dus ik vraag de Staatssecretaris: heeft u straks die extra bevoegdheden om veel dichter op de huid van de NS en samen met de NS – ik bedoel het niet als een soort boze tante – ervoor te zorgen dat die dienstregeling op peil blijft en om samen te zorgen voor een oplossing als het mis dreigt te gaan? Want dat is wat we hier vragen. De commissie heeft altijd hele specifieke wensen als het om het openbaar vervoer gaat. Dan moet de Staatssecretaris ook in staat zijn om dat te regelen. Ik vraag me dus af of die nieuwe concessie daar nu voldoende voor is toegerust. Mijn indruk is van niet. De PVV steunt meer toezicht en meer samenwerking met de NS. Zo zullen wij deze nieuwe concessie ook bekijken.

In de concessie zitten rendabele lijnen en onrendabele lijnen. De NS belooft: we gaan overal ons best doen en de rendabele lijnen betalen voor de onrendabele lijnen. Dat is de deal. Maar dan moet je natuurlijk niet de rendabele internationale lijnen eruit halen, want dan zegt de NS: «Dan hebben we minder geld voor de onrendabele lijnen. Dan kunnen we alsnog bij de belastingbetaler aankloppen en gaat de winst naar buitenlandse staatsbedrijven.» Dat is heel logisch en dat moeten we dus ook niet willen. Geef de NS gewoon een volledige concessie en laat ze optimaal presteren.

Voorzitter. Als laatste moet ik nog even het volgende kwijt. We hebben net een onderzoek gezien van het PBL. De conclusie was dat de auto het meest optimale vervoermiddel is voor heel veel mensen. Twee derde van Nederland kan niet zonder de auto. Ik hoor hier steeds van collega's: «We moeten de auto duurder maken. We moeten het moeilijker maken om met de auto te reizen, want mensen moeten in de trein.» Maar daarmee doe je dus twee derde van Nederland tekort. Ik wil er nogmaals op wijzen dat het voor de meeste mensen niet een keuze is tussen de trein of de auto. De meeste mensen zijn afhankelijk van hun auto, maar gelukkig gaan er ook veel mensen met de trein. We moeten beide faciliteren. We moeten niet constant dat spelletje spelen en zeggen dat de auto en vliegen duurder moeten worden, want daarmee doe je heel veel mensen tekort die daar afhankelijk van zijn. Ik wil al mijn collega's daarop wijzen.

De voorzitter:

Dank, meneer Madlener. Ik zie drie interrupties, van de heer Van der Molen, van mevrouw Bouchallikh en van de heer De Hoop. Meneer Van der Molen, het woord is aan u.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik ga het verzoek doen om het PBL zijn rapport hier in de commissie te laten toelichten. Ik denk dat dat goed is. Ik wil de heer Madlener voorhouden dat ik een andere afdronk heb gehad van dat rapport. Je kunt

zeggen dat driekwart van Nederland zo verknocht is aan de auto dat ze alsnog de auto nemen ook al stopt er tien keer een bus in het dorp. Maar de situatie is anders. Er stopt geen bus meer in het dorp. De treinregeling is uitgekleeft. Er staat eigenlijk: heel veel mensen houden nog altijd van de auto – ik ook – maar ze balen ook van het feit dat het ov in hun buurt zo is uitgekleeft. Ik wil weten of ik de heer Madlener goed heb gehoord. Zegt hij: in grote gebieden op het platteland hoeft er echt geen bus meer te rijden; wees maar gewoon blij de auto? Wilt u in de toekomst niet in het ov investeren in gebieden waar het echt ingewikkeld is om bepaalde voorzieningen of de plek waar je werkt te bereiken?

De heer **Madlener** (PVV):

U trekt een onjuiste conclusie. In uw redenering is het de auto versus de bus, alsof ze met elkaar strijden. Dat is niet zo. Iemand kan ervoor kiezen om niet de bus te nemen, bijvoorbeeld omdat hij een zware boodschappentas heeft of omdat hij de kinderen wegbrengt en daarna doorrijdt naar zijn werk. Dan is de auto gewoon heel handig. Het gaat ons erom dat mensen een vrije keuze hebben in mobiliteit. We moeten af van het pesten van de automobilist met hoge tarieven, zodat mensen de trein of de bus ingeduwde worden. Dat denken wil ik graag kritisch bekijken, want zo werkt het niet. Mensen willen gewoon een vrije keuze hebben. Volgens het PBL is de auto voor twee derde van de Nederlanders essentieel. Daar is een onderzoek aan gekoppeld op basis van 27.000 stemmen. Zij hebben helemaal niet de keuze om de bus te nemen. Maar ik ben het wel met u eens dat de bus op peil moet blijven. Daar kunt u ons aan houden.

De **voorzitter**:

Ik constateer dat dezelfde vraag uit de fractie van GroenLinks naar voren kwam, dus u wordt een interruptie bespaard. Ik geef het woord aan de heer De Hoop.

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

Ik wil hier nog even verder op ingaan. De heer Madlener heeft het over de auto, maar ik denk dat het ook goed is om te zeggen dat heel veel mensen niet eens een auto kunnen betalen en daarom afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Dat is ook een groot onderdeel van de vervoersarmoede. De bus of de trein ligt op afstand en de tickets zijn niet betaalbaar. De auto is niet per se het probleem. Het probleem is vooral het openbaar vervoer. Maar ik deel wel met hem dat de afhankelijkheid in de regio natuurlijk veel groter is. Daarom heb ik met de SP voorgesteld om rekeningrijden alleen in te voeren als je ook kijkt naar de tijd en de locatie. Ik deel dus een deel van zijn analyse, maar ik vind het ook belangrijk om te vermelden dat de vervoersarmoede niet per se alleen bij de auto ligt.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

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

Ik vind het gewoon belangrijk om dat te vermelden.

De **voorzitter**:

Dat begrijp ik uiteraard, maar daar koppelt u vast een vraag aan.

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

Is hij het mij eens?

De **voorzitter**:

Meneer Madlener, bent u dat met de heer De Hoop eens?

De heer **Madlener** (PVV):

Ik weet in ieder geval dat de PvdA niet echt haar best doet om de auto betaalbaar te houden voor de meeste mensen. Waar de PvdA in het bestuur zit, worden de parkeertarieven opgeschroefd. De auto moet altijd de prijs betalen. Alles moet duurder. We horen GroenLinks hier zeggen: vliegen moet duurder worden. Alsof dat een keuze is! De mensen worden weer de auto uit gepest en daar maakt de PvdA zich ook altijd schuldig aan. Laten we de auto betaalbaar houden voor mensen, zoals Den Uyl in vroeger tijden nog deed, en laten we de bus en de trein ook betaalbaar houden voor mensen. Dan kunnen mensen vrij kiezen. Sommige mensen willen graag met de bus en de trein. Dat is prima. Dat is ongeveer een derde van de Nederlanders. Twee derde pakt lekker de auto. Dat is geen enkel probleem. De auto's worden steeds schoner en veiliger. Dat is een goede ontwikkeling en dat moeten we faciliteren. We moeten af van het denken: het een versus het ander. Het is toch uniek dat ik dat als PVV'er zeg!

De voorzitter:

Dank u wel. Volgens mij heeft u uw termijn afgerond. Voor uw informatie: u zit op vijfenhalve minuut. U kunt daar straks dan rekening mee houden. Dan geef ik met plezier het woord aan de heer Van Raan namens de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Ook wij steunen de Staatssecretaris in haar beslissing om voor onderhandse gunning te gaan, dus laat daar geen onduidelijkheid over bestaan. En vanuit welk perspectief je het ook bekijkt: goed openbaar vervoer is cruciaal. Wij hebben een iets andere insteek. De klimaatcrisis waar we in zitten, dwingt ons eigenlijk om in een heel hoog tempo de vervoersmodaliteiten in Nederland te gaan verschuiven. We moeten dus inderdaad weg van autovervoer, weg van asfalt en naar het spoor. We moeten dat spoor nadrukkelijker inzetten.

De voorzitter:

U heeft uw inleiding nog niet afgerond of meneer Madlener heeft al een vraag aan u.

De heer Madlener (PVV):

Ja, want dit is weer dat denken van die mensen de auto uit jagen. Is meneer Van Raan ervan op de hoogte dat een auto, zeker als het een moderne, elektrische auto betreft, een heel schoon vervoersmiddel is? Als je daar met z'n tweeën in zit, ben je misschien zelfs wel schoner bezig dan als je met z'n tweeën in een treincoupé gaat zitten. Is de heer Van Raan dat niet met me eens?

De heer Van Raan (PvdD):

Nee, ik denk dat de heer Madlener van de PVV volstrekt in een sprookjeswereld leeft als hij denkt dat die 8,8 miljoen auto's en het blijven aanleggen van asfalt ons uit de klimaat-, stikstof- en biodiversiteitscrisis gaan helpen. Zelfs de vervanging van benzinemotoren, die overigens vanaf 2035 niet meer te koop aangeboden worden, door elektrische aandrijving, is volstrekt onhaalbaar, want we hebben de grondstoffen daarvoor helemaal niet. We zullen, of we dat nou leuk vinden of niet, een enorme schaa sprong moeten maken naar een verfijning van het spoor en weg van het asfalt. Dat betekent dat we een ontzettende verplichting hebben naar onszelf en naar de NS om dat openbaar vervoer zo goed mogelijk te maken.

De voorzitter:

Uw laatste interruptie.

De heer **Madlener** (PVV):

We weten dat twee derde van de Nederlanders afhankelijk is van die auto. Doe je nu niet heel veel mensen tekort die zeggen dat ze geen keuze hebben, dat ze hun auto gewoon nodig hebben en dat ze niet met de trein hun boodschapjes kunnen doen of hun kind naar school kunnen brengen? Als die auto nou ook nog steeds schoner, zuiniger en veiliger wordt, wat is daar dan op tegen, vraag ik aan de Partij van de Dieren. Kunt u niet beter eens iets doen aan die massa-immigratie die het in Nederland steeds drukker maakt? Is dat niet veel effectiever?

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

Ik ga door op dat laatste punt. Misschien heeft de heer Madlener de illusie dat wij op deze manier door kunnen gaan zonder massa-immigratie uit te lokken, maar om deze levensstandaard vol te houden, buiten we de rest van de wereld uit, waardoor mensen wel gedwongen zijn om te gaan migreren. Het is jammer dat de PVV dat niet doorheeft, of misschien wel doorheeft maar niet wil erkennen, omdat ze dan haar belangrijkste stokpaardje verliest. Maar nogmaals, die manier van leven hier zorgt er juist voor dat mensen gaan emigreren omdat we afhankelijk zijn geworden van al die grondstoffen die we verslepen. Het vervangen van 8,8 miljoen auto's door elektrische auto's zal ook een ongekeerde stroom vluchtelingen teweegbrengen, want we buiten die landen uit. Dat was het op het laatste punt. Volgens mij had de heer Madlener ook nog een eerste punt, maar dat ben ik even vergeten. Misschien wil hij dat herhalen?

De heer **Madlener** (PVV):

Dat heel veel mensen geen keuze hebben.

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

O ja, dat heel veel mensen geen keuze hebben. Het is wel grappig, als je het treinkaartje van Nederland van bijvoorbeeld de jaren dertig neemt, zie je een enorm vertakt en rijk openbaar vervoer. Je kon echt binnen tien minuten een station vinden. We hebben ervoor gekozen om dat te vervangen door asfalt en we moeten nu weer terug, zo simpel is het eigenlijk.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog, meneer Van Raan.

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

Met andere woorden, we zitten midden in die klimaatcrisis en die dwingt ons dus om in een razend tempo het gebruik van verbrandingsmotoren te beëindigen en asfalt met een ongekeerde snelheid door meer spoor te gaan vervangen.

Ten tweede is het spoor natuurlijk ook een zeer waardevolle publieke voorziening, een basisrecht. Ik zei het al: dat dient tot in de haarvaten van de samenleving beschikbaar te zijn. Ik sluit me wel aan bij wat de heer Van der Molen zei: laten we het PBL eens uitnodigen voor een goede briefing. Op het ogenblik is daar namelijk best wel wat mis mee. Om de verandering van asfalt naar spoor te bewerkstelligen, moeten we dus voorzien in die noodzakelijke ov-infra en de vervuilende alternatieven onaantrekkelijker maken. Dat betekent dat we niet moeten afwachten met de nieuwe infrastructuur totdat deze commercieel winstgevend is, maar dat we het Rijk maximaal moeten laten sturen op deze publieke voorziening, die in beginsel dus niet aan de markt is. Vandaar dat wij de onderhandse gunning van de Staatssecretaris steunen.

Ik heb nog een aantal vragen. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom er ten tijde van deze klimaatcrisis nog altijd gesteld wordt dat de concessiehouder slechts het aanbod moet laten aansluiten op de vraag? Moeten we niet juist verleiden door structureel meer aanbod te hebben

dan er vraag is? En wat zijn de consequenties daarvan voor de investeringsagenda van de overheid? Ik noem bijvoorbeeld geld weghalen bij asfalt en de A27 versmallen. Waarom is bij capaciteitsproblemen het aanleggen van nieuwe infrastructuur of het aanschaffen van extra materiaal slechts de laatste stap die genomen moet worden? Het beter benutten van de bestaande infrastructuur is altijd goed, maar die kent zijn grenzen en ligt niet altijd bij de vervoerder.

Als werkgevers niet willen schuiven met werktijden, leidt dat ertoe dat we meer asfalt gaan aanleggen vanwege de ontstane files. Dat is de reflex waar dit kabinet en de vorige kabinetten – ik kijk daarbij even naar de heer Boulakjar – steeds voor kozen: meer files, dus meer asfalt leggen. Laten we daarvan leren en laten we daarmee stoppen. Met andere woorden, in dit spoordebat is de vraag ook een beetje hoe hard de Staatssecretaris strijdt tegen het asfaltdogma.

Over de brief van de Eurocommissaris is al genoeg gezegd. Bestaat er een kans dat de Staatssecretaris ons een tegenwettelijk voorstel heeft voorgelegd? Graag een reactie daarop.

Ik heb nog twee punten met betrekking tot het internationaal spoor. Deelt de Staatssecretaris de mening dat we maximale sturing en zekerheid nodig hebben voor de internationale bereikbaarheid? En waarom gunnen we dan niet alle routes die we hebben?

Kan de Staatssecretaris tot slot aangeven waarom de NS en het ministerie meewerken aan de Actieagenda Trein en Luchtvaart, waarin het expliciete doel staat om de luchtvaartcapaciteit maximaal te blijven benutten? Die vraag kunnen we misschien ook aan de NS stellen. Het is echt waanzin om mee te werken aan een programma dat ernaar streeft om zo veel mogelijk vliegreizigers met de trein op de luchthaven te krijgen. Het schrappen van korte vluchten ten behoeve van meer lange vluchten is natuurlijk water naar de zee dragen. De toekomst van de luchtvaart is het spoor. Het zou goed zijn als de Staatssecretaris dat wat meer zou uitdragen.

Voorzitter, daar wil ik het in deze termijn bij laten. Dank u wel.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, dank u wel. Als laatste in deze illustere rij, geef ik het woord aan de heer Minhas van de fractie van de VVD.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik ga beginnen met goed nieuws, want ik ga hier helemaal niet pleiten voor verdere liberalisering van het spoor. Waar ik ook niet voor ga pleiten, is marktwerking als doel inzetten om het spoor beter te maken voor de reiziger. Waar de VVD vandaag voor gaat pleiten, is goed openbaar vervoer, waar de trein een wezenlijk onderdeel van is. Ik ben ervan overtuigd dat we daar soms marktwerking voor kunnen gebruiken. Dat blijkt namelijk uit internationale ervaringen. Ik hoor voorbeelden van spookverhalen uit Engeland. Maar dat kun je niet vergelijken met de situatie in Nederland, want in Engeland is de beheerder, het onderhoudsbedrijf, geprivatiseerd. Dat zou zijn alsof wij ProRail naar de markt hadden gebracht. Daar is totaal geen sprake van in dit voorstel, dus laten we het in dit debat wel hebben over de feiten. Daar zou ik mijn collega's toe willen oproepen.

Voorzitter. De VVD gelooft echt in een duurzaam ov-netwerk, waarin de reiziger vooropstaat en waar de trein een wezenlijk onderdeel van is. In de laatste jaren, sinds corona, heeft de NS maar ook de treinreiziger een flinke klap gehad. In de laatste maanden is de trein niet meer het betrouwbare vervoersmiddel geweest waar de reizigers op konden rekenen. Het is op zich best zorgelijk als reizigers het gevoel hebben dat ze letterlijk en figuurlijk in de kou blijven staan, omdat de NS ervoor gekozen heeft om te korte treinen in te zetten. Interne regels zitten in de weg. Toen wij hier pleitten om kantoorpersoneel in te zetten om te helpen in de

operatie, zoals op Schiphol, kon dat niet, maar vanochtend moest ik in de krant lezen dat dat wel degelijk gaat gebeuren.

Voorzitter. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is als volgt. Er zijn heel veel creatieve mogelijkheden. U ziet het probleem aankomen. Wat heeft de Staatssecretaris gedaan, anders dan waar wij haar als Kamer toe hebben opgeroepen, om ervoor te zorgen dat die creatieve oplossingen ook daadwerkelijk werden ingezet?

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

Het verhaal van de heer Minhas is op zich best duidelijk, maar ik begrijp het gewoon niet. In het vorige kabinet heeft de Minister van Financiën de NS de opdracht gegeven om minder treinen te laten rijden, na zware verliezen in 2020. Met dat besparingsprogramma zijn met instemming van de VVD 2.300 banen opgeofferd. Ik begrijp de klaagzang dus gewoon niet. Het vorige kabinet, uw partij, was daar zelf verantwoordelijk voor. Ik zal mijn vraag stellen, voorzitter. Ik zie het aan uw lichaamstaal. Als je dat erkent en als je er nu zo op tegen bent waar de NS nu is aanbeland, terwijl je daar zelf deels verantwoordelijk voor bent, erkent de heer Minhas dan ook dat je een des te zwaardere verantwoordelijkheid hebt om dat te repareren? Is de heer Minhas dat met mij eens?

De **voorzitter**:

Ik dank u voor de vraag, meneer Van Raan.

De heer **Minhas** (VVD):

Als vertegenwoordiger van de grootste partij van Nederland voel ik mij verantwoordelijk voor de manier waarop mensen van A naar B reizen. De keuzevrijheid die mensen hebben om dat te doen, is een groot goed in Nederland. Een heel groot deel van de Nederlanders kiest ervoor om met de trein te gaan naar het werk, school, een tante of oom of het ziekenhuis. Ik vind dat de overheid dat maximaal kan stimuleren. De heer Van Raan verwijst naar een besluit uit het verleden om de operatie efficiënter in te richten, maar daar is helemaal niets mis mee. Op het moment dat Nederland zware klappen krijgt, dan snap ik dat je als aandeelhouder van een staatsdeelneming kritisch kijkt naar de kostenstructuur. Op het moment dat kaartjes digitaal worden besteld, en de onlinekaartverkoop de ticketverkoop aan een balie heeft ingehaald, dan kan ik mij voorstellen dat je met een bedrijf in gesprek gaat om te kijken of die banen nog wel van deze tijd zijn. Maar dat is heel wat anders dan het personeelstekort van vandaag. De heer Van Raan koppelt dat aan elkaar. Volgens mij is dat niet aan de orde.

De **voorzitter**:

Meneer Van Raan, uw laatste interruptie.

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

Het is nog maar net de vraag of dat niet aan elkaar gekoppeld is. Die vraag blijft staan. Als je als grootste partij van Nederland medeverantwoordelijk bent voor het uitkleden van de NS en je bepleit hier dat goed vervoer een basisrecht is, heb je dan niet de plicht om extra investeringen te bepleiten, meer dan je misschien zou denken of verwachten, om verantwoordelijkheid te nemen voor het jarenlang uitkleden van het openbaar vervoer?

De heer **Minhas** (VVD):

Ik deel niet de mening van de heer Van Raan dat het openbaar vervoer de afgelopen jaren is uitgekleden. We hebben vanuit de infrastructuurbegroting jaarlijks ontzettend veel geld geïnvesteerd om het spoor en andere ov-verbindingen te versterken, te onderhouden en te verbeteren. Ik weet niet of de heer Van Raan de infrastructuurbegroting voor 2023 heeft gezien, maar er gaat 4 miljard euro naar investeren in onderhoud.

Daarvan is 2 miljard voor het spoor. Er is minder dan een jaar beschikbaar voor de weginfrastructuur. Ik leg die koppeling dus niet. Ik ben het ermee eens dat het openbaar vervoer goed moet zijn en dat treinen betrouwbaar moeten zijn. Als dat betekent dat de NS daardoor vanuit de staatsdeelname een lagere afdracht heeft richting het Rijk, dan ben ik bereid dat te accepteren.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik was gebleven bij de rol van de Staatssecretaris. Ze zit al te lachen. Wij als Kamer kunnen de Staatssecretaris een richting opsturen en zeggen: wij zien kansen om tot creatieve oplossingen te komen. Maar ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris haar eigen rol in die nieuwe concessie ziet. Ik heb ook het gevoel dat de Staatssecretaris een beetje machteloos wordt. Als we een staatsbedrijf hebben en we vinden treinreizen belangrijk, dan vind ik dat de Staatssecretaris daar meer grip en regie op moet voeren. Ik ben benieuwd hoe zij dat gaan aanpakken.

Voorzitter. Ik had al gezegd dat de reiziger voor ons centraal staat en dat het makkelijk reizen van A naar B een belangrijke prioriteit is. Wij zien in het programma van eisen echt nog wel verbeterpunten om dat mogelijk te maken. We hebben als Nederland met een meerderheid ingestemd met het Vierde Spoorwegpakket. Dat heeft als een van de belangrijkste doelen dat we internationaal gezien één groot spoornetwerk krijgen. Om dat te bewerkstelligen, heeft de Staatssecretaris een prima voorstel gedaan in het huidige PvE, namelijk de internationale treinen voor een heel groot deel in open toegang. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: hoe zorgen we ervoor dat we wat betreft de internationale treinen die in open toegang gaan rijden voldoende treinen hebben in de daluren? Heeft de Staatssecretaris daarover nagedacht?

Ik ben nog niet overtuigd van het voorstel van de Staatssecretaris dat we een deel van die internationale treinen alsnog in een concessie gaan stoppen op basis van de argumentatie dat de binnenlandse treindienst daardoor in de war zou raken omdat daar ook voldoende aandacht voor moet zijn. Volgens mij is het mogelijk om treinpaden beschikbaar te stellen, zowel voor de nationale als de internationale trein. Die mogelijkheid hebben we. Dan zou je er ook voor kunnen kiezen om bijvoorbeeld de trein naar Brussel in open toegang te laten rijden. Ik zou graag van de Staatssecretaris willen weten wat de argumentatie daarvan is.

Voorzitter. Over die algemene sturing is de VVD van mening dat de NS heel veel operationele bevoegdheden heeft, waar de Staatssecretaris die niet heeft. Een aantal zaken die van tevoren worden aangekondigd, zoals treinuitval, doen niet mee in de KPI's, omdat het dan duidelijk is dat die treinen niet meer rijden. Ik wil dat we dat uit het nieuwe PvE gaan halen. Op het moment dat tijdig wordt aangekondigd dat een trein uitvalt, is er sprake van treinuitval. Dan vind ik dat dit meegenomen moet worden in de cijfers. Dat geldt ook voor de zitplaatsen. Ik vraag me af wie we voor de gek willen houden als we aangeven dat uit de rapportage blijkt dat er voldoende zitplaatsen waren, terwijl we dat over een langere periode meten. Ik wil dat we in een nieuwe concessie afspraken gaan maken over zitplaatsgarantie op een bepaald traject en op een bepaald moment. Is de Staatssecretaris bereid om dat als KPI mee te nemen?

Voorzitter. Tot slot wil ik in dit deel van het debat nog even ingaan op de tariefbevoegdheid. Uit de antwoorden op vragen die ik schriftelijk heb gesteld blijkt dat de Staatssecretaris vindt dat de kennis en expertise bij de NS ligt. Ik vind dat we net als de lokale concessieverleners die kennis en

expertise naar het Rijk moeten halen. Ik wil van de Staatssecretaris weten of zij die bereidheid ook heeft.

Voorzitter. Dat was het.

De voorzitter:

Dank u wel. Er zijn interrupties van de heren De Hoop, Van der Molen en Alkaya. Meneer De Hoop, het woord is aan u.

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

Ik moet wel even bijkomen omdat de heer Minhas zei dat de VVD niet verder wil liberaliseren. Ik ben nog steeds niet helemaal gekomen van de schrik.

De voorzitter:

En uw vraag is?

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

Gun mij even de tijd, voorzitter.

De voorzitter:

Gaat uw gang. Ik wil anders ook wel eerst even naar de heer Van der Molen als u nog iets meer tijd nodig heeft!

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

Zover gaat het nou ook weer niet.

De voorzitter:

Gaat uw gang.

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

Ik vind op zich dat de heer Minhas wel een aardig verhaal heeft over het openbaar vervoer en hoe hij dat wil inrichten. Maar de realiteit is wel – dan sluit ik me bij de heer Van Raan aan – dat we heel veel van de NS vragen, en dat is terecht, terwijl we mijns inziens betrekkelijk weinig investeren in NS. Ik zei in mijn interruptie op D66 dat we vier keer zoveel subsidie geven aan de fossiele industrie als wat we aan investeringen doen in het openbaar vervoer in Nederland. De heer Minhas heeft heel veel aandacht gehad voor de reiziger, maar ik vind het ook belangrijk om aandacht te hebben voor het personeel, dat het land in beweging houdt. Als we die mensen door de personeelstekorten beter waarderen, hebben we ook minder problemen. Ik vind toch dat als je als VVD zo veel eisen stelt aan de NS en zo veel vraagt van de Staatssecretaris, je ook meer moet investeren in het openbaar vervoer. Ik ben benieuwd in hoeverre de heer Minhas daartoe bereid is en of hij erkent dat dat ook nodig is.

De heer **Minhas** (VVD):

Volgens mij heb ik als enige spreker aangegeven bereid te zijn om in te boeten op de concessievergoeding die de NS betaalt. Daar heb ik de Partij van de Arbeid niet over gehoord en ook andere partijen niet. Ik zeg dat allemaal om de kwaliteit van de dienstverlening, maar ook om de betaalbaarheid van het treinkaartje op peil te houden. Nogmaals, de VVD is juist bereid om te investeren. Investeren in de NS betekent niet alleen maar dat je nieuwe treinen koopt, maar ook dat je ervoor zorgt dat die treinen op een goed spoor kunnen rijden. Er gaat volgend jaar 2 miljard euro naartoe. Het lijkt alsof dat peanuts is, maar ik heb het niet elke dag.

De voorzitter:

Meneer Van der Molen, het woord is aan u.

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

Ik wil de heer Minhas toch even iets vragen over niet verdere marktwerking. Daar trapte hij zijn verhaal mee af: wij gaan hier niet pleiten voor verdere marktwerking en liberalisering. Maar nu hoor ik hem in zijn betoog toch een aantal keren voorstellen doen die behoorlijk in die richting gaan. Hij zegt: die internationale lijnen, ik kan er nog wel een paar noemen die die kant op kunnen gaan. Hoe is dat dan niet méér marktwerking? Als de heer Minhas zegt dat we naar de Europese regels moeten kijken en dat er een groot internationaal netwerk moet komen, dat vierde spoorpakket, wijs ik erop dat dit geënt is op marktwerking. De simpele vraag is: steunt de heer Minhas de onderhandse aanbesteding zoals de Staatssecretaris die nu neerlegt? Hoe moet ik zijn pleidooi voor meer markt rijmen met zijn aftrap dat we allemaal de vlag uit moeten steken omdat de VVD vandaag niet voor de marktwerking kiest?

De heer **Minhas** (VVD):

Ik vind het bijzonder dat de heer Van der Molen van het CDA mij deze vraag stelt, want ook het CDA in Europa heeft voor het Vierde Spoorwegpakket gestemd. In dat pakket wordt juist gepleit voor één Europese markt om ervoor te zorgen dat we ook aan onze klimaatambities voldoen en dat op korte afstanden internationale treinen een volwaardig alternatief worden voor het vliegtuig. Je moet er dan juist voor zorgen dat die internationale treinen beter en aantrekkelijker worden. Dat kan in open toegang. Dat heeft niets te maken met marktwerking, maar met het aanbieden van een beter reisproduct, zou ik zeggen tegen de heer Van der Molen.

De heer **Alkaya** (SP):

Om te voorkomen dat dit een retorisch trucje wordt. Het is nu eenmaal de tijdgeest – dat merk je ook als de Minister-President spreekt bij de Algemene Politieke Beschouwingen – om afstand te nemen van privatisering, van liberalisering, van de vermarkting en van het winstbejag uit het verleden. Maar dat is niet uitsluitend uit het verleden, want dat blijft gewoon doorgaan als je de daad niet bij het woord voegt. Het is dus prima om daar retorisch afstand van te nemen, maar wat u inhoudelijk voorstelt, gaat toch weer helemaal die kant op.

Om één voorbeeld eruit te lichten: het overlaten van die internationale treinen aan de markt, waar de VVD voorstander van is. Ik heb die vraag gesteld. Stel de Staatssecretaris beantwoordt die straks met: dat leidt ertoe dat de NS minder inkomsten heeft en die moeten ze dan dus ergens anders vandaan halen, wat slechtere dienstverlening betekent en slechtere diensten voor de reiziger. Als de regering dát aangeeft, is de heer Minhas dan bereid om af te zien van zijn standpunt en gewoon te zeggen: dan moeten die rendabele lijnen ook maar in de concessie blijven, zodat die kunnen compenseren voor de minder rendabele lijnen?

De heer **Minhas** (VVD):

Ik heb een deel bewaard voor het tweede debat, dat onder andere gaat over de ruimte voor decentralisaties en hoe ik dat voor me zie. Het gaat ook over wat dat betekent voor andere partijen en voor de opbrengsten van de NS. Maar laat ik proberen een antwoord te formuleren op de vraag van de heer Alkaya. Nogmaals, de VVD heeft hier bepleit om te accepteren dat er een lagere concessievergoeding wordt betaald. De heer Alkaya is hier degene die dat koppelt aan slechtere dienstverlening op het moment dat die internationale treinen eruit gaan. Wat de VVD zegt, is: op het moment dat die internationale treinen weggaan bij de NS, betekent dat niet dat de dienstverlening achteruitgaat, het betekent dat er vanuit de NS een lagere concessievergoeding betaald kan worden. Die koppeling maakt de heer Alkaya niet en de VVD doet dat wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Volgens mij heeft u nog één vraag, meneer Alkaya. Nee, excuus, u bent door uw vragen heen. Maar er komt nog een tweede termijn en er komt ook nog een tweede debat, dus u onthoudt uw vraag ongetwijfeld.

Leden, u zag mij net even een beetje smoezen met de Staatssecretaris en dat ging over hoe we het vervolg gaan doen. Ons voorstel is om te schorsen tot 19.05 uur, maar dan inclusief dinerpauze. Dan doen we daarna de tweede termijn van dit debat en gaan aansluitend, uiteraard na weer een korte schorsing, door naar het tweede debat. Ik zie geknik aan uw zijde. Dan wens ik u allen smakelijk eten en zien wij elkaar iets over zevenen hier weer terug. Dat geldt uiteraard ook voor de Staatssecretaris.

De vergadering wordt van 18.16 uur tot 19.05 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de eerste termijn van de kant van het kabinet. Ik heb net van de Staatssecretaris begrepen dat zij keurig netjes in blokjes de beantwoording heeft voorbereid, maar wel met het verzoek – er zitten best nog wel wat technische dingen tussen – om de interrupties pas aan het eind van een blokje te plegen.

Wij doen drie interrupties per fractie. Niet per blokje, maar gewoon in z'n totaliteit. We kijken hoever we daarmee komen. Mocht het te weinig zijn, dan zien we vanzelf hoe we daaruit gaan komen. Ook hier geldt: hoe korter u de interrupties doet, hoe meer tijd er overblijft.

De laatste mensen op de publieke tribune gaan zitten. Ik neem aan dat ook de mensen thuis en de mensen in de andere zaal inmiddels weer aanwezig zijn. Ik geef met veel plezier het woord aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Heijnen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, voorzitter, heel veel dank. Dank ook aan alle leden voor hun inbreng. Ik moet zeggen dat ik het ook al heel bijzonder vind om te zien dat er zo veel aanwezigen zijn. Ik heb net ook de gelegenheid gehad om nog met de aanwezigen in de andere zaal te spreken. Daar zaten heel veel medewerkers, met name van de NS. Ik heb daar ook gezegd dat de NS en het hoofdrailnet de ruggengraat van het Nederlandse ov-systeem zijn. Ik wil dat toch een keer gezegd hebben, want dat is gewoon zo. Ik ben heel benieuwd naar de verdere discussie zo dadelijk. Ik vind het fijn dat ik nu in de gelegenheid ben om met de Kamer in gesprek te gaan en een verdere toelichting te geven op de situatie waarin we verzeild zijn geraakt. Ik wil misschien in het bijzonder nog even de nieuwe leider, de chef van de NS van harte welkom heten en feliciteren met zijn eerste werkdag. Hij valt meteen vol met z'n neus in de boter. Hij zit tussen zijn eigen mensen, maar heeft ook nog eens een keer een mooi debat over een heel belangrijk onderwerp. Ik vind het fijn dat hij hierbij aanwezig is.

Dan begin ik nu aan mijn beantwoording. Ik begin met de marktanalyse en de status van het gesprek met de Europese Commissie. Dat is blokje 1. Daarna heb ik een blokje over open toegang en marktwerking. Daarna een blokje internationaal. Dan een blokje betaalbaarheid en tot slot nog een blokje overig.

Met het programma van eisen bereid ik de voorgenomen onderhandse gunning aan de NS voor. Met dat programma van eisen wil ik bijdragen aan het feit dat de reis per spoor voor de reiziger elke dag een beetje beter wordt. De reiziger staat voor mij voorop. Dat geldt volgens mij voor ons allemaal zoals we hier zitten. Wij hebben in Nederland een heel complex en druk bereden netwerk en de afgelopen jaren hebben we erop ingezet dat dat netwerk steeds optimaler ingezet en benut wordt. Daar is het robuuste hoofdrailnet het resultaat van. Dat vormt de ruggengraat van het openbaarvervoernetwerk. Die functie is van heel groot belang voor de Nederlandse reiziger, omdat je bijvoorbeeld zo snel mogelijk en met zo

min mogelijk overstappen op je werk wilt kunnen komen. Die functie willen we beschermen. Dat is ook al door een aantal van de Kamerleden gezegd, want dat is cruciaal voor de reiziger. Ik kan en wil dat niet zomaar te grabbel gooien.

Als het gaat om de positie van de NS heeft de Kamer in 2020 met grote meerderheid het voornemen van het kabinet tot onderhandse gunning gesteund. Dat hebben we in 2021 nog een keer herbevestigd met de behandeling van het beleidsvoornemen. Vanuit de overtuiging dat dit het beste bijdraagt aan een kwalitatief hoogstaand openbaarvervoerproduct per spoor, zijn we aan de slag gegaan met de voorbereidingen voor die onderhandse gunning. Sinds die tijd hebben we wel te maken met een aantal ontwikkelingen. Bij het voorbereiden van die onderhandse gunning is het uitvoeren van een marktanalyse nooit onderdeel van het voornemen geweest. Dat komt doordat het uitvoeren van een marktanalyse strikt juridisch niet noodzakelijk en nodig is. Dat blijkt ook uit de verschillende juridische analyses die we zelf hebben laten doen. Wel horen we bijvoorbeeld de landsadvocaat tegen ons zeggen: als je het niet doet en er wordt een ingebrekestellingsprocedure gestart, dan is er wel een reële kans dat je die niet wint.

Er is dus wat dat betreft een verschil tussen gelijk hebben en gelijk krijgen. De mening van de landsadvocaat is ook veranderd. In eerste instantie was het wat scherper «dat gaat sowieso goedkomen». Dat veranderde naar dat er toch wel een reëel risico was dat er wat ruis op de lijn kon komen. Tegelijkertijd kennen we inmiddels ook de principiële positie van de Europese Commissie, want die stelt dat een marktanalyse een verplichte stap is om nu te zetten. Als we de marktanalyse niet uitvoeren, dan bestaat er een risico op het verlies van die lopende juridische procedures, zowel nationaal als internationaal. Ik had dat ook liever anders gezien. Ik weet uit de gesprekken met het personeel van de NS, dat hier vandaag ook aanwezig is, dat dit ook bij die hardwerkende medewerkers zwaar op de maag ligt.

Er zijn wat mij betreft dus twee scenario's. Dat is het scenario «wel een marktanalyse» en het scenario «geen marktanalyse». Beide hebben risico's, maar ook kansen in zich. Daarover ben ik nog in gesprek met de Europese Commissie. Die bevestigt ook dat een eventuele marktanalyse niet in de weg staat aan het tijdig en parallel voorbereiden van de concessie. Ik kan dus gewoon doorgaan met de voorbereidingen van het programma van eisen en de concessie. De ontwikkelingen in de Europese regelgeving vragen om steeds meer ruimte voor marktopening. Dat weten we ook. Uiteraard wil ik me houden aan de Europese regelgeving, maar zoals ook al eerder door een aantal van de commissieleden is gezegd, is marktopening een instrument en geen doel op zich.

Dan over decentralisatie en open toegang. Ik wil de komende jaren op basis van onderzoek experimenteren met verdere decentralisatie, aanbestedingen en open toegang. Op internationaal vlak wil ik die stap zetten bij aanvang van de concessie. Daar waar vervoerders kansen zien om reizigers beter te bedienen in aanvulling op de hoofdrailnetconcessie, wil ik dat aanmoedigen. Daar ga ik dan ook het gesprek over aan met die vervoerders. Ik wil zo dan ook goed onderzoeken en bepalen of en op welke termijn treindiensten uit de HRN-concessie kunnen worden gehaald. Daarbij stel ik het reizigersbelang voorop. De reiziger moet een kwalitatief goed reizigersproduct aangeboden krijgen dat voorspelbaar en herkenbaar is. Ik zou daar ook bij willen aantekenen dat op het moment dat je iets in open toegang regelt, dat natuurlijk helemaal niet betekent of hoeft te betekenen dat NS dat uiteindelijk niet ook gaat verzorgen, want ik heb er ook echt wel het vertrouwen in dat op het moment dat NS zelf met een goed bod komt, ze ook in open toegang een heleboel lijnen kunnen blijven rijden. Datzelfde geldt natuurlijk ook voor bijvoorbeeld mooie samenwerkingen met andere collega's uit de rest van Europa.

Dan: ben ik me ervan bewust dat dit proces een zekere mate van onzekerheid kent, ook voor NS en het personeel? Ik heb gesproken met werknemers van NS over die onzekerheid en ik beloof ook dat ik met de medewerkers daarover in gesprek zal blijven. Uiteindelijk landt dit proces in een definitief besluit dat we volgend jaar met z'n allen bespreken. Er werden een aantal vragen gesteld, dus wellicht dat meneer Alkaya die nog even kan afwachten; misschien beantwoordt dat nog het een en ander. Mevrouw Bouchallikh vroeg: garandeert de Staatssecretaris dat ze vasthoudt aan de onderhandse gunning? Ik blijf bij mijn voornemen om de concessie onderhands aan NS te gunnen. Ik wil er met het programma van eisen aan bijdragen dat de reis per spoor voor de reiziger elke dag een beetje beter wordt. Een concessie met meerwaarde voor de reiziger is ook mijn hoofddoel. Dat doel bereik ik het beste door de concessie onderhands aan NS te gunnen. Op die manier borg ik een samenhangend en frequent bereden netwerk, waarin reizigers het hele land zo goed en zo snel mogelijk kunnen bereiken.

Dan waren er aantal vragen gesteld door Van der Molen, Alkaya en Van der Graaf over de stand van zaken met betrekking tot de gesprekken met de Europese Commissie. Hoe staat het daarmee? Er is een heel ambtelijk voortraject aan voorafgegaan, maar op 21 september heb ik voor de eerste keer met de Eurocommissaris gesproken. Bij dat gesprek heb ik met Valean gesproken over de bezwaren van de Europese Commissie ten aanzien van de voorgenomen gunning. We hebben met elkaar afgesproken dat we het gesprek over de voorgenomen gunning zullen continueren. Mijn streven is wel nog steeds om daar samen met de Commissie natuurlijk op een goede manier uit te komen. De Commissie geeft aan: het is niet zozeer het feit dat jullie onderhands gunnen waar voor ons het probleem zit; het zit 'm bij de omvang van de concessie die jullie rechtstreeks willen gunnen. Die vinden ze aan de forse kant. Daar willen ze dus graag die marktanalyse voor hebben. Maar van het feit an sich dat wij voornemens zijn onderhands te gunnen zijn ze op de hoogte. Ze weten dus ook dat wij dat gaan doen.

Meneer Van der Molen vroeg wat ik bedoel met «het vervolproces bijstellen». Uit die gesprekken met de Europese Commissie moet uiteindelijk natuurlijk blijken wat we moeten doen aan de gunningsprocedure voor de concessie en of ik die marktanalyse moet uitvoeren. Dat is wat ik daarmee bedoel in mijn brief. Afgelopen september sprak ik haar dus. Dat gesprek wordt nog gecontinueerd. De bezwaren van de Commissie richten zich op de omvang van de concessie. Ik moet ook wel zeggen dat er in de gesprekken die ik heb gehad, eigenlijk vrij weinig ruimte was om tot een andere conclusie te komen dan een ingebrekestellingsprocedure als we geen marktanalyse doen. Dus ook als we zouden zeggen dat we nog meer ruimte voor de internationale lijnen of voor het regionale stuk doen, dan nog wordt er een ingebrekestellingsprocedure opgestart als er geen marktanalyse komt. Dat hebben jullie ook in de brief kunnen lezen. Daar zat geen woord Spaans bij, volgens mij.

Meneer Van Raan vroeg nog of de kans bestaat dat ik een onwettig voorstel doe. Uiteindelijk kan alleen het Europees Hof bepalen of het voorstel in strijd is met het Europees recht. Ik ben van mening dat ik volgens de Europese regelgeving niet verplicht ben om een marktanalyse uit te voeren. Dat baseer ik op de tekst van de totstandkomingsgeschiedenis van de PSO-verordening. Ook uit de relevante Europese jurisprudentie die beschikbaar is, volgt geen verplichting om een marktanalyse uit te voeren.

Dan werd er nog gevraagd door verschillende leden, van CDA en D66: wat doet u als het niet mogelijk blijkt de concessie voor eind december 2023 te gunnen? Is er een plan B? Goede vraag. Het belang van de reiziger staat natuurlijk voorop. Die treinen moet blijven rijden, punt. De huidige concessie eindigt op 31 december 2024. Als er op dat moment nog geen nieuwe concessie is, dan is de NS verplicht het spoorvervoer op het

hoofdrailnet te blijven verzorgen totdat er een nieuwe concessie is, tenzij dat door zwaarwegende factoren niet van de NS kan worden verlangd. Er kunnen op basis van Europese regels ook noodmaatregelen genomen worden, waaronder het onderhands gunnen van een concessie voor maximaal twee jaar.

Dan had mevrouw Bouchallikh een vraag over Engeland. Daar hebben we de gevolgen gezien van de marktwerking, geeft ze aan. Ze geeft aan dat het een gefaald experiment is en dat de liberalisering juist is teruggedraaid. Hoe kijk ik daarnaar? Het Verenigd Koninkrijk biedt nuttige lessen voor marktopening en voor wat wel en niet succesvol is. Hetzelfde geldt in meer of mindere mate voor andere landen, bijvoorbeeld Duitsland. Een van die lessen van meer marktopening is dat het samen moet gaan met duidelijke kaders, zodat de publieke belangen heel erg goed geborgd zijn. Dat betrek ik ook in de verkenning naar de toekomstige marktordening. Uiteindelijk is marktopening ook geen doel, maar een middel. De reiziger moet een kwalitatief goed reizigersproduct aangeboden krijgen. Dat is ook de reden waarom ik het hoofdrailnet onderhands wil gunnen aan de NS. Dan vroeg meneer Van der Molen: klopt het dat België ook weer onderhands heeft aanbesteed? België heeft net als wij het voornemen om onderhands te gunnen. Het contract voor vervoer en infra hebben zij gecombineerd, dus zeg maar NS en ProRail zijn daar aan elkaar gekoppeld. Dat is dus wel anders. Het is ook een verlieslatende concessie die ze daar hebben. En ze zijn eerder in de tijd dan wij, dus wat dat betreft speelt de tijd ons ook niet helemaal in de kaart en België wellicht iets meer. Maar ik sluit niet uit dat ook andere landen dezelfde soort brieven gaan ontvangen, als ze ze al niet hebben. Maar ik geloof wel dat wij op dit moment de eersten zijn die echt aan de beurt zijn.

D66 vroeg nog: wat is het risico van een inbreukprocedure voor de voorgenomen gunning? Een inbreukprocedure kan heel erg lang duren, maar heeft geen schorsende werking. De stappen naar de voorgenomen concessie kunnen tijdens de inbreukprocedure dus gewoon doorgaan. Als het Hof uiteindelijk oordeelt dat Nederland het Europees recht heeft geschonden, dan moet Nederland maatregelen nemen om dat ongedaan te maken. Een van die maatregelen zou kunnen zijn dat de omvang van de concessie alsnog moet worden gewijzigd, dus dat betekent ook ... Dat is wat ik maar wil zeggen: er is geen echte ideale situatie. Stel dat we in zo'n ingebrekestellingsprocedure terecht komen, dan wordt het ook een heel erg lang traject. Dan kan je ook nog steeds tot de conclusie komen dat je toch dingen moet aanpassen in je concessie, dus dat veroorzaakt ook onrust. Wat dat betreft is er natuurlijk ook niet echt een honderd procent topscenario te bedenken op dit moment, in elk geval niet onder de huidige omstandigheden en op basis van de gesprekken die ik met de Commissie voer.

SP en D66 vroegen: wat betekent het nou als de Europese Commissie gelijk zou krijgen? Dat sluit daar dus op aan. Als dat gebeurt, dan moet de reiziger erop kunnen rekenen dat de treinen blijven rijden. Dat is het allerbelangrijkste. Ik moet dan maatregelen nemen om de strijd met het EU-recht zo snel mogelijk op te heffen. Ik moet dan ook tijdelijke maatregelen nemen om de continuïteit van het vervoer te garanderen. Die mogelijkheden heb ik dan ook, bijvoorbeeld in de vorm van de noodconcessie waar ik het eerder over had. Welke maatregelen dat precies zijn, hangt natuurlijk ook af van de eventuele uitspraak van de rechter. Als Nederland geen maatregelen neemt, dan kan het Hof op verzoek van de Europese Commissie een boete opleggen. Ook kunnen marktpartijen vervolgens procedures opstarten waarin ze een schadevergoeding van Nederland vorderen. Die marktpartijen moeten dan wel aantonen dat ze schade hebben geleden in de jaren dat wij die concessie nog gewoon onderhands gegund hebben zonder marktanalyse. Ze moeten dus aantonen dat ze schade hebben geleden als gevolg van die onderhandse gunning van het hoofdrailnet.

De heer Boulakjar heeft gevraagd of er niet toch beter een marktanalyse kan worden uitgevoerd teneinde het risico op een inbreukprocedure te vermijden. Ik ben van oordeel dat ik volgens de Europese regelgeving niet verplicht ben om die marktanalyse uit te voeren, maar ik overweeg wel om zo'n analyse uit te voeren, omdat zo'n analyse uiteindelijk ook kan leiden tot wat meer duidelijkheid op de korte termijn. Anders weet je zeker dat je in zo'n ingebrekestellingsprocedure van de Europese Commissie terecht komt. Die analyse zou bestaan uit de vraag of het aannemelijk is dat vervoerders in open toegang, dus zonder concessie, ook een vergelijkbaar mobiliteitsaanbod tot stand kunnen brengen, zoals ik nu beoog met betrekking tot het programma van eisen. De verwachting is dat een onderzoeksbureau geen harde uitspraak zal doen. Uiteindelijk is het aan de marktpartijen om de investeringsbeslissingen te nemen en om te beslissen of ze wel of niet een treindienst aan gaan bieden en aan willen blijven bieden.

Daarnaast is er natuurlijk de kans dat ik gouden beloftes ontvang in een dergelijke analyse, die mogelijk geen bewaarheid worden. Maar de marktanalyse kan wel helpen om voorgenomen keuzes te onderbouwen en vervolgens ook een routekaart te creëren naar meer marktopening in de toekomst ten gunste van de reiziger. Dat kan juridische risico's wel degelijk mitigeren.

Voorzitter. Dat was het einde van het blokje.

De voorzitter:

Volgens mij roept dat vragen op bij de leden. Volgens mij was de heer Alkaya de eerste. Ik zie ook de heer Boulakjar, de heer De Hoop en de heer Madlener. U krijgt dus van vier leden nog een vraag. We beginnen met de heer Alkaya van de SP.

De heer Alkaya (SP):

Het is natuurlijk een bizarre situatie dat de Staatssecretaris het heeft over marktpartijen die in het uiterste geval een schadevergoeding kunnen eisen als we ons realiseren dat die marktpartijen gewoon buitenlandse staatsbedrijven zijn. Dat zijn bedrijven die ook in de Europese Unie zitten en die dan een schadevergoeding van Nederland zouden eisen, omdat de Europese Commissie van mening is dat wij verplicht marktwerking op ons spoor moeten hebben. Dat zou natuurlijk een bizarre situatie zijn. Ik hoop dus dat we dat kunnen voorkomen. Ik denk ook dat deze Staatssecretaris daarin echt bijna een historische rol te spelen heeft, omdat wij als een van de eerste landen hiermee te maken hebben. De Staatssecretaris is van mening dat zij dat juridisch niet hoeft. Daarom zou ik haar willen vragen: is zij bereid om geen marktanalyse te doen en dus naar het Europees Hof te gaan, zodat er ook jurisprudentie ontstaat voor de toekomst? Die oproep doe ik, want anders weten we het nooit. Als de Staatssecretaris bij voorbaat al zegt dat zo'n marktanalyse wordt uitgevoerd, dan is dat voor de rest van de toekomst de norm. Begrijp ik dat goed?

Staatssecretaris Heijnen:

Op het moment dat wij besluiten om geen marktanalyse te doen, heeft dat potentieel de consequenties die ik net heb geschetst. Dat veroorzaakt ook onrust. Uiteindelijk concludeer je uit een marktanalyse hoe groot dat hoofdtrainnet dan precies moet zijn. Uiteindelijk neem je dan de resultaten van die analyse mee en maak je de afwegingen uiteindelijk zelf. Dus ik denk dat we met elkaar de discussie moeten hebben over de vraag wat wijsheid is. Ik schat wel in dat de Europese Commissie zeer stevig zal inzetten op die ingebrekestellingsprocedure. Er is eigenlijk geen ruimte in de gesprekken die ik heb gevoerd. Dat is wel de situatie waarmee we geconfronteerd zijn op dit moment.

De voorzitter:

Dank u wel. Aanvullend? Ja? Een tweede interruptie van de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Zeker, voorzitter. Als ik het goed begrijp, dan volgt er dus, als de Staatssecretaris doorgaat met haar aanvankelijke inzet om geen marktanalyse te doen, vrijwel zeker een ingebrekestelling van de Europese Commissie. Daar kunnen we rekening mee houden. Maar dat betekent natuurlijk niet dat ze daarmee in het gelijk zijn gesteld. Dan gaat het naar het Europees Hof. In die tijd is er geen opschortende werking. Er is natuurlijk wel onzekerheid. Dat snap ik. Maar een uitspraak van het Europees Hof kan natuurlijk ook zijn dat de Staatssecretaris gelijk had en dat die marktanalyse inderdaad niet heeft hoeven. Dat pad moeten we toch willen bewandelen? Natuurlijk lopen we dan het risico dat we uiteindelijk niet in het gelijk worden gesteld, maar in het worstcasescenario hebben we dan alsnog geprobeerd om dat stukje marktwerking van ons spoor te weren. Ik zou de Staatssecretaris willen oproepen om dat toch wel te proberen, want niet geschoten is altijd mis. Nu lijkt het toch alsof de Staatssecretaris bij voorbaat wil zwichten en daardoor dus een precedent schept voor alle andere lidstaten, maar ook voor Nederland in de toekomst. Dat kun je maar één keer fout doen, zou ik tegen de Staatssecretaris willen zeggen, dus ik zou haar willen oproepen om dat niet te doen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De onderhandse gunning aan NS gaat door. Dat is helder. Nu is de vraag: hoe kunnen we ervoor zorgen dat we zo snel mogelijk duidelijkheid hebben over de exacte omvang van die gunning? De Europese Commissie heeft vragen bij de omvang van de gunning zoals wij die op dit moment hebben vastgesteld, omdat ze denken dat het belangrijk is om daar op z'n minst nog een marktanalyse overheen te laten gaan om te kijken of dat echt precies de goede omvang is, met name als het aankomt op bepaald streekvervoer en internationale lijnen.

Er zijn ook partijen die zich hebben gemeld bij de Europese Commissie. Dat heb ik ook in de brief geschreven. Dat gaat om streekvervoerders en om internationale aanbieders. Die hebben bij de Commissie aangegeven dat ze willen dat wij als Nederland worden verplicht om een marktanalyse te doen. De inschatting is dat als wij zo'n beknopte marktanalyse doen die een paar maanden duurt, want daar gaat het om: een beknopte marktanalyse. Op het moment dat we een ingebrekestellingsprocedure krijgen, is dat een traject dat jaren en jaren gaat duren, met ook de risico's die ik zojuist heb geschetst. Dat zijn afwegingen waarvan ik echt vind dat we het daar met elkaar over moeten hebben.

Ik vind dat meneer Alkaya gelijk heeft als hij zegt dat het uiteindelijk ook best een principiële afweging is die je maakt. Ik ga daar graag het gesprek over aan, maar ik vind het wel fair om richting de Kamer eerlijk de feiten op tafel te leggen en ook de consequenties per scenario op een duidelijke manier te schetsen zoals ik ze in beeld heb.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Uw laatste interruptie, meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat gaat snel op deze manier, voorzitter. Maar dit is natuurlijk wel de kern van het debat. Als de Staatssecretaris nu besluit ... Ik interpreteer dat dus echt als zwichten, helaas, omdat dat onder dreiging gebeurt, terwijl de Staatssecretaris zelf van mening is dat het niet zou hoeven. Als zij zwicht voor de Europese Commissie en zo'n marktanalyse doet, dan kan de consequentie daarvan toch zijn dat de omvang van de concessie voor het hoofdrailnet afneemt, dat er meer marktwerking komt, dat er uit die marktanalyse komt dat de Staatssecretaris die omvang moet aanpassen? Of zegt zij: nee, het is puur een formaliteit; die omvang laat ik ook zo?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Op het moment dat je een analyse gaat doen, weet je natuurlijk aan de voorkant niet wat er aan de achterkant uit komt, want anders hoef je geen analyse te doen. Zo simpel is het ook. Ik vind het te gemakkelijk – dat wil ik dan toch ook even terugzeggen tegen meneer Alkaya – om te zeggen dat ik voor wat dan ook zwicht. Ik ben in gesprek met de Commissie. Ik heb aangegeven dat ik verrast ben door de opstelling van de Commissie, omdat wij in Nederland al best wel wat marktwerking op het spoor hebben in vergelijking met andere Europese landen. Wij hebben ook al best wat regionale aanbieders. Wij hebben internationale lijnen die we toelaten op ons landelijke spoornetwerk. We hebben spoorgoederenvervoerders. Noem het allemaal maar op.

Maar het interessante is nu dat we in een situatie zitten, die ik ook niet wenselijk vind overigens, maar waarin je dus moet kijken: hoe zorg je er nou voor dat als je onderhands wil gunnen en je dat hoofdralnet zo robuust mogelijk wil houden, en de Commissie aangeeft «oké, ofwel je gaat nu een marktanalyse doen; die kan beknopt, maar dan heb je wel alle partijen en alle dingen in kaart, dan kan iedereen reageren of het inderdaad de beste oplossing is voor de reiziger» ... Want dat is wat de Europese Commissie heel erg drijft. Die zeggen: het gaat ons om het belang van de reiziger; die moet zo goed mogelijk bediend worden. Dan kun je dus of dat doen, of je doet het niet. En dan is het geen kwestie van ... Wat zei u nu: buigen? Of wat deed ik ook alweer? Zwichten! Dat heeft niks met zwichten te maken. Dat heeft te maken met het feit dat er best wel flinke risico's aan zitten. De landsadvocaat heeft in een advies laten weten dat er een reële kans bestaat dat de Europese Commissie uiteindelijk in het gelijk wordt gesteld bij het Hof. Dat betekent ook dat bijvoorbeeld andere marktpartijen in de jaren dat wij zo'n concessie hebben gegund, aanspraak kunnen maken op schadevergoeding. Het betekent ook dat je jarenlang de onzekerheid hebt of je een rechtszaak uiteindelijk gaat winnen of verliezen. Wat doet dat met het investeringsklimaat binnen bijvoorbeeld NS? Dat zijn allemaal relevante vragen. Daar moeten we met elkaar wel het gesprek over hebben. Het heeft gewoon een grote impact. Beide hebben een grote impact.

De **voorzitter**:

En als u zegt «ik ben wat verrast door de Commissie», bedoelt u niet deze commissie, maar dan bedoelt u die andere Commissie, in Europa, toch?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Deze commissie verrast me ook weleens, voorzitter.

De **voorzitter**:

Maar niet vanavond. Laten we vaststellen dat dit een wezenlijk punt is, waar we volgens mij best wel even tijd met u aan willen besteden. Het is ook mijn rol om ervoor te zorgen dat we niet pas om middernacht naar huis gaan. Ik zit niet helemaal vast aan 22.15 uur. Er komt nog een deel twee aan. Maar ik verzoek u wel om daar waar mogelijk een kortere vraag te stellen. Ik kijk dan ook naar u, of u wellicht wat korter kunt antwoorden. Maar dat hangt natuurlijk met elkaar samen. Ik zag de vinger van de heer Van Raan, maar u bent helaas de laatste in de rij, want eerst is nog de heer Boulakjar, daarna de heer De Hoop en daarna de heer Madlener. Daarna bent u. Meneer Boulakjar.

De heer **Boulakjar** (D66):

Voorzitter, ik ga het heel kort houden, want ik wil de laatste trein naar Breda nog kunnen pakken. Een deel van mijn vraag is gesteld door de heer Alkaya, over die marktanalyse. Overigens was er in mijn bijdrage niet sprake van een oproep vanuit D66 om aan de slag te gaan met de marktanalyse. Het was meer een vraag: is het een verstandig besluit? Daar

heeft de Staatssecretaris het een en ander over verteld. Ik vraag ook of dit nog een vertragend effect heeft. De Staatssecretaris had het over een paar maanden voor een beknopte marktanalyse. Is de Staatssecretaris dan straks ook gebonden aan de uitkomst van zo'n marktanalyse? Of mag ze haar eigen afweging nog maken?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Uiteindelijk is het natuurlijk zo dat je een analyse doet om te kijken wat eruit komt, maar wij beslissen over de omvang en over wat wij doen met de resultaten van zo'n analyse. Daar zullen we vast nog wel een interpretatiedebat over hebben met elkaar.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer De Hoop.

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

De Staatssecretaris geeft heel duidelijk aan dat er twee scenario's zijn. Maar ik proef toch wel dat de Staatssecretaris echt een voorkeur heeft voor een scenario, namelijk die marktanalyse. Ik wil wel gezegd hebben dat ik die voorkeur niet heb. Ik sluit me echt aan bij de SP. We hebben als Kamer nadrukkelijk in een motie gezegd dat we willen gunnen aan de NS. Ik zou het zo mooi vinden als de Staatssecretaris op dit historische moment – heel Europa kijkt mee – zegt: ik ga ervoor; ik ga dat gevecht aan, omdat wij het in Nederland van zo'n gigantisch belang vinden dat het op een basisvoorziening is en het risico van een verdere liberalisering gevaarlijker vinden dan het risico dat we misschien die zaak van de EU verliezen. Ik roep net als de SP de Staatssecretaris op om dat gevecht aan te gaan. Ga staan voor de NS, en niet voor de Franse en Duitse aandeelhouders. Echt, kom op.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb ook heel duidelijk aangegeven dat wij ook sowieso onderhands aan de NS gaan gunnen. Dat is überhaupt ook geen vraag, dus laten we dat ook niet zo met elkaar bespreken, want dat is gewoon niet het geval. Ik vond het overigens ook heel fijn dat er in de bijdragen van de commissie in de eerste termijn steun werd uitgesproken voor het voornemen om onderhands te gunnen aan NS. Volgens mij zijn we het daar met z'n allen in elk geval heel erg over eens. De Kamer heeft een aantal keren al uitgesproken dat zij het voornemen van het kabinet om die onderhandse gunning te doen, onderstreept, onderschrijft, en dat zij dat ook voorstelt. Daarom is het vorige kabinet, en nu ik, vanuit dit kabinet, volledig gegaan voor die onderhandse gunning. Dat is helemaal uitgewerkt. Maar het enige punt is dat het speelveld, of eigenlijk de voorwaarden van het spel, inmiddels een beetje is aangepast, omdat de Europese Commissie zich heeft gemeld. Zij heeft aangegeven dat zij vindt dat er een marktanalyse moet plaatsvinden. Een onderhandse gunning is prima, maar er moet een goede analyse plaatsvinden op de omvang van de concessie. Dat wordt er gezegd. Ik snap heel erg goed dat het aan de ene kant heel erg aantrekkelijk is om te zeggen dat we ons niet heel veel van de Commissie aantrekken, dat we vinden wat we nou eenmaal vinden en dat we niet het ene staatsbedrijf tegen het andere gaan laten uitspelen in een rechtszaak, maar dat is wel wat er op dit moment gebeurt. We zullen met elkaar moeten zoeken naar de beste oplossing in het belang van de reizigers. Natuurlijk is NS ontzettend belangrijk voor ons allemaal. Het is een prachtig bedrijf en het verzorgt de ruggengraat van het Nederlandse openbaarvervoersysteem, zoals ik eerder al zei. Maar we moeten ook denken in het belang van de reiziger en in het belang van het bedrijf zelf, en dus over wat het betekent als wij beslissen om geen beknopte marktanalyse te doen.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop, uw tweede.

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

Die omvang waar we het over hebben, is natuurlijk wel fundamenteel. Dat gaat over de regionale en internationale lijnen. Het is politiek. Het is fundamenteel. Ik zou de Staatssecretaris echt willen oproepen: sta daarvoor en kom op voor de NS, niet alleen in het belang van de reiziger, maar ook in het belang van de werknemers die met gigantische zorgen zitten. U heeft echt een kans om voorop te lopen hierin in Europa. Binnen Europa is nu ook debat gaande. In het Europees Parlement wordt ook richting de Eurocommissaris al de strijd aangegaan. Ik zou het niet op willen geven. Dat traject duurt nog wel even, dus wie weet slaat de dynamiek de andere kant op.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat is gewoon een lopende discussie, ook in Europa. Ik volg die ook. De PvdA had in het Europees Parlement een behoorlijk statement gemaakt, zag ik. Ik heb ook gesproken met andere mensen van de Europese Commissie. Maar het is wel zoals het is op dit moment voor Nederland. Wij zijn de eerste die aan de beurt zijn met betrekking tot de manier waarop Europa, en de Europese Commissie met name, dit systeem voor zich ziet. Dat dit wellicht over een paar jaar verandert, zou kunnen. Dat weet ik niet. Dat kan ik nu niet inschatten. Je kunt niet op basis van toekomstmuziek nu besluiten nemen. Wij moeten nu kijken naar de feiten die nu voorliggen. Dat is onze opdracht. De ruimte om te manoeuvreren is op dit moment echt beperkt. Maar ik snap heel goed wat de heer De Hoop zegt.

De **voorzitter**:

Dan kijk in naar de heer Madlener voor zijn vraag in eerste termijn.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik vind het een beetje dreigende taal van de Staatssecretaris. Ze neigt ernaar te zwichten voor die marktanalyse, maar die hebben we helemaal niet nodig. Wat moeten we nou met een marktanalyse? We kennen de markt toch? Dat is toch niet zo moeilijk. We hebben een spoor en een paar internationale lijnen en that's it. Zo moeilijk is dat niet. Die marktanalyse is alleen nodig om de wil van de Europese Commissie erdoorheen te duwen. En dat moeten we nota bene dan ook nog zelf betalen. Dat is toch schandalig? Laten we ons daar lekker niks van aantrekken. Weet u hoeveel inbreukprocedures ieder jaar gestart worden tegen landen in Europa? Bijna 1.000. Er lopen honderden inbreukprocedures. Nederland heeft een van de minste inbreukprocedures omdat Nederland altijd het braafste jongetje van de klas is. Laten we nou niet meegaan in die hele retoriek van de inbreukprocedures. De Staatssecretaris heeft gezegd dat we het niet verplicht zijn te doen. We zijn het eigenlijk ook niet voornemens, want we willen gewoon aanbesteden; klaar. We hebben helemaal niets. Het is allemaal mosterd na de maaltijd. Laten we nou ophouden met die flauwekul. Laten we het gewoon lekker onderhands aanbesteden, inclusief de internationale lijnen en dan zien we daarna wel waar het schip strandt. Ik heb er alle vertrouwen in dat het gewoon op de lange baan wordt geschoven. Het is zoals de heer De Hoop ook zegt: we zien wel hoe het schip er dan bij staat. Misschien wordt het wel anders. Dan zien we dat wel. Het lijkt mij geen enkel probleem.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik hoor niet echt een vraag, geloof ik.

De heer **Madlener** (PVV):

Mijn vraag is: bent u bereid om die inschikkelijke taal in te slikken en niet te buigen naar Brussel?

De voorzitter:

Dat klinkt als een heldere vraag.

De heer Madlener (PVV):

Ik bespeur gewoon nu al een soort tendens om ons klaar te maken voor een marktanalyse. Wat hebben we in godsnaam aan een marktanalyse?

Staatssecretaris Heijnen:

Je hebt aan een marktanalyse dat je daarmee een ingebrekestellingsprocedure voorkomt, waarmee je voorkomt dat je jarenlange onzekerheid hebt over de vraag of de concessie uiteindelijk stand kan houden in de omvang zoals wij 'm vaststellen. Je loopt het risico op claims richting de Staat door bedrijven. Stel dat we verliezen, dan loop je het risico dat we worden aangeklaagd als Staat en schadevergoedingen moeten betalen voor geleden schade van bedrijven die eventueel ook een deel van die concessie hadden kunnen rijden. Dat zijn risicoafwegingen die we mee moeten nemen uiteindelijk met z'n allen.

De voorzitter:

Aanvullend, kort.

De heer Madlener (PVV):

Dat is de ene kant. Maar wat is het risico als je wel die marktanalyse doet? Dan kan het zijn dat die concessie ... Het gaat natuurlijk nooit over enkele lijntjes. Dan moeten we misschien heel Nederland in tweeën gaan delen en worden er twee aanbestedingen gedaan. Kunnen wij die twee pakketten die dan ontstaan, onderhands aanbesteden? Wat heeft dit nou voor zin?

Staatssecretaris Heijnen:

Als je een beknopte marktanalyse doet, dan geeft dat andere partijen de gelegenheid om te reageren op het voornemen zoals de concessie er uiteindelijk uit komt te zien. Dan kun je je eigen afwegingen maken – dat zullen wij met z'n allen moeten doen – over hoe groot de omvang van de hoofdrailnetconcessie is. Dat is zoals het is. De vraag is wat uiteindelijk de minst vervelende optie van de twee is en welke binnen de kortste termijn de meeste zekerheid biedt én voldoet aan wat de Europese Commissie vraagt. Ik wil ook nog wel even benadrukken dat de adviezen die ik kreeg in eerste instantie waren: het gaat sowieso gebeuren dat de Europese Commissie geen poot heeft om op te staan, want er is op dit moment gewoon geen noodzaak om een marktanalyse te doen. Die adviezen zijn in de loop van de tijd bijgesteld. Op basis van informatie die ons ter beschikking stond, heeft de landsadvocaat gezegd dat er een reële kans is dat je als bv Nederland zo'n rechtszaak uiteindelijk verliest. Dat kan dan leiden tot de gevolgen die ik eerder heb geschetst.

De voorzitter:

Uw derde en laatste interruptie, meneer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Ik heb twee vragen. Ten eerste: is er een kans dat er ook rechtszaken komen als we die marktanalyse doen? Als uit de marktanalyse blijkt dat je ook twee keer de helft kan aanbesteden, dan zijn er ineens heel veel partijen die denken: dat kunnen wij ook wel doen. Dan zitten we alsnog met de gebakken peren en lost het dus niets op. Maar kunnen we niet afwachten wat er gebeurt als we het gewoon niet doen en eerst eens een rechtszaak voeren of het wel noodzakelijk is? De Staatssecretaris zelf zegt

dat het volgens haar niet noodzakelijk is en dat niets ons verplicht een marktanalyse te doen. Alleen de Europese Commissie noemt dat. Laten we daar eerst maar eens een rechtszaak over afwachten. Dan zijn we al jaren verder.

De voorzitter:

Een heldere vraag.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat is wat ik net zei en wat de landsadvocaat ook zegt. Er is een verschil tussen gelijk hebben en gelijk krijgen. Zij achten de kans reëel dat we uiteindelijk verliezen.

De voorzitter:

Ik ga naar meneer Van Raan en daarna naar mevrouw Bouchallikh.

De heer Van Raan (PvdD):

Het is natuurlijk ook de rol van juristen om de kant van de voorzichtigheid te kiezen en de risico's zo klein mogelijk te maken. Ik wil me eigenlijk wel aansluiten bij de partijen die pleiten voor het niet uitvoeren van die marktanalyse. Ik zou de vergelijking willen trekken met het Energy Charter Treaty. Twee jaar geleden was het ondenkbaar dat een land daaruit zou treden, want het waren Europese regels en internationale verdragen. Maar je ziet dat het klimaat waaronder dat soort verdragen loopt, heel snel ...

De voorzitter:

U komt tot een vraag, denk ik, in plaats van tot een college.

De heer Van Raan (PvdD):

Het is van belang om de parallel te trekken, want je bent als bestuurder niet alleen verplicht om te kijken naar hoe het nu is, maar ook om te schaatsen naar de plek waar de puck zal zijn. Omdat dit zo snel verandert, zou ik ervoor pleiten om dat risico te nemen. Je kunt zelfs een rechtszaak beginnen tegen de Europese Commissie. Dat is mijn eerste punt. Trek een vergelijking met het ECT. Daar gebeurt het al en neemt Nederland een voortrekkersrol. Daar zijn we niet bang. Je moet kijken naar hoe de situatie over een paar jaar is, in plaats van naar hoe het nu is. De wind is aan het draaien.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik hoor uiteraard wat de heer Van Raan zegt. Ik heb aangegeven dat ik nog in gesprek ben met de Commissie. Ik denk dat het belangrijk is dat ik de signalen die ik ophaal in de Kamer ook weer meeneem in mijn vervolgsprek. Verder hoorde ik niet echt een vraag, maar meer een oproep.

De heer Van Raan (PvdD):

Dan ben ik heel benieuwd wat de Staatssecretaris meeneemt naar de Europese Commissie. Misschien kunnen we dat vragen als commissie. Daar zijn we allemaal wel heel erg benieuwd naar, denk ik. Misschien kan dat een toezegging zijn voor een brief over wat de inzet wordt, namelijk geen marktanalyse doen.

Mijn tweede vraag is de volgende. Als je toch een marktanalyse doet, wat zijn dan de vrijheden om die marktanalyse in te vullen? Ik heb hier een plaatje van de spoorweg van 1922. Dat zal ik u ook doen toekomen. Daarop is te zien hoe verfijnd en hoe goed het was. U zult het wel herkennen, denk ik. Als je zegt dat je de modal shift wilt maken, omdat je af wilt van asfalt en vliegen, en enorm gaat investeren in spoor, dan krijg je ook een heel andere marktsituatie. Wat zijn daar de vrijheden in?

De **voorzitter**:
De vrijheden.

Staatssecretaris **Heijnen**:
En dan doelt u specifiek op?

De heer **Van Raan** (PvdD):
Wat ik eigenlijk bedoel te zeggen: zo'n marktanalyse klinkt als een soort vaststaand ding met een soort boilerplate vanuit Europa, alsof je een soort invuloefening moet doen. Maar misschien ben je er wel supervrij in. Dan kun je zeggen: om mee te kunnen doen en om die fijnmazigheid te kunnen bereiken, moeten marktpartijen eerst – weet ik veel – 100 miljard mee investeren. Dan heb je een heel andere uitkomst dan bij het magere en schrale aanbod dat je nu hebt. Waar kun je sturen met de marktanalyse?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Nu snap ik de vraag iets beter. De vorm van de marktanalyse staat vrij. Uiteindelijk gaat het er met name om dat alle marktpartijen die actief zijn, mogen reageren op wat er in de analyse wordt voorgesteld. Volgens mij zeg ik het zo goed. Dat is voor de Commissie van ontzettend groot belang, van essentieel belang. Dat is een voorwaarde die zij aan ons stelt.

De heer **Van Raan** (PvdD):
Dan nogmaals, graag een toezegging van de Staatssecretaris dat zij laat weten wat haar inzet zal zijn naar de Europese Commissie, gehoord alle opmerkingen. Dat is één. Twee: ik zou nog wel een toezegging willen hebben, namelijk over de vorm van de marktanalyse. Kan die ook naar ons toe komen, zodat we daar misschien nog even van gedachten over kunnen wisselen?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Volgens mij zijn wij nog volop in gesprek. Met respect naar de commissieleden zeg ik toch dat dit niet de volledige Kamer is. We moeten ook nog even bekijken wat uiteindelijk door de hele Kamer wordt aangegeven. Ik heb begrepen dat er morgenochtend een tweeminutendebat is, waarin er ongetwijfeld signalen aan mij worden meegegeven door de Kamer in meerderheid, dan wel in minderheid. Ik merk in dit commissiedebat dat de partijen allemaal een heel stevige eigen mening hebben, en dat die ook best wel kan verschillen. Dat gaat van meer ruimte voor de markt naar totaal geen ruimte voor de markt. Ik hoor wel wat iedereen zegt, maar uiteindelijk gaat het er natuurlijk om dat ook de Kamer aangeeft waar de ruimte zit. Ik heb volgens mij duidelijk de redenen aangegeven waardoor ik denk dat een beknopte marktanalyse uiteindelijk tot de meeste rust leidt in aanloop naar de onderhandse gunning aan NS.

De **voorzitter**:
Volgens mij hebt u wel een antwoord, maar geen toezegging, en hebt u morgen de gelegenheid om eventueel nog wat met een motie te doen. Dan mevrouw Bouchallikh en daarna de heer Van der Molen.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):
Zoals ik in mijn bijdrage ook aangaf, zien wij het ov niet als een markt waarop je een analyse kunt uitvoeren, maar als een publieke voorziening. Ik sluit me dus aan bij de zorgen. Ik heb een concrete vraag. Stel dat die marktanalyse wordt uitgevoerd. De Staatssecretaris gaf net aan dat we dan wel zien wat de uitkomsten zijn. Mijn vraag is: wat zijn haar mogelijkheden en bevoegdheden om het inderdaad beknopt te houden en de uitkomst niet leidend te laten zijn, waardoor de Europese Commissie ons zou kunnen dwingen om wel bepaalde handelingen te verrichten? Wat zijn

haar grensbevoegdheden om met de uitkomsten van het onderzoek aan de slag te gaan of niet?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Over de term «marktanalyse» kun je vallen of niet, maar dat is nou eenmaal de term die de Europese Commissie noemt, dus het is wat het is. En wat was uw twee vraag?

De **voorzitter**:

Welke bevoegdheden hebt u daarin?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb het daar ook met Valean over gehad. De manier waarop we die marktanalyse invullen, is heel erg aan onszelf. Daar hebben we zelf de regie over.

De **voorzitter**:

En met Valean bedoelt u?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Sorry, dat is de Eurocommissaris. Pardon.

De **voorzitter**:

Helder. Aanvullend, mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Een heel korte vraag. Zou de Staatssecretaris de uitkomst van de analyse naast zich neer kunnen leggen en zeggen dat we doorgaan met de orde van de dag?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat kan. Maar stel dat wij iets totaal anders doen dan wat er uit die analyse komt, dan heb je wel een bijzonder gesprek met elkaar. Uiteindelijk kunnen wij een analyse doen en op basis daarvan maak je zelf je eigen afwegingen. Dat is dan zoals het is.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van der Molen.

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

Ik wil daar nog wel even op voortborduren om dat scherp te hebben. De Europese Commissie is echt niet gek op marktanalyses omdat het marktanalyses zijn. Ik verplaats mij even in de positie van de Europese Commissie. Zij kan nu geen beoordeling geven en dus vraagt zij om een marktanalyse. De Staatssecretaris wekt bij mij de indruk dat het verhaal klaar is als we die analyse gedaan hebben, en dat we dan gewoon kunnen blijven doen wat we wilden doen. Die vorm hebben we dan ingevuld. Maar de Europese Commissie neemt natuurlijk op basis van die analyse zelf ook een standpunt in over hoe proportioneel de keuze is die wij maken. Daarmee houdt het dus niet op. Ik zou toch wel heel graag willen weten wat dan de vervolprocedure is. Moeten we dan weer opnieuw in onderhandeling met de Europese Commissie, omdat zij een opvatting heeft over hoeveel er naar de NS gaat en hoeveel naar iemand anders? Volgens mij lijkt het erop dat we problemen uit de weg ruimen – zo schetst de Staatssecretaris het tenminste – maar krijgen we er ook een nieuw stapeltje bij.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Voor de helderheid, je gaat geen analyse doen als je van tevoren al precies weet waar je uit komt. Dan kun je het net zo goed laten. Daar

moeten we gewoon duidelijk over zijn. Zoals ik eerder heb gezegd, gaat het de Commissie om het belang van de reiziger. Die geeft dus aan dat er binnen die analyse gekeken moet worden of we precies de goede omvang van de concessie te pakken hebben. Het feit dat we de concessie onderhands gunnen aan NS is helemaal geen vraag. Dat vinden ze oké. Daar gaat het ook niet om. Het gaat erom of we voor de reiziger precies de goede en meest optimale omvang te pakken hebben. En op het moment dat uit zo'n analyse naar voren komt dat het niet zo is, dan zul je dat neem ik aan met z'n allen enigszins willen bijsturen. Maar dat neemt niet weg dat daar ook uit kan komen dat er misschien zelfs wel meer ruimte naar NS zou moeten gaan. Dat kan ook een betere keuze voor de reiziger zijn.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, voor uw laatste interruptie.

De heer De Hoop (PvdA):

Het zijn goede vragen van mevrouw Bouchallikh en meneer Van der Molen. Hoe meer antwoorden ik van de Staatssecretaris krijg, hoe meer ik denk dat we dit echt niet moeten doen. Dit opent echt een deur in de verkeerde richting. In de Kamer hebben we heel nadrukkelijk gezegd dat we het grootste deel van die concessie echt bij de NS willen doen. De Staatssecretaris zei eerder al dat de concessie wel gedaan wordt, maar dat het gaat over de invulling.

De voorzitter:

Stelt u een vraag, meneer De Hoop.

De heer De Hoop (PvdA):

Nou, mijn vraag is wederom: is de Staatssecretaris het met mij eens dat dit wel een deur opent voor meer verschraling? Dit kan heel goed het gevolg zijn van deze marktanalyse. Dat is echt een groot risico.

Staatssecretaris Heijnen:

Als u het mij vraagt, zou ik het liefst geen marktanalyse doen. Een marktanalyse was geen onderdeel van de manier waarop we de gunning wilden regelen, maar de situatie is op dit moment anders. Ik heb – en dat is het hele punt op dit moment – geschetst wat de risico's zijn van het wel of niet doen van een marktanalyse. Het zijn hele lastige afwegingen en daar is geen 100% goed of 100% slecht, en daarom is het ook goed dat we daar met elkaar het gesprek over voeren.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik constateer dat op dit blokje het gesprek een heel eind gevorderd is. Dank voor uw beantwoording en dank voor de gestelde vragen. Het is wel goed om even stevig elkaars nieren te proeven, want volgens mij is dit een essentieel punt in de beleving aan de kant van Kamer.

Ik constateer ook dat het bijna 20.00 uur is en dat we pas in de eerste termijn van het kabinet van het eerste blok zitten. Ik ga u echt vragen om de antwoorden van de resterende blokjes kort te geven. Het voordeel is dat het aantal interrupties natuurlijk wel redelijk is geweest, dus daar gaan we ook tijd mee winnen. Ik ga ook vragen om de resterende vragen kort en bondig te stellen, zodat we snel door kunnen. Ik geef u alvast ter overweging mee of het een idee is om de tweede termijn van beide debatten in het tweede blok te doen, dus dat we die combineren. Dan zoekt u morgen maar uit hoe u dat in de tweeminutendebatten in de Kamer doet. Daar ben ik geen voorzitter, dus dat is dan aan een ander. Uit uw enthousiasme leid ik af dat we daar nog enige tijd mee kunnen winnen. Dan geef ik u graag weer het woord voor uw tweede blokje.

Staatssecretaris Heijnen:

Het blokje heet open toegang en marktwerking, maar ik begin met wat opmerkingen over mijn eigen rol. Daar heb ik het een en ander over gehoord, ook in de media. Meneer De Hoop kijkt mij nu heel vriendelijk aan. Ik vind het wel een belangrijk punt. Ik voel me ontzettend betrokken bij en verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Ik ben verantwoordelijk voor het beleid en niet voor de uitvoering. Voor de uitvoering en de aansturing van de meer dan 20.000 medewerkers van NS is vanaf vandaag meneer Koolmees verantwoordelijk. Het is mijn taak en uiteindelijk ook die van de Tweede Kamer om er samen voor te zorgen dat we het bedrijf aanspreken op de afspraken die wij maken binnen de concessie. Dat doe ik dus ook.

Ik heb minimaal elk kwartaal een gesprek met de directie van NS over de stand van zaken. Soms is dat heel erg positief, maar de laatste tijd waren dat op momenten hele lastige gesprekken, met name omdat er grote personeelstekorten zijn. De druk op de medewerkers is heel erg hoog. Er waren onderhandelingen over de cao. Er waren problemen met het aantal treinen. Dat zijn gesprekken die ik continu heb met de directie van NS, op dit moment vaker dan één keer per kwartaal.

Ik kan dat wel elke keer van elk dak gaan schreeuwen, maar het is gewoon mijn taak om te doen wat ik moet doen en dat is de directie aanspreken op datgene waarvoor zij aan de lat staat. Het is ook mijn taak om de Tweede Kamer daarover met regelmaat te informeren. Dat doen we tijdens commissievergaderingen. Dat doen we in de brieven die ik aan de Kamer stuur. Laten we het zo tegen elkaar uitspreken: dit is hoe de verantwoordelijkheden liggen. Ik zit echt als een bok op de haverkist richting die directie. Ik bespreek elk kwartaal de prestaties en ik rapporteer daarover elk halfjaar aan de Tweede Kamer. Ik heb dat de laatste tijd zelfs vaker gedaan dan elk halfjaar, omdat er gewoon ontzettend veel speelt. Het hangt ook een beetje samen met de vraag naar de regie. Vind ik het niet belangrijk om meer regie te hebben? Kijk, NS is een bedrijf dat zelf gaat over de eigen bedrijfsvoering. Ik ga er niet over of NS uiteindelijk besluit om langere treinen in te zetten. Ik ga er niet over of ze een of twee conducteurs per trein laten meegaan. Dat zijn dingen waarover de NS zelf gaat. Ik wil me daar ook niet mee bemoeien. Het is een bedrijf en de bedrijfsvoering is aan NS. Als de Kamer dat anders wil, hoor ik het wel, maar dit is zoals het is.

Ik vind het natuurlijk heel erg belangrijk om wel regie te hebben op de dingen waar we wél invloed op hebben. Dat zijn de afspraken die we met NS maken in de concessie. Door het programma van eisen en door voorwaarden te stellen in die concessie pak ik die regie ook heel nadrukkelijk. Dat doe je bijvoorbeeld door te sturen op duidelijke bodem- en streefwaarden waaraan de concessiehouder zich zal moeten houden. Daarop wordt de concessiehouder aan het eind van het jaar afgerekend. U heeft mij wellicht al een aantal keren horen zeggen dat wij richting het eind van het jaar behoorlijk stevige gesprekken hebben over de afrekenbare doelen die wij met NS hebben afgesproken.

Meneer Madlener wilde mij extra bevoegdheden geven om NS dichter op de huid te zitten, zoals hij dat zelf aangaf. Hij wilde dat wij er samen voor zorgen dat de dienstregeling op peil blijft. Ik wil het volume in de nieuwe HRN-concessie veel specifieker omschrijven dan in de huidige, waarin alleen een minimumbediening geborgd is. Daarnaast wordt er net als in de huidige concessie door middel van bodem- en streefwaarden op een set aan KPI's effectief gestuurd. Ik ga daarover de komende periode in gesprek met de concessiehouder met als inzet toe te groeien naar het basisnetwerk dat mede gebaseerd is op het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Mevrouw Bouchallikh vroeg hoe ik ga garanderen dat de dienstregeling en de open toegang zo stabiel mogelijk blijven, en niet alleen op tijden die zo rendabel mogelijk zijn. Open toegang is een marktinitiatief. Sturing is

dan per definitie anders. Ik kan geen rechtstreekse eisen stellen aan het aanbod van opentoeegangvervoerders. Tegelijkertijd is er wel sprake van een groeiende reizigersvraag. Meneer Minhas gaf al aan: de koek wordt groter. Meerdere vervoerders hebben aangegeven dat ze interesse hebben in het aanbieden van meer internationale treindiensten. Om de reiziger goed te bedienen verwacht ik dat ze een vrij compleet aanbod zullen willen aanbieden. Dat zorgt er ook voor dat de concurrentie met andere vervoerders op hetzelfde traject beperkt wordt.

Ik wil toch ook nog een opmerking maken over bijvoorbeeld de concessiehouder voor het hoofdrailnet. Op het moment dat je bepaalde onderdelen in open toegang aanbiedt, betekent dat niet dat je ze niet meer kunt gaan rijden. Ik heb dat net ook al gezegd. Het is wel in het belang van de reiziger om ervoor te zorgen dat we een goed internationaal openbaarvervoeraanbod hebben. Ik heb er ook wel vertrouwen in dat er goede voorstellen zullen komen en dat we elkaar door het feit dat we die open toegang hebben, extra scherp houden en ervoor zorgen dat er uiteindelijk een mooi aanbod komt.

Dan had de heer Boulakjar een vraag. Ik weet niet of ik uw naam goed uitspreek. Ja? Oké. Hij vroeg of ik kan toezeggen dat open toegang en samenloop mogelijk gemaakt kunnen worden op trajecten waar de NS niet wil of kan rijden. Ik ga in de komende periode met de beoogd concessiehouder dus verder in gesprek over de diensten die ze moeten leveren. Daarin worden alle trajecten meegenomen waar het wenselijk is dat er vervoer wordt geboden. Daarnaast zal waar mogelijk ook nog ruimte worden gehouden voor samenloop voor treinen van andere concessies of contracten in open toegang.

Dan hadden mevrouw Bouchallikh en de heer Alkaya nog een vraag over de voorbereidingen die getroffen worden om bepaalde taken buiten de concessie te plaatsen. Stuur ik daarmee op mogelijke ontmanteling van NS? Nou ja, nee. Ik maak met het programma van eisen met nadruk ook nog geen keuze voor de marktordening op het spoor in de periode na deze concessie. De NS hoeft nu dus ook nog geen voorbereidingen daarvoor te treffen. Tegelijkertijd vind ik het van belang om goed voorbereid te zijn om op dat vlak tijdig en weloverwogen keuzes te kunnen maken. Daarom heb ik bepalingen opgenomen om over voldoende informatie te beschikken en ook om tijdig een beslissing te kunnen nemen.

Dan ben ik denk ik bijna rond. De heer Boulakjar vroeg nog: hoe kunt u NS aanspreken bij onderpresteren op individuele lijnen? Ik vraag in de nieuwe concessie informatie op basis van het Model Informatieprofiel OV. Die informatie bevat actuele data. Die gaan tot op treinserieniveau. Daarmee hebben we dus ook een basis om het gesprek aan te gaan met de concessiehouder bij onderpresteren op individuele lijnen. Ik sluit daarmee zo veel mogelijk aan bij de praktijk van de aansturing van de decentrale concessies. Daarnaast wil ik ook in gesprek met de concessiehouder over de borging van een minimumniveau op punctualiteit en ook op zitplaatsen. Ik zal straks nog specifiek op de zitplaatsen terugkomen. Dat minimumniveau geldt dan voor elke treinserie.

Er was nog een vraag van de heer Boulakjar over hoe ik voorkom dat er te veel perverse prikkels ontstaan. In het programma van eisen heb ik verschillende doelen opgenomen om op te sturen. Punctualiteit en uitval zijn een belangrijk onderdeel daarvan. In de KPI reizigerspunctualiteit wordt ook uitval meegenomen in de score.

Toen was ik echt rond, ja.

De voorzitter:

Dank voor dit blok. Ik sondeer even aan de linkerkant. Ik zag in ieder geval bij de heer Minhas een vraag. Het woord is aan u.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik vind het goed om te horen dat de Staatssecretaris de afgelopen tijd vaker dan één keer per kwartaal met de NS heeft gesproken. Ik zag dat ze anderhalve week in Los Angeles is geweest. Daar heeft u een mooie rapportage van gemaakt. Die had ik ook graag over die gesprekken gezien. Want NS is een staatsbedrijf, voor honderd procent. Ik hoor links en rechts weleens «we moeten er weer een staatsbedrijf van maken», maar het is een staatsdeelneming, voor honderd procent. Met die kennis is het eigenlijk helemaal niet gek dat de Staatssecretaris zegt «joh, luister eens, je doet niets innovatiefs om ervoor te zorgen dat we de acute problemen oplossen», zonder daarmee op de stoel van de president-commissaris te gaan zitten. Want die is door de rvb aangesteld om ervoor te zorgen dat de doelen die de Kamer samen met ministerie heeft vastgesteld, daadwerkelijk te halen.

De voorzitter:
En uw vraag?

De heer Minhas (VVD):
En mijn vraag, voorzitter: is zij nou bereid om vaker dat soort gesprekken over de kwaliteit van de dienstregeling met de NS te voeren? En hoe gaat zij daar nou daadwerkelijk op sturen en de Kamer daarover informeren, in plaats van één keer per jaar terug te blikken op hoe het was? Dat is namelijk veel te weinig.

Staatssecretaris Heijnen:
Het is natuurlijk gewoon echt niet waar dat er maar één keer per jaar informatie naar de Kamer komt over hoe onze gesprekken met NS of met andere vervoerders verlopen. Er zijn ook regelmatig gesprekken breed met vervoerders en vervoersbedrijven via het NOVB. Daarover koppel ik ook terug aan de Kamer, maar ik zal anders nog een keer een setje voor de heer Minhas maken met alle brieven die we de afgelopen tijd hebben gestuurd. Zo kan ik hem inzichtelijk maken dat er wel degelijk genoeg informatie richting Kamer komt.
Maar het is voor ons ook belangrijk om niet te veel op incidenten te willen sturen, want een bedrijf moet gewoon de ruimte krijgen om zijn bedrijfsvoering op een goede manier te kunnen doen. Natuurlijk moeten wij signalen afgeven en dat doe ik dus ook. Ik doe dat ook namens de Kamer, want ik ben regelmatig met een steun in de rug van deze commissie met de directie van NS in gesprek gegaan om te zeggen: jongens, luister, dit moet echt beter, want de Kamer hijgt in mijn nek en wil graag dat jullie stappen zetten om ervoor te zorgen dat de werkdruk vermindert en om ervoor te zorgen dat de reizigers op een betere manier bediend worden. Een van de andere dingen die ik toch ook nog tegen de heer Minhas zou willen zeggen, is het volgende. Het Ministerie van Financiën is aandeelhouder van NS en een heleboel dingen die op dit moment spelen, ook als het gaat om personeelszaken, hebben te maken met de rol van de Staat als aandeelhouder. Dat is ook de reden waarom ik samen met Minister Kaag een aantal gesprekken met de directie van NS heb gehad, zeker toen die cao-onderhandelingen wat ingewikkeld waren. Maar gezien het mandaat dat ik heb gekregen, is het niet aan mij om daar het gesprek over te voeren. Dus een heleboel zaken die gewoon als aandeelhouder opgepakt moeten worden – het gaat dan voor een deel ook sec over de bedrijfsvoering – zijn door collega Kaag aangekaart. Dat is dus wat er allemaal gebeurt en de vraag is wel: in hoeverre moet de Kamer continu op andermans stoel willen zitten om te weten wat er allemaal precies voor stappen worden gezet in een lang bedrijfstraject? Dat ontslaat mij natuurlijk niet van de plicht om de Kamer regelmatig te informeren. Daar hebben we ook afspraken over gemaakt en in principe gebeurt dat gewoon ieder halfjaar. Ik koppel dan terug en daardoor heeft de Kamer prima mogelijkheden om op basis daarvan te kijken hoe de

bedrijfsvoering van NS zich ontwikkelt. Ik ben zelf ook lang raadslid geweest en ik weet dus iets over hoe je kaderstellend moet zijn. Past die ontwikkeling binnen de afspraken die we in de concessie hebben gemaakt?
En nu praat ik te lang!

De **voorzitter**:

Wat een inzicht! Dank u wel voor het antwoord.

Nog een aanvullende vraag, meneer Minhas? Het woord is aan u.

De heer **Minhas** (VVD):

Zeker, voorzitter, want ik wil iets rechtzetten. De Staatssecretaris maakt een karikatuur van wat ik heb gezegd. Ik zou gezegd hebben dat de Staatssecretaris de Kamer niet zo vaak informeert, maar de Staatssecretaris heeft juist zelf gezegd dat ze aan het einde van het jaar de KPI's in een gesprek met de NS gaat beoordelen. De NS zou dan een stevig gesprek staan te wachten, maar ik zou zeggen: voer dat gesprek vaker en informeer de Kamer over dat gesprek. Ik vind namelijk dat we in een noodsituatie de kaderstellende rol van de Kamer op een andere manier moeten pakken.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Minhas** (VVD):

Nog één ding, voorzitter.

Als iemand mij buiten op straat aanspreekt en zegt «Hoe zit het nou? Die treinen zijn veel te kort en gaat er nog wat gebeuren?», dan wordt het antwoord «over een halfjaar krijg ik een brief van de Staatssecretaris» niet geaccepteerd. Dus mijn vraag aan de Staatssecretaris is het volgende. Ik heb twee concrete verzoeken gedaan. Bent u bereid om vanuit uw rol steviger te sturen op de zitplaatsen, per trein en per traject? Daar heb ik nog geen concreet antwoord op gehoord, anders dan «we gaan dat per treinserie opnemen». Bent u verder bereid om te sturen op treinuitval en niet meer te accepteren dat een trein opeens niet meer in de dienstregeling valt wanneer meer dan 24 uur van tevoren is aangekondigd dat die uitvalt?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Om op dat laatste terug te komen: dat gaan we betrekken in die gesprekken. En dat eerste zit in mijn blokje overig. Dus daar krijgt u nog wel een antwoord op. Maar ik wil toch nog een keer benadrukken... Ik zie u protesteren, maar ik vind het echt belangrijk dat we fair tegen elkaar zijn. De Kamer is zéér regelmatig geïnformeerd en ik heb gesprekken met de directie van NS. En geloof me: u kunt het de voorgangers van meneer Koolmees niet vragen, maar zelfs meneer Koolmees heeft inmiddels al het genoegen gehad om van mij te horen dat ik vind dat hij met creatieve oplossingen moet komen om ervoor te zorgen dat die reiziger op een betere manier bediend wordt. Dus ik laat niet na om contact te zoeken daar waar ik vind dat ik mijn rol moet pakken. Ik hoop dat de heer Minhas daarmee een beetje gerustgesteld is, voorzitter.

De **voorzitter**:

Waarvan akte. Hij bevestigt het ook nog! Gaat u verder met het volgende blok.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat is het blokje internationaal, voorzitter.

Ik begin met de heer Minhas, die aangaf dat volgens de VVD internationale treinen een belangrijke maatschappelijke rol spelen als vervanger van het vliegtuig. Hoe denk ik te kunnen borgen dat er voldoende internationale treinen blijven rijden buiten de randen van de dag? Ik verwacht dat om de reiziger goed te kunnen bedienen vervoerders een vrij compleet aanbod willen bieden, ook in de randen van de dag. Vervoerders hebben om hun klanten te binden een commercieel belang om ook op de wat minder drukke momenten te rijden. Als ze dat niet doen, zullen andere vervoerders mogelijk met andere proposities komen.

De heer Van der Molen vroeg wat het betekent voor NS dat internationale verbindingen niet meer onder de concessie vallen. Ik heb daar eigenlijk al best wel wat over gezegd. Vooropstaat dat de NS kan besluiten om samen met partners de huidige verbindingen in open toegang aan te bieden. De marktwerking spreekt die verwachting ook uit. Ik verwacht dus dat NS ook serieus gaat kijken of dat mogelijk is. Mijn voorstel geeft ook andere vervoerders die interesse hebben, de kans om de reiziger mooie verbindingen aan te bieden. Dus het zou ook een en-enverhaal kunnen zijn.

Mevrouw Bouchallikh had een vraag over de toekomst van het personeel van NS. Zoals gezegd, open toegang op internationale lijnen betekent echt niet dat NS daar niet gaat rijden. NS is mogelijk ook de beste partij om in open toegang te gaan rijden. «Open toegang» betekent dus niet per definitie dat er banen verloren gaan. Het is verder aan NS om met een goed voorstel te komen.

Mevrouw Bouchallikh had ook nog de vraag of ik de beslissing kan teruggedraaien. Mijn voorstel heeft als doel om de reiziger betere en meer internationale verbindingen te bieden. We hebben steeds gezegd dat het belang van de reiziger vooropstaat. De koek wordt ook steeds groter. Dat doe ik ook door andere vervoerders dan NS een kans te geven om internationale treindiensten aan te gaan bieden, want dat is de kern van het voorstel. Ik wil eerst afwachten welke internationale treindiensten vervoerders per 2015 willen gaan aanbieden. Dat weten we volgend jaar juli. Vervoerders moeten dan aan de ACM laten weten of ze per 2025 een open toegang willen aanbieden. Ze moeten dan ook bij ProRail capaciteit aanvragen. Als internationale treindiensten niet tot stand komen in open toegang, dan heb ik een aantal juridische instrumenten tot mijn beschikking om een treindienst tot stand te brengen.

Kunt u de IC-lijnen Berlijn en Brussel niet meer aan open toegang laten? Dat is een vraag van de heer Minhas. De reden waarom ik dat doe, is dat de binnenlandse functie op die twee IC's ook gegarandeerd moet worden. Daarmee krijgt de binnenlandse reiziger ook voldoende aanbod. De IC Brussel rijdt bijvoorbeeld de hele dag door naar Lelystad en Deventer, voordat hij keert. Anders krijg je reizigers niet op een goede manier in Amsterdam. Dat is tenminste hoe het op dit moment is ingeregeld.

De heer Van Raan vroeg of ik de mening deel dat we maximaal moeten inzetten op internationale verbindingen. De heer Van Raan weet wellicht dat ik internationale verbindingen een zeer warm hart toedraag. We hopen verder ook dat we hiermee inspelen op een groeiende reizigersvraag.

Mevrouw Van der Graaf had de vraag welke financiële consequenties er zijn voor de Staat bij het loslaten van internationale verbindingen. De NS kan die verbindingen in open toegang gaan aanbieden en dat komt de Staat als aandeelhouder uiteindelijk ook weer ten goede. De NS geeft zelf aan dat de huidige internationale verbindingen over lange afstanden winstgevend zijn. Doordat de lijnen niet meer in de HRN-concessie zijn opgenomen, kan dat natuurlijk wel effect hebben op de rentabiliteit van de nieuwe concessie. Meer concrete uitspraken daarover zijn pas mogelijk nadat in de dialoofase met de beoogde concessiehouder een concept-businesscase is ontwikkeld.

Mevrouw Van der Graaf vroeg mij of ik de prijs van internationale treinreizen aantrekkelijker kan maken. Internationaal treinvervoer is in vergelijking met binnenlands vervoer wel duurder. Er is duurder multi-

courant materieel nodig om in verschillende landen te kunnen rijden en er is personeel nodig dat speciaal is opgeleid voor die internationale treinen. Dat alles maakt het treinkaartje uiteindelijk wel duurder.

Mevrouw Van der Graaf vroeg mij om in het programma van eisen drie treinen per uur op te nemen naar België, één naar Breda en mogelijk Eindhoven en twee naar Amsterdam. Ik hoor de wensen voor de verbindingen naar België, maar ik kan dat niet zonder medewerking van de Belgische partners voorstellen, dus ik zal de komende tijd niet alleen met NS maar ook met de Belgische partners daarover in gesprek gaan. De heer Van der Molen vroeg nog of de Staatssecretaris de Tweede Kamer elk halfjaar op de hoogte kan stellen over de voortgang van de verbinding Eindhoven-Aken. Dat heb ik de afgelopen tijd ook proberen te doen. Dat blijf ik regelmatig doen, in een passende frequentie. Daar hebben we eerder met elkaar over gesproken. Dat zal zeker elk halfjaar zijn.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even naar links. Volgens mij had de heer Van der Molen een vervolgvraag, en mevrouw Bouchallikh ook. Had u geen vraag? Dan geef ik het woord aan mevrouw Bouchallikh.

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

Ik was 'm weer kwijt.

De **voorzitter**:

Maar dan komt hij straks vast terug. Dat geeft niks. Mevrouw Bouchallikh, het woord is aan u.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

De Staatssecretaris gaf aan dat zij het besluit over de lijnen naar Berlijn, Frankfurt en dergelijke niet terug zal draaien of wil draaien. Zij gaf daarbij aan dat zij wel juridische instrumenten wil inzetten om een basisaanbod in stand te houden. Ik heb even de beantwoording op eerdere Kamervragen erbij gepakt. Daarin stond juist dat aan opentoeegangstreinen nauwelijks eisen kunnen worden gesteld en dat er geen sturingsinstrumenten zijn om buitenlandse aandeelhouders al dan niet op het matje te roepen. Hoe verhoudt dat eerdere antwoord zich tot het antwoord dat u zojuist gaf? Want die zorg gaat juist over het basisaanbod. Kan zij dat dan garanderen? Wat zijn dan die juridische instrumenten?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Als er geen aanbod komt, dan hebben wij alsnog de mogelijkheid om dat aanbod te organiseren. Zo kun je toch dat basisaanbod houden. Dat is zoals ik het bedoel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Van der Molen, bent u er inmiddels?

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

Ik ben er nog steeds, maar ik heb niet meer bedacht wat de vraag was. Maar het kan ook zijn dat de Staatssecretaris daar een antwoord op heeft gegeven. Als er een vervolgvraag was, ging die over de financiële impact, maar daar heeft de Staatssecretaris antwoord op gegeven.

De **voorzitter**:

Ik toets nog even bij mevrouw Bouchallikh of er nog een vervolgvraag is over het antwoord dat de Staatssecretaris gaf. Ik zie u nog een beetje denken, dus dat gaat u niet doen. Meneer Alkaya, SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik zou een punt van orde willen maken, voorzitter. Het volgende blokje is volgens mij betaalbaarheid. Daar was wat verwarring over. Ik weet niet of ik de enige ben, maar ik heb daar vragen over. Ik heb die nog niet uitgesproken, omdat ik die bij het volgende blokje had. Ik zou dus willen voorstellen dat we de beantwoording daarvan in het volgende blokje doen, zodat wij ook onze vragen daarover kunnen stellen.

De voorzitter:

Dit is volgens mij gewoon een truc, omdat u door uw interrupties heen bent. Nee, ik begrijp het. Die mogelijkheid heeft u natuurlijk. We gaan wel proberen om rond 22.15 uur met elkaar rond te komen. Eerst vraag ik de Staatssecretaris of de antwoorden kunnen komen op de door u gestelde vragen. Dan gaan we dat kort doen.

De heer Alkaya (SP):

Ik heb niet het gevoel dat u mijn punt van orde goed begrijpt. De Staatssecretaris wil de beantwoording over de vragen die zijn gesteld over betaalbaarheid nu doen. Maar niet alle woordvoerders hebben al hun vragen over betaalbaarheid al gesteld, omdat ...

De voorzitter:

Dus u zegt dat het handiger is om eerst de volgende eerste termijn van de Kamer te doen, en dan pas de volledige beantwoording? Daar wil meneer Minhas op reageren.

De heer Minhas (VVD):

Ja, als het mag. Ik heb in het tweede deel van mijn inbreng de marktanalyse gekoppeld aan decentralisaties. Daar heb ik voor gekozen, maar andere partijen hebben nu woorden of aandacht besteed aan de marktanalyse. Dus ik denk dat het beter is dat de Staatssecretaris haar beantwoording doet, anders zijn we straks alleen maar nog langer bezig, omdat ambtelijk moet worden uitgezocht welke vraag al wel of nog niet is gesteld.

De voorzitter:

We gaan het als volgt doen. Ik ga de Staatssecretaris vragen om de antwoorden tot op heden gewoon te geven. Dan bent u uiteraard in de gelegenheid om er in het eerstvolgende blok weer vragen over te stellen. Heeft u vragen klaarliggen waar het antwoord al op gegeven is, dan kunt u er uiteraard nog een vervolgvraag aan koppelen, of die vraag gewoon niet stellen. Dan houden we de orde enigszins zoals die was. Ik stel u ook voor om in de eerstvolgende pv maar eens ter tafel te brengen dat we de volgende keer gewoon één debat plannen. Maar dat laat ik uiteraard aan de commissie zelf. Het woord is aan u. Excuus, we gaan bijna naar het volgende blok, maar de heer De Hoop heeft nog een vraag over dit blok.

De heer De Hoop (PvdA):

Ja, excuus ...

De voorzitter:

Maar dat gaat niet meer, want u bent door uw interrupties heen. Daar moet u ook even mee wachten, of tot de tweede termijn, of tot het volgende blok. Gaat u verder met de beantwoording, mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Goed. Het volgende blokje is betaalbaarheid. De heer Boulakjar vroeg of ik een concrete streefdatum kan noemen voor de landelijke tarievenintegratie. Dat kan ik niet. De tarievenintegratie is een thema dat landelijke besluitvorming in NOVB-verband vergt. Ik kan dat niet eenzijdig besluiten

of opleggen. Bovendien heb ik nu nog geen zicht op financiële consequenties daarvan. Laat staan dat ik weet hoe die rekening betaald zou moeten worden.

De heer Boulakjar, mevrouw Van der Graaf en de heer De Hoop hadden vragen over het belang van betaalbaar ov. Ze vroegen waarom ik niet meer regie neem als het gaat om tarieven, bijvoorbeeld via een jaarlijkse goedkeuring. Het vaststellen van tarieven en het ontwikkelen van een aantrekkelijk aanbod aan verschillende kaartjes vergt een hele specifieke kennis. NS heeft die kennis meer dan dat mijn ministerie die heeft. Daarbij vind ik het ook belangrijk om te onderstrepen dat het inbouwen van een akkoord van lenW natuurlijk niet opeens gaat leiden tot lagere tarieven of tot een lagere jarenlange nullijn. De kosten van vervoerders stijgen elk jaar. Als we geen ruimte bieden om daar in de tarieven rekening mee te houden, dan heeft dat een forse financiële impact. Ik vind het niet verdedigbaar om die rekening zomaar door te schuiven naar de belastingbetaler. Tegelijkertijd begrijp ik de wens van de Kamer om wat meer grip te hebben op de betaalbaarheid van het HRN. Ik zal dat thema daarom wel meenemen in het aangekondigde tariefonderzoek.

Mevrouw Van der Graaf vroeg nog of ik bereid ben om de afspraken over gratis reizen voor kinderen en goedkope abonnementen voor scholen in het programma van eisen op te nemen. Het huidige abonnement voor kinderen is ook geldig bij andere spoorvervoerders. Dat geeft ook korting in de bus, tram en metro. Ik kan daarom niet eenzijdig bepaalde eisen opleggen als het gaat om deze specifieke kaartsoort. Ik leg wel in het programma van eisen vast dat kinderen altijd tegen een gereduceerd tarief kunnen meereizen. Voor scholieren geldt er al een heel breed scala aan abonnementen en bestaan er ook gereduceerde tarieven op bepaalde tijden en op bepaalde trajecten. Daar kunnen scholieren ook gebruik van maken.

Dan had mevrouw Van der Graaf nog een vraag over wat mijn reactie is op de invoering van een minimumtarief bij de NS. Ik kan in de nieuwe concessie niet eenzijdig van NS eisen dat ze in hun tarievenstructuur aansluiten bij een kader waarin ze geen partij zijn. Het instellen van een landelijk minimumtarief heeft naar verwachting een financiële impact. Ik vind het niet verstandig dat nu te eisen zonder dat ik zicht heb op de financiële consequenties van hoe die rekening moet worden betaald.

Dan had de heer Boulakjar nog een vraag over waarom ik niet voor aanvang van de nieuwe concessie al een einde aan het dubbele opstap-tarief maak. Ik kan dat niet eenzijdig van NS in de nieuwe concessie eisen, omdat dat ook weer landelijke afspraken betreft. Om die reden kan ik dat nu dus niet doen.

Van der Graaf had nog gevraagd of ik in de nieuwe concessie kan regelen dat enkelvoudig in- en uitchecken mogelijk wordt, dus het opheffen van omchecken tussen treinvervoerders. Enkelvoudig in- en uitchecken kan ik ook niet eenzijdig van NS in de concessie eisen. Dat vraagt landelijke en concessieoverstijgende afspraken in NOVB-verband.

De laatste vraag van mevrouw Van der Graaf was hoe ik verklaar dat er een hsl-toeslag geldt ten noorden van Rotterdam en niet ten zuiden van Rotterdam terwijl de trein daar even hard rijdt. De toeslag voor een hsl-reis ten noorden van Rotterdam is ingevoerd omdat de reiziger betaalt voor een snellere verbinding tussen Schiphol en Rotterdam dan over het conventionele spoor. Dat zou dan gaan via Leiden, Den Haag en Delft. Ten zuiden van Amsterdam is de reistijdwinst ten opzichte van de verbinding over conventioneel spoor veel kleiner.

Dat waren de beantwoordingen in dit blokje.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties van de kant van de Kamer. Dan kunt u naar het laatste blokje, namelijk overige. Ik zie toch een interruptie van de kant van de Kamer. Die is van de heer Boulakjar.

De heer **Boulakjar** (D66):

U was best snel, voorzitter. De Staatssecretaris geeft als antwoord op een aantal vragen: dat kan ik niet regelen; we moeten landelijke afspraken maken. Als het gaat over prijzen: veel mensen willen graag reizen met de trein, maar vinden de kaartjes gewoon heel erg duur. Laten we daar ook gewoon eerlijk in zijn. Ik hoor dus nu van de Staatssecretaris dat zij het niet eenzijdig kan regelen, maar hoe kan de Staatssecretaris dat wel doen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

De heer Boulakjar vraagt twee dingen. Ten eerste de koppelingen van bepaalde tarieven. Als je met de trein, de bus en de metro reist, dan heb je geen zin om overal een ander kaartje te moeten kopen. Ik kan dat niet eenzijdig regelen met de NS alleen, want daar heb je dus al die partijen voor nodig, want ... Volgens mij snapt u wel hoe dat werkt.

Het tweede waar de heer Boulakjar naar vroeg, gaat over het bepalen van prijzen. Ik denk niet dat als je met dezelfde middelen zegt «je moet het als ministerie regelen», wij dan beter weten dan een professionele organisatie als NS hoe je met de tarievenstructuur om moet gaan. Het hoort ook weer bij een goede bedrijfsvoering dat je dus kijkt hoe je dat op een goede manier oplost. Als er gezegd wordt «wij vinden het belangrijk dat het openbaar vervoer een stuk goedkoper wordt», dan heb je hele andere discussies met elkaar. Dan heb je het erover ... Ik hoorde meneer De Hoop zeggen dat het openbaar vervoer voor bepaalde mensen gratis zou moeten zijn. Dat zei hij geloof ik niet in het debat, maar dat heb ik vandaag in een filmpje op Twitter langs zien komen, geloof ik. Ik wil maar zeggen dat je dat niet zomaar kunt vastleggen in zo'n programma van eisen. Dat zijn andere discussies, die we op een ander moment met elkaar voeren.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Minhas nog een vraag heeft. Het is uw laatste interruptie.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik hoorde de Staatssecretaris tussen neus en lippen door reageren op een vraag die ik had gesteld over de tariefbevoegdheid. Zit die nou bij het blok overige? Wordt die vraag nog beantwoord? Zegt de Staatssecretaris dus eigenlijk: ik ben nog steeds van mening dat het bij de NS hoort te liggen, omdat dat de professionele partij is? Oké, helder. Dan weet ik wat daar het antwoord op is.

De **voorzitter**:

Dan gaat de Staatssecretaris nu over naar het laatste blok van dit deel. Daarna gaan we over naar het eerste blok van het volgende deel, namelijk overige vragen, zeg ik voor de kijkers thuis. Het woord is aan u.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het zijn er toch nog best een hoop, eerlijk gezegd. Meneer De Hoop vroeg: stel als harde eis dat bereikbaarheid ... Het lijkt meer een stelling als ik het zo lees. Hij zei: stel als harde eis dat bereikbaarheid van gebieden buiten de Randstad verruimd moet worden. In de komende periode ga ik met de beoogd concessiehouder verder in gesprek over de te leveren diensten. Daarin worden alle trajecten meegenomen waarbij het uit maatschappelijk oogpunt wenselijk is dat er vervoer via de voorgenomen concessie wordt geboden. Dat betreft ook verbindingen buiten de Randstad. Misschien toch nog heel even over zo'n programma van eisen. Kijk, wij kunnen natuurlijk heel veel eisen opnemen in ons programma van eisen, maar het is wel iets wat aan twee kanten geaccordeerd moet worden. Dus het is wel een gesprek dat je met elkaar hebt. Dat wil ik heel duidelijk benadrukken. Ik hoor wat de Kamer zegt en ik ga dat ook bespreken. Maar in een programma van eisen kom je uiteindelijk tot een gezamenlijke conclusie

van wat dat dan precies behelst. Dat moet dus ook haalbaar en realiseerbaar zijn voor de andere partij.

Dan had meneer Boulakjar nog een vraag over wat de inzet is en welk tijdspad hoort bij de realisatie van het 6-basis-netwerk. Het uitgangspunt voor volume is te houden wat we hebben, met inachtneming van de reeds geplande productstappen, bijvoorbeeld de airportsprinter. In overleg met de beoogd concessiehouder bepaal ik hoe naar het 6-basis-netwerk wordt toegegroeid gedurende de concessieperiode.

Dan hadden de heer Boulakjar en mevrouw Van der Graaf nog gevraagd of ik kan toezeggen om meer ambitie te nemen als het gaat om volume van het aantal treinen, dus minstens vier keer per uur op belangrijke trajecten. Op heel veel trajecten wordt er overdag al vier keer per uur een trein aangeboden. Het uitgangspunt is dus te houden wat we al hebben. Dat is echter niet overal mogelijk, omdat de reizigersaantallen ook in de overweging meespelen op een aantal trajecten. Ik zal natuurlijk wel de komende tijd met de concessiehouder verder gaan uitwerken hoe we daarmee omgaan. Dan kunnen we ook het financiële plaatje daarbij in ogenschouw nemen.

Mevrouw Van der Graaf had nog gevraagd om de frequentie te verhogen. Daar heb ik volgens mij net op geantwoord.

Ze vroeg ook nog of ik het nachtnet kan uitbreiden naar alle landsdelen en of ik in ieder geval de nachtrein kan opnemen die de regio nu zelf heeft aangevraagd. In de komende periode ga ik ook daarover het gesprek aan, dus ook over dat nachtnet. De wens is om het nachtnet verder uit te breiden, maar de kosten die daarbij worden gemaakt, moeten wel integraal worden afgewogen tegen alle andere wensen, waar ik het net ook al over had. De wensen zijn vaak groter dan de mogelijkheden. Dan had mevrouw Van der Graaf nog een vraag over wat de inzet is richting NS om langere treinen te laten rijden. Dat is nou zo'n voorbeeld waar ik dus niet op stuur. Ik stuur niet op de lengte van de treinen. Ik stuur door middel van KPI's. Daar heb ik zojuist volgens mij genoeg over gezegd.

Dan had meneer Van Raan nog de vraag hoe hard ik strijd tegen het asfaltdogma. De trein is en blijft een duurzaam alternatief voor de auto. Het openbaar vervoer per spoor stelt mensen in staat om snel, comfortabel, efficiënt en duurzaam van deur tot deur te reizen. Door een hoog kwaliteitsniveau te bieden, dat elke dag een beetje beter wordt, trekken reizigers steeds meer naar die vorm van mobiliteit toe. Daar dagen we de NS continu in uit. Dat doe ik ook bij andere aanbieders van het openbaar vervoer.

De heer Van Raan vroeg waarom de NS niet meedoet aan de actieagenda Air/Rail. Met die actieagenda werken partijen, en dus ook de NS, aan een aantrekkelijk internationaal treinproduct. Daarmee willen we reizigers meer duurzame keuzemogelijkheden geven ten aanzien van de modaliteit waarmee ze naar Nederland, en specifiek naar Schiphol, reizen vanuit Brussel of Londen. Zo kan de reiziger, als hij dat wil, een duurzame keuze maken in combinatie met een vlucht, bijvoorbeeld naar Amerika. Die reis is voorlopig nog niet per trein te maken.

Mevrouw Van der Graaf vroeg of we fietsparkeren weer kunnen opnemen in het programma van eisen. Waarom halen we het eruit? Het programma van eisen is een opmaat voor een hele zuivere vervoersconcessie. De fietsenstallingen op stations zijn niet volledig vervlochten met het aanbieden van treindiensten onder de concessie en worden ook gebruikt door reizigers van andere vervoerders. Daarom worden financiële afspraken over bijvoorbeeld de exploitatie en kwaliteit van fietsparkeren opgenomen in een nieuw arrangement, dat wordt uitgewerkt op basis van de Stationsagenda. Het landt dus gewoon in een ander stuk.

Mevrouw Van der Graaf vroeg ook of we een verbeterd reizigersproduct... Ik weet niet wat hier staat. Ben ik bereid om een verbeterd reizigersproduct, gemeten in een uitgangspuntenkader, aan te scherpen? Ik kan

niet precies lezen wat de vraag is. Ik hoor dat het over het decentralisatiekader gaat. Een verbeterd reizigersproduct is heel verschillend per casus. Het kan gaan om een hogere frequentie, om een betere aansluiting op andere modaliteiten of om voornemens om de sprinterdienst door te ontwikkelen. U kunt ervan uitgaan dat ik een decentralisatie alleen ondersteun als die leidt tot een verbeterd reizigersproduct. Er is gevraagd of ik tijdig kan handelen ten aanzien van de personeelstekorten bij de NS. Op basis van de prognoses over hoe de personeelscapaciteit zich ontwikkelt, stelt de NS elk kwartaal een wervingsbehoefte vast. De NS heeft in de werving steeds geanticipeerd op de verwachte uitstroom en de omvang van de krapte op de arbeidsmarkt, en op het tempo waarin die krapte toenam. Die waren groter dan de NS heeft voorzien. Ik ben daar heel veel met ze over in gesprek en ik houd de ontwikkelingen in de gaten. Ik weet dat mijn collega, Kaag, vanuit haar rol als aandeelhouder daar ook nog de nodige gesprekken over heeft. Meneer Minhas zei dat er veel creatieve mogelijkheden zijn om de personeelstekorten op te lossen. Wat heb ik daaraan gedaan? Ik heb al eerder aangegeven dat ik de NS heb opgeroepen – ik heb dat gisteren ook weer gedaan – om alle opties in ogenschouw te nemen om de problematiek zo snel mogelijk aan te pakken. We zitten echt in een hele nare situatie. In mijn gesprekken met de NS dring ik daar ook continu op aan. We hebben vanochtend allemaal in de krant kunnen lezen dat er al wat voorstellen in die richting zijn gedaan door de NS. Ik denk dat het heel positief is dat er out of the box wordt gedacht. Maar ik wil me niet bemoeien met hoe ze dat precies gaan doen, want daar gaan wij niet over. Meneer De Hoop vroeg of ik een KPI voor werknemerstevredenheid kan instellen. Ik vind de tevredenheid van de werknemers natuurlijk ontzettend belangrijk, maar dat ligt primair bij de bedrijfsvoering van de NS. Daar ga ik niet over. Als concessieverlener stuur ik met de KPI's gericht op de belangen van de reiziger. Maar ik ben en blijf wel in gesprek met de NS over de voortgang van de integrale aanpak met betrekking tot de personeelstekorten. Zoals eerder gezegd, hebben wij in het kader van de cao-onderhandelingen onze rol gepakt vanuit het kabinet om te spreken met het bedrijf. We roepen hen op om er zo goed mogelijk uit te komen met de medewerkers.

Meneer Minhas vroeg: is treinuitval ook meegenomen in de beoordeling? In het programma van eisen hebben we verschillende doelen opgenomen waarop we sturen. Punctualiteit en uitval zijn een belangrijk onderdeel daarvan. In de KPI reizigerspunctualiteit wordt ook de uitval meegenomen in de score. Daarmee wordt de concessiehouder ook geprikkeld om voor de reiziger de juiste afweging te maken tussen vertraging of uitval. En ik onderzoek, om nog iets specifieker te zijn, in samenspraak met NS en ProRail een separate KPI op de uitval van treinen.

Dan zitplaatsgarantie. Dat was ook nog een vraag van de heer Minhas. De huidige KPI ziet alleen toe op de zitplaatskans in de spits. In het programma van eisen scherp ik dat aan door ook zitplaatskansen in het dal in de tweede klas op te nemen. Ik stuur daarmee ook op de capaciteit. Daarnaast wil ik dat de concessiehouder zich inzet op spreiding.

Dan had meneer De Hoop nog de vraag of ik het rapport van het PBL heb gelezen en wat ik ervan vind. Laat ik vooropstellen dat vervoersarmoede mij heel erg aan het hart gaat. Ik heb de publicatie van het rapport en de berichten daarover in de media ook gezien. Ik ga het rapport vanzelfsprekend nog heel erg goed bestuderen. Het is een zeer recent rapport. Het PBL heeft met het rapport de bereikbaarheid van basisvoorzieningen zoals zorg, onderwijs en banen in beeld gebracht. Het is goed om dat in beeld te hebben, want het rapport is ook een startpunt voor een verdere analyse: hoe groot is het probleem? Vervolgens moeten we er een goed gesprek over hebben en kijken wat we eraan kunnen doen. We willen uiteraard graag een land zijn waarin de basisvoorzieningen voor zo veel

mogelijk mensen, en eigenlijk voor iedereen, gewoon bereikbaar zijn. Dus volgens mij ontlopen we elkaar wat dat betreft helemaal niet. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik toets even of er bij dit specifieke blok nog interrupties zijn. Wel bij de heer Madlener, zie ik, maar volgens mij is hij al helemaal door zijn interrupties heen dus dat doen we in het volgende blok. En u heeft ook geen interrupties meer, meneer Alkaya. Een punt van orde? Ik ga ernaar luisteren en dan kijken we wat we ermee doen.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, we moeten wel de mogelijkheid hebben om nog een tweeminutendebat aan te vragen. Want als we dat maar één keer doen ...

De voorzitter:

Er staan voor morgenochtend twee tweeminutendebatten klaar, plenair.

De heer Alkaya (SP):

Ja, maar die zijn onder voorbehoud, want die moeten nog wel aangevraagd worden.

De heer Boulakjar (D66):

Voorzitter, volgens mij kan een tweeminutendebat alleen in tweede termijn worden aangevraagd en alleen door een fysiek persoon en niet via de e-mail. Ik zit hier dus om een tweeminutendebat aan te vragen.

De heer Minhas (VVD):

Feitelijke informatie: het tweeminutendebat is tijdens een regeling aangevraagd en heeft zojuist een meerderheid gekregen.

De voorzitter:

Meneer Minhas, heeft u de vooraankondiging gedaan?

De heer Minhas (VVD):

De vooraankondiging, uiteraard.

De voorzitter:

Nee, maar dan is het nog wel zo ...

De heer Minhas (VVD):

Ja, dat het hier even bevestigd moet worden.

De voorzitter:

... dat we het hier moeten bevestigen. We gaan er wat mij betreft geen wedstrijdje van maken wie dat dan heeft aangevraagd. Laten we met elkaar vaststellen dát het is aangevraagd. De griffie gaat dat netjes doorgeven aan de plenaire Griffie en dan worden ze voor morgenochtend geformaliseerd. Ik denk namelijk dat u beide onderdelen bedoelt. Dan hebben we morgen dus twee tweeminutendebatten: eentje over het internationale stuk en vooral ook eentje over het decentrale stuk.

De heer Boulakjar (D66):

Ik wil niet kinderachtig doen, voorzitter, maar degene die het tweeminutendebat heeft aangevraagd is de eerste spreker, en die zit meestal direct naast de voorzitter. En laat ik dat nou toevallig zijn. Ik vraag hierbij dus een tweeminutendebat aan.

De voorzitter:

Waarvan akte.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb nog een punt van orde, voorzitter. Het is in onze fractie gebruik dat over moties wordt overlegd met de andere fractieleden. Ik ben straks om een uur of twaalf thuis en dan wordt het heel moeilijk om nog te overleggen met mijn collega's. Ik vind het toch vreemd en niet echt collegavriendelijk om een tweeminutendebat op dit tijdstip te plannen. Ik vind dat heel vreemd. Ik weet ook niet of daar een reden voor is. We kunnen het toch ook op donderdag doen? Dan kunnen we nog rustig overleggen en er even over nadenken. We komen straks om 00.00 uur thuis, en dan?

De **voorzitter**:

Ik herken uw zorg, meneer Madlener ...

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, maar ik vind het gewoon oncollegiaal ...

De **voorzitter**:

... maar u heeft daarover in de regeling van vanmiddag met uw collega's al het gesprek gevoerd. Ik kan daar vanuit mijn rol hier op dit moment niks aan doen, helaas voor u. Excuus, het is zoals het is. Ik wens u alle succes om dat vanavond nog met uw fractie door te nemen in de kleine uurtjes, of desnoods morgenochtend.

We hebben de punten van orde gehad en we hebben de eerste termijn van de kant van het kabinet gehad, waarvoor dank. Ik schors voor een minuut of vijf, zodat de bode de gelegenheid heeft om de digitale sessie over te zetten naar het tweede debat. Tegen de mensen thuis zeg ik: als u dat ook wilt volgen, moet u straks even op het andere linkje klikken, zodat u ons weer digitaal kunt volgen.

Nu volgt dus een korte schorsing en dan gaan we om 20.45 uur weer beginnen.

Sluiting 20.42 uur.