
7 Spoor

Aan de orde is het **VAO Spoor (AO d.d. 12/09)**.

De voorzitter:

De staatssecretaris is nog steeds bij ons. Ik wijs er nog even op dat zij gisteren een brief heeft gestuurd over de voorgenomen tariefverhoging bij NS, ofwel over de verhoging van de prijs van de treinkaartjes. Die brief maakt onderdeel uit van dit VAO. We hebben zes sprekers van de zijde van de Kamer, van wie er vijf zullen spreken. De eerste is de heer De Rouwe van de fractie van het CDA.



De heer De Rouwe (CDA):

Voorzitter. Wij hebben inderdaad een aantal weken geleden elders in dit gebouw overleg gevoerd met de staatssecretaris, onder andere over de prijs van het treinkaartje. Niet alleen mijn fractie, maar ook andere fracties hebben daarbij aangegeven dat NS, net als het ministerie, moet snijden in eigen vlees. De brief van gisteren gaat daar verder op in. Ze herhaalt informatie die al wel bekend was, namelijk dat NS al snijdt in eigen vlees. Maar in onze ogen zou er nog een poging gedaan moeten worden om dieper te snijden, want ook het ministerie moet zelf fors bezuinigen. Met andere woorden: wij vinden dat bij een prijsstijging allereerst moet worden gekeken binnen NS, en pas daarna mag die stijging worden doorberekend aan de klant. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de NS voornemens is, een prijsverhoging van gemiddeld 3,4% op het treinkaartje in te voeren;

overwegende dat de prijsverhoging c.q. prijsbijstelling verklaard wordt door de NS als zijnde een gevolg van de inflatie en de kosten voor het gebruik van het spoor;

overwegende dat de NS, gelijk aan het ministerie van I en M, de prijsbijstelling primair intern moet opvangen in plaats van doorberekenen aan de reiziger;

verzoekt de regering, in overleg te treden met de NS, Locov en consumentenorganisaties met als inzet, de voorgestane prijsverhoging maximaal te beperken;

verzoekt de regering tevens, de uitkomst van dit overleg en het te nemen definitieve besluit binnen drie weken te zenden naar de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 428 (29984).

De voorzitter:

Eén korte vraag van de heer Bashir.

De heer Bashir (SP):

De heer De Rouwe zegt dat de NS in eigen vlees moet snijden. Dan ben ik wel benieuwd waarin gesneden moet worden. Moeten er minder sneeuwplougen komen? Moeten er minder machinisten komen? Moeten er minder conducteurs komen of minder schoonmakers?

De heer De Rouwe (CDA):

Het ministerie legt zichzelf de taakstelling op dat er gesneden moet worden. De omvang daarvan legt het ministerie voor aan de Kamer. Ik vind dat de organisaties zelf aan zet zijn hoe en waar er gesneden kan worden, omdat zij dat ook veel beter weten dan ik. De NS doet dat voor een deel al. Ik voorspel dat de NS dat in de toekomst nog meer moet gaan doen, mede gezien de Fyraproblematiek en wat daarover staat in de brief van minister Dijsselbloem en staatssecretaris Mansveld. Met andere woorden, ik vind dat de NS primair zelf, met het ministerie, aan zet is om aan te geven hoe, wat en waar.

De voorzitter:

Hartstikke goed.

De heer De Rouwe (CDA):

Ook mijn laatste motie gaat over iets waar verschil van mening over bestaat. In de winter weten we allemaal dat veel treinen uitvallen als er sneeuw valt. Ter preventie is ervoor gekozen om een aantal dienstregelingen te beperken als er te veel sneeuw valt. In onze ogen is dat een tijdelijke maatregel en niet de echte oplossing voor de reiziger. Mijn motie is lang, dus ik ga direct over tot het voorlezen ervan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de winterambitie voor NS en ProRail is om toe te werken naar een situatie waarin onder (vrijwel) alle weersomstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie aan de reiziger worden gegeven;

overwegende dat de voorgestelde maatregelen van een uitgekilde dienstregeling tijdens het winterweer veel narigheid voor de reiziger opleveren;

overwegende dat NS en ProRail de problemen niet alleen kunnen en mogen oplossen door treinen te schrappen bij moeilijke weersomstandigheden, maar alleen door op termijn een fundamentele verbetering van de operationele be- en bijsturing;

verzoekt de regering, alles in het werk te stellen om voor januari 2014 het plan en eindbeeld voor de fundamentele verbetering van de operationele be- en bijsturing concreet vastgesteld te hebben, waarbij jaarlijks significante verbeteringen zichtbaar worden gemaakt;

verzoekt de regering tevens, van NS en ProRail te eisen een uiterste inspanning te leveren om binnen twee jaar alleen nog een aangepaste dienstregeling te rijden bij aantoonbaar extreme weersomstandigheden waarvan ook de weg en het vliegverkeer extreme overlast ervaren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 429 (29984).

Wij gaan luisteren naar de heer Bashir van de fractie van de SP, een eersteklas Kamerlid.



De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Ik gun het inderdaad iedereen om eerste klas te reizen.

In tegenstelling tot de heer De Rouwe heb ik wel een dekking. Hij zegt dat de NS in eigen vlees moet snijden, zonder aan te geven waarin gesneden moet worden. Dat is echt een slap verhaal, want als er iets misgaat, dan staat de heer De Rouwe hier vooraan om te roepen dat het anders moet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat mede door de verhoging van de gebruiksvergoeding van het spoor de NS per 2015 zich genoodzaakt voelt om het tarief van het treinkaartje per 2014 met 3,4% te verhogen;

overwegende dat deze tariefsverhoging ervoor zorgt dat de trein minder aantrekkelijk wordt ten opzichte van bijvoorbeeld de auto;

overwegende dat de jaarlijkse dividenduitkering van de NS veel groter is dan de kosten die gemoeid zijn met de verhoging van de gebruiksvergoeding;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat de tarieven voor een treinkaartje van de NS in 2014 en 2015 niet verhoogd worden en de kosten die hiermee gemoeid zijn ten laste te laten komen van de dividenduitkering van de NS,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 430 (29984).

De voorzitter:

Eén korte vraag van de heer De Rouwe.

De heer De Rouwe (CDA):

De dekking van het CDA was duidelijk: net als bij andere ministeries moet er in eigen vlees worden gesneden. Ik kom toch even terug op het verwijt van de heer Bashir. Als er minder dividend wordt uitgekeerd, betekent dit dat de Staat minder inkomsten heeft. Hoe gaat de SP dat dan concreet dekken? Dat staat namelijk niet in deze motie.

De heer Bashir (SP):

De Staat krijgt meer inkomsten, omdat de gebruiksvergoeding omhooggaat. Deze motie is ook in lijn met wat de commissie-Kuiken heeft aanbevolen: als de gebruiksvergoeding wordt verhoogd, moet aan de andere kant de dividenduitkering worden verlaagd.

Tot slot voorzitter, mijn tijd liep door.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door onderhoud aan het spoor het nachtnet in de dienstregeling 2014 fors wordt uitgekleeft, waarbij het alleen tussen Amsterdam en Schiphol al om 24 geschrapte treinen per week gaat;

overwegende dat het onacceptabel is wanneer Schiphol in de nacht per trein slecht of niet bereikbaar is;

overwegende dat er vele innovatieve oplossingen denkbaar zijn om zowel veilig aan het spoor te werken als een spoorbaan voor de nachttrein open te houden;

verzoekt de regering om er in overleg met ProRail, NS en Schiphol voor te zorgen dat het nachtnet zo veel mogelijk behouden blijft, en om hierin innovatieve oplossingen zoals magneethekken en de mobiele werkplaats mee te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 431 (29984).

De heer De Rouwe (CDA):

Net gaf de heer Bashir ook al geen dekking aan. Nu doet hij dit weer niet. Voor Sinterklaas is het nog te vroeg. Waar haalt de SP het geld vandaan voor deze verbetering 's nachts? 's Nachts rijden is helaas duur, omdat er relatief weinig mensen in de trein zitten. Ook hier stel ik consequent de vraag waar de SP toch altijd al dat geld, dat zij niet benoemt, vandaan haalt.

De heer Bashir (SP):

Volgens mij heeft de heer De Rouwe niet door dat er nu ook een nachtnet is. Daarin wordt gesneden. Er worden 24 treinen geschrappt; niet om het geld, maar omdat er op een

niet-innovatieve wijze onderhoud gepleegd wordt, terwijl de buurlanden het wel kunnen doen. Wij stellen dus voor om dat onderhoud wel degelijk uit te voeren, maar om dat op een veilige manier te doen, terwijl de treinen ook gewoon doorrijden. Dat brengt geld op, omdat treinkaartjes geld opbrengen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Allereerst dank ik de staatssecretaris graag voor de twee toezeggingen tijdens het AO, om de uitbreiding van het nachtnet te bekijken en om ons op de hoogte te houden van de aanpak van spoorveiligheid in de Drechtsteden. Kan zij toezeggen om de spoorveiligheid in Tilburg hierbij mee te nemen?

Een vraag uit mijn tweede termijn is nog niet beantwoord. Er zijn plannen voor een intercity tussen Maastricht en Nijmegen. Die zou forse tijdswinst opleveren. Ik kan mij zeker voorstellen dat die behoefte bestaat. Er is echter ook een decentrale vervoerder actief op dat traject. Hij heeft daar een stoptrein. Lopen wij niet het risico dat die concessie wordt leeggegeten? Wat zegt de Autoriteit Consument & Markt hierover?

Tot slot. Wij hebben het tijdens dit AO gehad over een eerlijke markt in het ov, bijvoorbeeld ten aanzien van voorzieningen op stations. Wij zouden graag de concept-conceptconcessie getoetst zien op eerlijke kansen voor alle vervoerders. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de vervoersconcessie hoofdrailnet 2015-2025 afspraken worden gemaakt tussen NS en het Rijk over het vervoer over het hoofdrailnet;

overwegende dat deze concessie ruimte moet bieden aan een eerlijke ov-markt voor alle vervoerders;

verzoekt de regering, de Autoriteit Consument & Markt advies uit te laten brengen over de concept-conceptconcessie en dit advies naar de Kamer te zenden voordat de Kamer deze concessie bespreekt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 432 (29984).

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voordat toehoorders denken dat ik mij twee keer heb versproken, meld ik dat de conceptconcessie echt iets anders is dan de concept-conceptconcessie. Ik kan daar weinig aan doen!

De voorzitter:

Wij gaan het hele weekend lang oefenen op dat woord!

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Ik zal mij beperken tot de motie. Die gaat over het simpel kunnen kopen van een kaartje, zonder dat je hoeft na te denken over de vraag met welke vervoerder je reist.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de reiziger een kaartje moet kunnen kopen van A naar B, zonder belast te zijn met de keuze voor vervoerder of het reistraject;

constaterende dat NS overweegt, vanaf volgend jaar de reiziger te vragen via welk traject en met welke vervoerder hij of zij denkt te gaan reizen, waarmee de reiziger belast wordt met een probleem van de vervoerders;

verzoekt de regering, de NS en de andere vervoerders op te dragen een eenvoudig kaartje te blijven aanbieden en de zorgen over wie het vervoer uitvoert onderling op te lossen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 433 (29984).

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. Wij hebben natuurlijk in allerlei verschillende AO's een hele range van onderwerpen en problemen aan de orde gehad. Ik probeer het vandaag met een klein verzoek om het openbaar vervoer, het treinvervoer, aantrekkelijker te maken zowel voor mensen in de eerste als de tweede klas. Ik reken daarbij op de steun van de SP. Het is misschien niet het meest wereldschokkende probleem, maar het is toch iets wat het treinvervoer een stuk prettiger kan maken voor reizigers.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat niet alleen de betaalbaarheid en de betrouwbaarheid van treinen redenen zijn om te kiezen voor het ov, maar dat ook het treincomfort belangrijk is;

constaterende dat in de huidige digitale samenleving het treincomfort toeneemt als stopcontacten niet alleen zijn voorbehouden aan reizigers in de eerste klas;

verzoekt de regering om in samenspraak met de treinvervoerders te zorgen voor stopcontacten in de tweedeklastrein-coupés bij de aanschaf en renovatie van treinen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 434 (29984).

De vergadering wordt van 12.19 uur tot 12.24 uur geschorst.



Staatssecretaris Mansveld:

Voorzitter. De eerste motie, de motie op stuk nr. 428, verzoekt de regering om in overleg te treden. Ik wil altijd graag in overleg, maar ik hecht ook aan het nakomen van afspraken. Ik probeer consistent, transparant en vrij consequent door het beleid en de uitvoering van mijn taken heen te lopen en de Kamer daar zo veel mogelijk in mee te nemen. Als de heer De Rouwe dit zo leest dat ik mij niet aan mijn afspraken zou gaan houden, wordt het ingewikkeld, want ik veeg die afspraken niet zomaar van tafel. Als ik het dictum in die zin mag lezen, ben ik bereid om in overleg te gaan en de Kamer daarover te informeren. In die zin beschouw ik de motie als ondersteuning van het beleid.

De voorzitter:

U laat het oordeel dus over aan de Kamer. Dat wil ik graag horen.

Staatssecretaris Mansveld:

Ja, de motie is ondersteuning van het beleid. Dan mag de Kamer er van mij dus over oordelen.

De voorzitter:

Dan is het oordeel aan de Kamer.

De heer De Rouwe (CDA):

De staatssecretaris daagt mij uit en vraagt of ik haar wel of niet consistent vind. Ik vind de staatssecretaris zeer consistent. Ik zie ook dat de NS de prijs mag verhogen. De vraag is alleen of de NS de prijs per se moet verhogen. Ik wil vanuit de Kamer zo veel mogelijk het signaal geven dat we eerst moeten bekijken of dit op een andere manier kan. Als het echt niet op een andere manier kan, is er bij mij ook sprake van redelijkheid en billijkheid. Daarom staat er ook niet in de motie dat dit moet, maar dat het gaat om een uiterste inspanning. Ik ben dus blij met de reactie van de wethouder daarop. Op de vraag van de staatssecretaris of zij inconsistent is of niet, is het antwoord dus dat zij consistent is, maar ik wil via deze motie graag dat signaal geven.

Staatssecretaris Mansveld:

De tweede motie, de motie op stuk nr. 429, is ook van de heer De Rouwe. Sinds de laatste grote winterproblemen werken de NS en ProRail hard aan het verbeteren van de winterprestaties. Een tijdje geleden heeft de Kamer daarover van mij een brief ontvangen. Het gaat daarbij zowel om kortetermijnmaatregelen als om fundamentele maatregelen. Op het punt van de fundamentele aanpak is er al een conceptontwerp voor een bijsturing van de treindienst. Eind dit jaar komen de NS en ProRail met een transformatieplan voor het redesign van die bijsturing. Daar hebben we het al eerder over gehad, maar volgens mij had ik toen de informatie niet, omdat die op een andere plek lag. Daarin gaan we beschrijven hoe de stappen van de huidige naar de gewenste situatie en de doorlooptijden eruit komen te zien. Ik wil de Kamer daarover informeren in het voorjaar. Dan wordt ook duidelijk hoeveel tijd er precies nodig is voor de implementatie. Ik heb ook gezegd dat dit goed moet gebeuren, dat er stappen vooruit moeten worden gezet en dat we niet in haast stappen moeten zetten die een achteruitgang betekenen. Ik heb gezegd dat dit drie tot vijf jaar gaat duren. Dat is inmiddels bijna een jaar geleden. We zijn dus al een jaar op weg. Er zitten dus randvoorwaarden aan. Ik wil dat dit goed gebeurt en ik vind dat de Kamer daarin meegenomen moet worden. In het voorjaar krijgt de Kamer daar informatie over. In die zin ontraad ik de motie.

De heer De Rouwe (CDA):

Op welk punt wordt de motie ontraden? Als de staatssecretaris aangeeft dat ze ons in het voorjaar meeneemt, dan kan ik dat in het dictum wijzigen. Er staat nu: januari 2014. Daar wil ik niet over soebatten. In het tweede dictum wordt verzocht om binnen twee jaar vanaf nu echt goede stappen te zetten. Ik deel, ook met deze motie, de route die wordt gekozen, maar ik wil bekijken of we het optimaal, zo veel mogelijk kunnen versnellen. De staatssecretaris zegt: drie jaar vanaf het begin. We zijn nu één jaar verder. De staatssecretaris ziet ook dat ik opschuif met "binnen twee jaar", want als je het vorige jaar meetelt, dan komt het erop uit dat ook ik drie jaar uiteindelijk redelijk en billijk vind.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik vind het niet realistisch dat we nu moeten stellen dat er nog maar twee jaar met een beperking van de dienstregeling mag worden gewerkt. Ik heb gezegd: drie tot vijf jaar. Ik wil het zo snel mogelijk. Als daar één jaar vanaf is, dan zou het nog twee tot vier jaar zijn. Die termijn wil ik echt aanhouden. Ik begrijp de sense of urgency van de heer De Rouwe en zijn wens om het op te lossen. Ik deel die, maar het moet wel realistisch gebeuren. Ik ga hier niet toezeggen dat er nog maar twee jaar met een beperking van de dienstregeling zal worden gewerkt. Daarom ontraad ik de motie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 430.

Staatssecretaris Mansveld:

De heer Bashir geeft aan dat een verhoging van de prijs van de treinkaartjes van de NS als gevolg van de hogere gebruiksvergoeding onwenselijk is. Daar was ook al een eerdere motie over, maar in deze motie verzoekt de heer

Bashir om dat te compenseren via de dividenduitkering. Het dividendbeleid van de NS zit onder een andere pet. Die scheiding is heel bewust aangebracht. Ik stel voor dat de heer Bashir deze motie op een andere plek voorlegt, namelijk bij de aandeelhouder en de minister van Financiën. Ik merk wel op dat in de constructie van de heer Bashir de beoogde bezuinigingsmaatregel teniet wordt gedaan. De heer De Rouwe heeft daar ook al iets over gezegd. Ik ontraad deze motie.

Ik kom op de motie op stuk nr. 431, over het nachtnet. Ik vraag de heer Bashir om deze motie aan te houden. We bekijken met ProRail de mogelijkheden om de beperkingen in het nachtnet voor de dienstregeling van 2015 zo veel mogelijk te beperken. Samen met de NS en Schiphol wordt gekeken naar innovatieve mogelijkheden. Ik wil daarop niet vooruitlopen. Ik begrijp de vraag van de heer Bashir echter wel. Ik vraag hem om die overleggen af te wachten en de motie aan te houden.

De voorzitter:

Gaat u dat doen, mijnheer Bashir?

De heer Bashir (SP):

Die laatste motie houd ik aan, op voorwaarde dat de staatssecretaris ons dan zo spoedig mogelijk informeert over de voortgang van die gesprekken.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Bashir stel ik voor, zijn motie (29984, nr. 431) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik zal dat zo spoedig mogelijk doen. Ik probeer de Kamer altijd in een zo hoog mogelijk tempo te bedienen. Er moet echter wel goed naar worden gekeken. Dit wordt niet zomaar opgelost. Er komen ook altijd veiligheidsvraagstukken bij. Ik wil dat daar zorgvuldig naar wordt gekeken. Ik kom er bij de Kamer op terug.

De heer Bashir (SP):

Ik had nog een vraag over mijn eerste motie, de motie op stuk nr. 430.

De voorzitter:

Heel kort dan.

De heer Bashir (SP):

Is de staatssecretaris bereid om er samen met de minister van Financiën schriftelijk op terug te komen? Het kabinet spreekt immers met één mond. Het gaat hier om de prijsverhoging in relatie tot de dividenduitkering. Ik wil graag een nadere uitleg van hoe zij daarin staan.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik kan de vraag doorgeleiden. Ik ga niet over het dividendbeleid van de NS. Ik denk dat dat ook belangrijk is. Ik sta hier in de rol van concessieverlener. Ik zie niet in wat een schriftelijke uitleg daaraan toevoegt, ook gelet op de brieven over de Fyra die de Kamer heeft gelezen. Ik ontraad deze motie. Ik weet niet welke verwachtingen de heer Bashir heeft van het er schriftelijk op terugkomen, maar het zal wellicht een kort procedureel briefje worden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 432.

Staatssecretaris Mansveld:

Mevrouw Van Veldhoven had het over de concept-in-een-conceptconcessie. De concessie ziet niet op een eerlijke toegang tot diensten en voorzieningen van andere vervoerders. Dat wordt elders geregeld. De ACM gaat over de wet. Ik ontraad deze motie.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

In de concessie kunnen we wel dingen aanscherpen. Sowieso vind ik het wel interessant om de ACM op dit punt een advies over de wet te laten uitbrengen, met hetzelfde onderwerp.

Staatssecretaris Mansveld:

Nu wordt de brede vraag gesteld om de ACM, die gaat over de conceptconcessie, over de toegang tot diensten et cetera, een advies te laten uitbrengen. Ik kan niet overzien wat precies de adviesvraag zou zijn en over welke punten van de wet het zou moeten gaan. Op deze manier is het heel algemeen gesteld. De concessie wordt er nu voorgelegd. Ik vind het onverstandig om op deze manier vragen aan de ACM te stellen.

De voorzitter:

Dan de motie op stuk nr. 433.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter, ik stel voor dat ik mijn motie op stuk nr. 432 even aanhoud en voor de staatssecretaris nauwkeuriger formuleer wat precies de reikwijdte zou zijn. Dan kunnen we de motie later, eventueel gewijzigd, alsnog in stemming brengen.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Veldhoven stel ik voor, haar motie (29984, nr. 432) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik zie die informatie tegemoet, met de openheid dat we ernaar kunnen kijken en er op dat moment een oordeel over kunnen geven.

In de motie-Hoogland op stuk nr. 433 wordt de regering verzocht om de NS en de andere vervoerders op te dragen een eenvoudig kaartje te blijven aanbieden en de zorgen over wie het vervoer uitvoert, onderling op te lossen. Dat er prijsverschillen zijn op het spoor is de consequentie van de tariefvrijheid, die samenhangt met de decentralisatie. We hebben daarover in het AO uitgebreid van gedachten gewisseld. Hierdoor kan het namelijk voorkomen dat er op delen van het spoor waarop een andere vervoerder rijdt, een ander tarief geldt dan de NS hanteert. Dat kan ook voordelen opleveren voor de reiziger. Ik vraag mij af of met de motie de reiziger niet de mogelijkheid wordt ontnomen om te kiezen op basis van prijs en kwaliteit. Daar sta ik niet voor. We vinden elkaar echter wel op het punt dat het kopen van een kaartje niet onnodig complex en onbegrijpelijk moet worden. Daar hamer ik ook steeds weer op, en ik ga ervan uit dat andere overheden dat ook doen. In dit geval hebben we inmiddels een overleg, het NOVB, waarop ik dit nadrukkelijk zal inbrengen.

Zoals de heer Hoogland aangeeft, betreft het een voorstel van de NS en andere vervoerders, dat nog voor advies voorligt bij het Lofov. De consumentenorganisaties hebben aangegeven dat zij een meer uitgewerkte adviesaanvraag willen ontvangen en de relatie met de langeafstandskorting willen zien. Ik stel voor om het resultaat hiervan af te wachten en de motie aan te houden.

De voorzitter:

Dat is een vraag, denk ik, want dat doet alleen het lid. Mijnheer Hoogland, een simpele vraag.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Aanhouden is prima.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Hoogland stel ik voor, zijn motie (29984, nr. 433) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik ga nu in op de motie-Van Tongeren op stuk nr. 434. Mevrouw Van Tongeren heeft inmiddels ontdekt wat voor mij een belangrijk woord is in het vervoer, namelijk "comfort". Dat steek ik ook niet onder stoelen of banken. Ik verzoek mevrouw Van Tongeren om haar motie aan te houden. Ik zal dit meenemen in de besprekingen met NS voor een nieuwe concessie.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren, wellicht?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Met die toezegging houd ik de motie aan tot de concessiebesprekingen.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Tongeren stel ik voor, haar motie (29984, nr. 434) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Mansveld:

Mevrouw Van Veldhoven heeft nog gevraagd naar de toezeggingen die ik heb gedaan over informatie over het omgevingsmanagement in verband met het tijdig starten van het spoor tussen Emmerich en Oberhausen. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of Tilburg daar ook in wordt meegenomen. Het antwoord daarop is ja.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik had nog een tweede vraag gesteld, die wat mij betreft schriftelijk mag worden beantwoord. De vraag ging over de intercity Maastricht-Nijmegen. De decentrale vervoerder zou zijn concessie wellicht leeggegeten zien. Wat zegt de ACM daarover? Het hoeft niet nu, maar ik krijg wel graag de toezegging dat die informatie er komt.

Staatssecretaris Mansveld:

Die informatie komt schriftelijk en zo spoedig mogelijk.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Aanstaande dinsdag stemmen wij over de moties.

De vergadering wordt van 12.36 uur tot 13.46 uur geschorst.