9
Vervoer en beheer hoofdrailnet

Aan de orde is het **VAO Vervoer en beheer hoofdrailnet (ontwerpconcessies) (AO d.d. 15/10)**.

De **voorzitter**:
Er geldt een spreektijd van twee minuten, inclusief het indienen van moties.

Ga uw gang.

De heer **De Graaf** (PVV):
Voorzitter. Ik dien vier moties in namens de heer Madlener, die vanmorgen weg moest.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de concessie voor de HSL-Zuid vanaf 2015 in de hoofdrailnetconcessie wordt opgenomen;

constaterende dat in november 2011 is besloten om de twee concessies samen te voegen, en dat pas daarna de problemen met de Fyra zijn begonnen;

constaterende dat er andere marktpartijen zijn die de HSL-concessie zouden willen overnemen;

verzoekt de regering om de HSL-Zuid niet in de hoofdrailnetconcessie op te nemen, en opnieuw aan te besteden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Graaf en Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 537 (29984).

Ik heb de knop op pauze gezet en ga nu verder. Als u in de problemen komt met uw moties, moet u ze korter maken of u kunt er één niet voorlezen.

De heer **De Graaf** (PVV):
Ik kan snel praten, voorzitter, dank u wel.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de concessie tien jaar geldend is;

constaterende dat de Tweede Kamer tijdens de looptijd van de concessie onvoldoende handvatten heeft om tussentijds veranderingen in de concessie aan te brengen;

verzoekt de regering om periodieke sturingsmomenten in de concessie in te bouwen, zodat de Kamer, indien nodig, kan aan- en bijsturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Graaf en Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 538 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat sociale veiligheid op dit moment onvoldoende gewaarborgd is in de voorliggende hoofdrailnetconcessie;

verzoekt de regering om sociale veiligheid als apart hoofdstuk op te nemen in de concessie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Graaf en Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 539 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de ov-chipkaart niet voldoende gebruiksvriendelijk blijkt te zijn;

constaterende dat er in drie maanden 2.400 klachten daarover zijn binnengekomen;

overwegende dat het papieren kaartje duidelijkheid, klantvriendelijkheid en houvast biedt aan een grote groep reizigers, zoals ouderen en toeristen;

verzoekt de regering om het papieren kaartje opnieuw in te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Graaf en Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 540 (29984).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik dien geen moties in, maar sta hier om slechts vast te stellen dat wij zeer tevreden zijn dat de NS de komende tien jaar op het hoofdrailnet zal rijden. Dat zorgt voor rust en goede, zekere investeringen op het spoor in Nederland. Dit is wat wij uiteindelijk wilden.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Ik dien drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat sancties tegen wanprestaties in het openbaar vervoer van vervoerders zo effectief mogelijk dienen te zijn;

constaterende dat de Wet personenvervoer 2000 de mogelijkheid geeft om bij wanprestaties de concessie geheel of gedeeltelijk in te trekken, maar dat deze mogelijkheid zelden gebruikt wordt;

van mening dat het intrekken van de concessie vervoerders harder raakt dan een boete en als prikkel daarmee effectief is;

verzoekt de regering om in kaart te brengen op welke wijze vervoerders, inclusief de NS, de concessie deels ontnomen kan worden bij wanpresteren volgens bijvoorbeeld het "three strikes out"-systeem,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer, Van Vliet en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 541 (29984).

De beraadslagingen over deze motie vangen direct aan met de interruptie van de heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Een vraag die natuurlijk direct bij mij opkomt bij deze motie is tweeledig. Over de inhoud: wat heeft de reiziger eraan als er lijnen worden afgeknipt? Er is een toezegging gedaan door de staatssecretaris dat dit onderzocht gaat worden. Wat is dan nog de toegevoegde waarde van deze motie?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De staatssecretaris heeft aangegeven dat ze aan de rechter wil vragen wat wanprestatie is. Het is te doen gebruikelijk dat de rechter in de notulen van de Kamerdebatten kijkt om te zien welke duiding de Kamer daaraan heeft gegeven. Die duiding wil ik hier heel duidelijk neerleggen in een motie. Met alle respect voor de rechter, maar wij bepalen hier het beleid en niet de rechter. Het is belangrijk dat de Kamer dit principe als denkrichting meegeeft in een motie, zodat de rechter daarmee zijn voordeel kan doen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dan blijft het eerste deel van mijn vraag nog openstaan, namelijk wat de reiziger eraan heeft dat u delen van het hoofdlijnennet afknipt. Dat veroorzaakt waarschijnlijk een chaos op het spoor, zoals in Engeland een paar jaar geleden het geval was. Deelt u die mening?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Die chaos is er al. Want de NS heeft kennelijk drie keer onder de bodemwaarde gepresteerd. Daar heb ik het over. Dat is niet goed voor de reiziger. Het is geen doel op zich om delen van de concessie af te knippen, dat is alleen aan de orde als de prestaties ruim onvoldoende zijn. Dat zijn ze bij three strikes out. Dan wil ik bewerkstelligen dat ook lijnen aan het uiteinde van het hoofdrailnet kunnen worden aanbesteed, gezien ook de goede ervaringen die we hebben bij het aanbesteden van regionale lijnen. Daarmee zijn namelijk de kwaliteit omhoog en de kosten omlaag gegaan. Het gaat erom dat we de NS door middel van aanbestedingen scherp houden en zo te komen tot betere prestaties. Boetes werken onvoldoende als prikkel. Dat is vestzakbroekzak.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Dit principe spreekt het CDA zeer aan. Wij hebben dat zelf ook geopperd: als je exclusief een concessie krijgt die je vervolgens niet waarmaakt, dan is het niet meer dan redelijk en billijk dat ook andere partijen een bod mogen doen. U hebt het over drie keer fout en je bent eruit, maar u spreekt ook over principes. Daaronder wil het CDA verstaan dat je, als je meerdere keren aantoonbaar de fout bent ingegaan — dus een stapeling van fouten — een deel van de concessie kunt verliezen. Mag ik de motie van de VVD zo lezen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Zo mag u de motie lezen. Er staat een toelichting onder de motie, maar aangezien ik nog twee moties wil indienen, heb ik geen tijd om deze motie uitgebreid toe te lichten. Dat kan ik nu wel doen. Ik heb onderaan gezet dat je bij drie keer binnen de vijf jaar onder de bodemwaarde presteren, moet gaan kijken naar een lijntje aan het uiteinde van het hoofdrailnet per bodemwaarde om te zien of je dat lijntje kunt aanbesteden. Dat werkt volgens ons als voldoende prikkel om de NS te stimuleren om te presteren. Het is geen doel op zich, maar gewoon een prikkel.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Waarbij natuurlijk, als het keer op keer fout gaat, het een doel kan zijn om de reizigers een beter bod aan te bieden, zodat ook andere partijen een kans krijgen. Nog even voor alle scherpte: gaat deze motie echt expliciet over de komende onderhandse megaconcessie? De concessie stellen we immers vandaag in feite vast, en daarin is dit nog

niet geborgd. Kunnen we VVD en kabinet erop aanspreken dat, als de motie wordt aangenomen, de richting die daarin wordt gegeven gaat gelden voor de hoofrailconcessie waarover we thans besluiten?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat kan ik bevestigen: het gaat over de concessie die we voor de komende tien jaar gaan verlenen. In de Wet personenvervoer 2000 is geregeld dat je bij wanprestatie delen van de concessie kunt afnemen. Deze motie beoogt daaraan invulling te geven. Want de staatssecretaris heeft gezegd dat ze de rechter gaat vragen wat dat precies betekent. De rechter maakt geen beleid, maar kan wel de denkrichting oppikken uit de debatten die we hier voeren. Dat heb ik met deze motie willen neerleggen. Dat is de juiste weg.

De **voorzitter**:
Uw volgende motie, graag.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Mijn volgende motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de NS in artikel 57 constructief met regionale spoorvervoerders samenwerkt aan de geldigheid van vervoerbewijzen van deze vervoerders;

verzoekt de regering, artikel 57 uit te breiden met andere aanbieders van openbaar vervoer en andere aanbieders van mobiliteitsarrangementen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 542 (29984).

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De laatste motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de ACM slechts een bindende aanwijzing achteraf kan geven inzake de netverklaring voor stations;

verzoekt de regering, in de concessie voor het hoofdrailnet op te nemen dat een bindende aanwijzing van de ACM voor de inwerkingtreding in de stationsverklaring is verwerkt en dat er slechts een stationsverklaring hoeft te komen op het moment dat dat nodig is in plaats van ieder jaar, waarbij de ACM telkens in de gelegenheid wordt gesteld de nieuwe stationsverklaring vooraf te toetsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 543 (29984).

En schept u even adem, mevrouw De Boer.

□

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Mijn eerste motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in artikel 29 van de ontwerpconcessie is opgenomen dat NS in redelijkheid, samen met andere partijen, moet zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen in de stationsgebieden en voor optimale benutting van de beschikbare fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied;

overwegende dat de zorg voor goede fietsparkeervoorzieningen bij stations een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van ProRail, NS, regionale vervoerders en gemeenten;

verzoekt de regering, aan artikel 29, lid 2, de volgende zin toe te voegen: "NS draagt naar redelijkheid bij aan de integrale kosten van het fietsparkeren bij stations, waarbij een evenwichtige kostenverdeling tussen alle bij het fietsparkeren betrokken partijen het uitgangspunt is.";

verzoekt de regering tevens, te bewerkstelligen dat alle bij het fietsparkeren bij stations betrokken partijen een roadmap uitwerken waarin de stappen staan om te komen tot voldoende plaatsen met voldoende kwaliteit en een efficiënte benutting, waarbij partijen in een convenant de verdeling van verantwoordelijkheden en de financiële bijdragen afspreken;

verzoekt de regering voorts, de Kamer binnen een jaar te informeren over concrete afspraken die alle betrokken partijen hebben vastgelegd,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 544 (29984).

Hoeveel moties hebt u?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
We kijken hoever we komen.

De **voorzitter**:
Ga uw gang.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, in artikel 10 van de vervoerconcessie te regelen dat consumentenorganisaties ook overleg- en adviesrecht krijgen over grensoverschrijdend vervoer met internationale treinen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 545 (29984).

Hiervoor heb ik het pauzeknopje even ingedrukt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Mijn derde motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, voor prestatie-indicatoren in de vervoer- en beheerconcessie ook bodemwaarden vast te stellen waaronder de prestaties per corridor niet mogen zakken, en een informatie-indicator op te nemen voor de reizigershinder als gevolg van geplande werkzaamheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 546 (29984).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Dat was een advies van de commissie-Kuiken.

Mijn vierde motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, artikel 49 van de vervoerconcessie aan te passen zodat NS adviesrecht krijgt over de opening van nieuwe stations in plaats van een veto middels de bedieningsgarantie,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 547 (29984).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Mijn vijfde motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, artikel 46, lid 3 en 4, van de vervoerconcessie aan te passen zodat NS verplicht is te voorzien in een verbinding met Luik en Düsseldorf door middel van een intercityverbinding zodra de infrastructuur daarvoor gereed is,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 548 (29984).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Mijn zesde motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de intercitydiensten Amsterdam-Brussel en Amsterdam-Berlijn zich in reissnelheid en comfort niet onderscheiden van andere intercitydiensten en een hogere prijs voor internationale reizigers niet past bij het streven naar een onbelemmerd verkeer van reizigers binnen Europa;

verzoekt de regering, artikel 65, lid 3, van de ontwerpconcessie voor het hoofdrailnet te wijzigen door:

- in de eerste zin de verwijzing naar de treinen in artikel 62 uit te breiden met de treinen in artikel 46 (overige grensoverschrijdende treinen met uitzondering van HSL-diensten);
- in de tweede zin "Voor binnenlandse reizen in die treinen" te vervangen door "Voor het Nederlandse deel van reizen in die treinen",

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 549 (29984).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Als u het leest, is het ongetwijfeld duidelijker dan net, toen ik het voorlas.

De **voorzitter**:
Ik kan u alleen maar adviseren om er voortaan minder te maken. Maar dat is niet echt een objectief advies. Dus eigenlijk mag ik dat niet zeggen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Ik heb een korte vraag: in welk deel van de treinen komen er helemaal geen stopcontacten meer omdat dat niet meer zou lonen? En wanneer zijn al die treinen waarvoor het niet loont om stopcontacten in te bouwen, eruit?

Ik spreek een bedankje uit aan de staatssecretaris voor de brief van vanochtend, over de samenloop en datgene wat ze op dat punt in de concessie gaat wijzigen om ervoor te zorgen dat een eventuele sanctie niet in tegenstrijd is met de concessie. Ik dank haar voor die brief. Ik heb drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, in de concessie met de NS vast te leggen dat abonnementhouders het recht hebben een aantal maal per jaar de kosten van het treinkaartje te declareren, indien zij hun abonnement vergeten zijn, en dit niet over te laten aan een informele coulanceregeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 550 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de plaatsing van ov-poortjes op stations de uitkomst is van een zorgvuldige procedure tussen NS en gemeenten, waarbij rekening wordt gehouden met lokale en landelijke belangen zoals interwijkverbinding en sociale veiligheid;

van mening dat daar waar NS en gemeenten er, na deze zorgvuldige procedure, onverhoopt niet samen uitkomen, er wel democratische controle moet zijn op het uiteindelijke besluit;

verzoekt de regering, daar waar er geen overeenstemming wordt gevonden tussen NS en gemeente over de plaatsing van de ov-poortjes, deze poortjes niet te sluiten alvorens zij met de partijen heeft geprobeerd een oplossing te bereiken, en de Kamer over het voorgenomen besluit is geïnformeerd en de mogelijkheid heeft gehad zich hierover uit te spreken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 551 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief geen wensenlijstje is, maar aangeeft waar, binnen de afspraken in de concessie, het volgende jaar extra nadruk op zou moeten worden gelegd;

overwegende dat als de reiziger op één, twee en drie staat, het niet past de reiziger pas na vaststelling ervan te informeren over de prioriteiten die in zijn naam gesteld worden;

verzoekt de regering, de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief in concept toe te sturen aan de Kamer, reizigersorganisaties en goederenvervoerders, en mede op basis van hun input de definitieve beleidsprioriteitenbrief aan de NS te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 552 (29984).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Uiteraard realiseer ik me dat er na het toesturen van de beleidsprioriteitenbrief aan de NS nog een gesprek plaatsvindt met de NS, en dat we daarna in de terugkoppeling pas horen wat er definitief is gebeurd. Maar dit leek mij een zorgvuldige procedure.

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Ik heb de volgende moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het afsluiten van stations middels de ov-chipkaartpoortjes in bepaalde gemeenten verstrekkende gevolgen kan hebben wanneer inwoners het station ook als passage tussen wijken gebruiken;

overwegende dat bij het overleg met de desbetreffende gemeente over het afsluiten van stations het van belang is dat de gemeenteraad hierbij betrokken wordt;

verzoekt de regering om het afsluiten van de ov-chipkaartpoortjes door de NS bij stations die tevens een passage vormen tussen verschillende wijken alleen toe te staan wanneer hier een meerderheid van de gemeenteraad achter staat,

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. 553 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het reizen met de trein voor gehandicapten verre van ideaal is en dat het nog tot na 2030 zal duren voordat alle treinstellen zelfstandig toegankelijk zijn;

overwegende dat het inbouwen van een lift mogelijk een oplossing is voor het beter toegankelijk maken van met name de VIRM-treinstellen;

verzoekt de regering om in samenspraak met de NS fabrikanten van rolstoelliften de kans te geven om een testexemplaar in een van de VIRM-treinstellen in te bouwen om zo de werking van de lift in de praktijk te kunnen beoordelen,

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. 554 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het opleggen van mogelijke boetes aan de NS en ProRail, waar de Staat zelf de enige aandeelhouder van is, weinig effectief blijkt en eerder zorgt voor een negatiever imago van het spoorvervoer;

verzoekt de regering om het boeteregime uit de concessie te halen en enkel in te zetten op het belonen bij goede prestaties, waarbij deze beloning ten goede moet komen aan extra investeringen ten gunste van de reiziger,

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. 555 (29984).

De heer **Bashir** (SP):
Tot slot wil ik, namens de SP-fractie, de NS feliciteren met het verkrijgen van deze concessie. Wij wensen de NS heel veel succes met het uitvoeren van de concessie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Wij feliciteren de NS ook. Ook ik hoop er dagelijks goed gebruik van te kunnen maken.

Ik heb een paar opmerkingen en een motie. De opmerkingen gaan over de aangenomen moties van GroenLinks. Er zijn er twee: een over stopcontacten op de stations en een andere over stopcontacten in de treinen. Ik zou in de uitvoering daarvan graag meer voortgang hebben. Ik heb geen motie om dat specifiek in deze concessie beter te verankeren. Ik hoop echter wel dat de staatssecretaris het wat serieuzer neemt dan dat ze alleen maar zegt dat een stopcontactenpaal op een station €35.000 kost, om het vervolgens om die reden af te wijzen. Dezelfde redenering geldt ook voor de wc's. Als die niet in de treinen zitten, moeten ze in elk geval op de stations ruim voorradig zijn.

Ik had een soortgelijke motie als de SP over het draagvlak van de gemeentes. Die ga ik niet voorlezen, want de voorgelezen motie was perfect. GroenLinks steunt in grote mate dat de gemeenteraad, in het geval van een doorgang, mee moet kunnen beslissen of die doorgang al dan niet dichtgaat. Je kunt hierbij bijvoorbeeld denken aan de situatie in Leiden.

Dan dien ik nu mijn motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de NS publiekelijk de wens heeft uitgesproken om duurzamer te ondernemen;

overwegende dat dat duurzame ondernemerschap van de NS op elk NS-station expliciet tot uitdrukking zou moeten worden gebracht, bijvoorbeeld door energiebesparende maatregelen of bijvoorbeeld door gescheiden afvalinzameling;

verzoekt de regering om de duurzaamheidsprestaties van NS-stations in de komende concessieperiode aan te scherpen en de Kamer jaarlijks te informeren over de uitvoering daarvan,

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. 556 (29984).

□

De heer **De Rouwe** (CDA):
Voorzitter. Ik heb een viertal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ook de internationale verbindingen van de NS zijn opgenomen in de concessie;

overwegende dat dat onlogisch is, aangezien dat vervoer buiten het hoofdrailnet plaatsvindt;

verzoekt de regering, de concessie hoofdrailnet op dit punt te verduidelijken, in die zin dat door de opname van internationale verbindingen niet het exclusieve recht hierop gegeven wordt aan de NS,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 557 (29984).

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Internationale treinverbindingen zijn geliberaliseerd. Andere vervoerders mogen ruimte aanvragen op deze verbindingen. De heer De Rouwe wil dat in een motie proberen te regelen, maar dat is dus overbodig. Stel je nou voor dat de motie afgestemd wordt. Welke situatie hebben we dan?

De heer **De Rouwe** (CDA):
Met de steun van de VVD wordt de motie niet afgestemd. Bovendien is het precies zoals mevrouw De Boer zegt: het kan al, dus waarom nemen we dat dan op in een hoofdrailnetconcessie die we exclusief geven? In onze ogen is het een onnodige drempel voor het internationaal vervoer, waarvan we in Europa en Nederland hebben gezegd dat het mogelijk moet kunnen zijn. Daarom willen we die drempel eruit halen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Nogmaals, Europeesrechtelijk gezien kunnen andere vervoerders ruimte aanvragen op internationale treinverbindingen. Dat hoeft dus niet per motie geregeld te worden. De hoofdrailnetconcessie gaat over het binnenlands vervoer. Daar gaat het eigenlijk over. Is deze motie dus niet overbodig?

De heer **De Rouwe** (CDA):
Was het maar zo, dan had ik haar niet ingediend.

De **voorzitter**:
Nou, dat weet je maar nooit. Gaat u verder, mijnheer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA):
U mag best meedoen, voorzitter. Dat lijkt me heel interessant. Wat bedoelt u daar precies mee?

De **voorzitter**:
Het was een grapje. Gaat u verder.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Van mij ook, sorry. Ons punt is nou juist dat in de hoofdrailnetconcessie, waarin iets exclusief wordt weggeven aan de NS, ook iets staat over internationale treinverbindingen. Ons standpunt, en volgens mij ook dat van de VVD, is dat het daar niet in thuishoort. Met deze motie willen we dat eruit halen.

Ik kom bij mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij de controle op de naleving van de criteria van de concessie HRN de prestatiegegevens van de NS belangrijk zijn;

verzoekt de regering, in de concessie op te nemen dat de meting van de prestatiegegevens en de klantoordelen door een onafhankelijk instituut dienen te worden gedaan;

verzoekt de regering tevens, een gelijke aanpak bij andere vervoerders op het spoor te bewerkstelligen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 558 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het gebruik van de ov-poortjes bij verschillende gemeenten op bezwaren stuit in verband met de toegankelijkheid van het stationsgebied;

verzoekt de regering, bij de afweging ten aanzien van het al of niet gebruiken van ov-poortjes het oorspronkelijke doel, het voorkomen van zwartrijden en het verhogen van de veiligheid, in de afweging van belangen nadrukkelijk te betrekken,

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. 559 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij het verlenen van de concessie hoofdrailnet aan de NS voor een lange periode van tien jaar rechten en verplichtingen worden afgelegd;

overwegende dat de behoefte kan ontstaan bij zowel de concessieverlener als de vervoerder vanwege voortschrijdend inzicht om de concessie aan te passen;

overwegende dat in een dergelijke situatie behoefte is aan een nader advies van een onafhankelijke instantie;

verzoekt de regering, jaarlijks de Kamer te informeren of voortschrijdend inzicht bij de betrokken partijen heeft geleid tot de behoefte om de concessie aan te passen;

verzoekt de regering tevens, in de concessie op te nemen dat een tussentijdse wijziging mogelijk is, waarbij de Kamer daarover nader advies kan vragen bij een instantie zoals de Algemene Rekenkamer en/of de Autoriteit Consument & Markt,

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. 560 (29984).

☐

De heer **Klein** (50PLUS/Klein):
Voorzitter. Allereerst hebben we een belangrijke mijlpaal bereikt met de tienjarige concessie die vanaf 1 januari ingaat voor de NS. Daarmee hebben zij het alleenrecht om op het hoofdrailnet te rijden. We hopen dat daarmee een basis wordt gelegd, met alle voorwaarden die er zijn, om goed en betrouwbaar treinvervoer in Nederland mogelijk te maken.

Voor het geval het niet altijd even goed gaat — dat hebben we de afgelopen jaren ook wel gezien — zit er in de concessie ook een boetesysteem. De NS moet dan geld betalen als straf voor de fouten die zijn opgetreden. Dat is niet in het belang van de reiziger. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een systeem van sanctionering waarbij het opleggen van boetes aan de NS kan leiden tot een vestzak-broekzakstroom van geld;

overwegende dat deze boetes ten goede moeten komen aan kwaliteitsverbetering voor de (trein)reiziger;

verzoekt de regering, inzichtelijk te maken aan welke maatregelen het geld van deze boetes besteed wordt en de Tweede Kamer hierover te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 561 (29984).

De vergadering wordt van 14.23 uur tot 14.30 uur geschorst.

Voorzitter: **Voordewind**

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voor haar reactie op de ingediende moties.

☐

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Er zijn 25 moties ingediend en er zijn twee vragen gesteld die ik in een keer zal beantwoorden.

De motie op stuk nr. 537 verzoekt de regering de HSL-Zuid niet in de hoofdrailnetconcessie op te nemen. Ik heb hierover gisteren ook al met de heer Madlener gesproken. Deze afspraak is in 2012 met de Kamer gemaakt. Ik ontraad de motie.

In de motie op stuk nr. 538 wordt de regering gevraagd periodieke sturingsmomenten in de concessie in te bouwen. De vervoersconcessie verschaft het kader, waarbij verschillende partijen vanuit hun eigen belangen de samenwerking aangaan. In de beleidsprioriteitenbrief kan ik inspelen op actuele ontwikkelingen voor perioden van een jaar. Ik denk dat ik daarmee voldoende momenten heb. Ik ontraad de motie.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 539, waarin de regering wordt verzocht om sociale veiligheid als apart hoofdstuk op te nemen in de concessie. Bij het onderwerp "poortjes" kom ik nog even terug op het onderwerp "sociale veiligheid", want daartoe zijn zij op aarde en niet ter decoratie. Het lijkt mij niet verstandig om daarvoor een separaat hoofdstuk op te nemen. Op andere terreinen, bijvoorbeeld als het gaat om terroristische dreigingen, zijn afspraken gemaakt over veiligheid et cetera. De Nederlandse Spoorwegen hebben een klantoordeel "sociale veiligheid" waarop zij worden afgerekend. Ik zou dit dan ook niet separaat op deze plek willen toevoegen. Ik ontraad de motie.

De heer **De Graaf** (PVV):
Ik heb een korte vraag. Natuurlijk gaat het niet alleen om de poortjes, zoals de staatssecretaris zelf al aangeeft. Wij leven echter in een tijd dat de dreiging steeds verder toeneemt, zoals wij de afgelopen weken ook hebben gezien. Is het niet handig om die dreiging en de gemaakte afspraken in een hoofdstuk samen te vatten en toe te voegen aan de concessie? Ik vraag dat nogmaals aan de staatssecretaris, want de dreiging kan de komende jaren wellicht nog erger worden, waardoor zo'n hoofdstuk alsnog nodig is. Dan zijn de tussentijdse aansturingsmomenten misschien te kort.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Sociale veiligheid in treinen en bij transfervoorzieningen maken zowel in de ontwerpbeheerconcessie als in de ontwerpvervoerconcessie expliciet deel uit van de prestatiegebieden. Dat is zo opgenomen in de conceptontwerpconcessies. De NS en ProRail dienen zelf invulling te geven aan deze prestatiegebieden en hierover te rapporteren in het beheer- en vervoerplan. Op die manier is het geborgd wat betreft het spoor. Ik zei al dat, als het om terroristische dreigingen gaat, er afspraken zijn gemaakt tussen de minister van Veiligheid en Justitie, de NCTV en mijn ministerie. Mocht er nadere sturing nodig blijken, dan kan dat geborgd worden in de beleidsprioriteitenbrief. Wij hoeven dat dus niet toe te voegen aan de concessie. Om die reden ontraad ik de motie.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 540, waarin de regering wordt verzocht om het papieren kaartje opnieuw in te voeren. Ik begrijp de motie en het sentiment, maar wij hebben op 9 juli jl. afscheid genomen van het papieren kaartje en dat gaat niet terugkomen. Ik ontraad deze motie.

De heer **De Graaf** (PVV):
Ik houd deze motie dan even aan.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer De Graaf stel ik voor, zijn motie (29984, nr. 540) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 541 van mevrouw De Boer, mevrouw Van Veldhoven en de heer Van Vliet. In deze motie wordt de regering verzocht om in kaart te brengen op welke wijze vervoerders, inclusief de NS, de concessie deels ontnomen kan worden bij wanprestatie volgens bijvoorbeeld het "three strikes out"-systeem. De mogelijkheid tot het gedeeltelijk of geheel intrekken van de concessie is geborgd in de Wet personenvervoer. Mevrouw De Boer sprak een aantal keren over een rechter, maar ik heb aangegeven dat ik dit juridisch zou laten toetsen. Als je namelijk zou overgaan tot het gebruik van wanprestatie, zou de consequentie daarvan, te weten het geheel of gedeeltelijk intrekken van de concessie, een enorm probleem veroorzaken. Je hebt niet van het ene op het andere moment een andere vervoerder. Er moet dan worden aanbesteed en er moet dus een heel traject worden doorlopen. Dat is bijzonder ingrijpend. Ik laat dus juridisch bekijken wat mogelijk is, zodat het uiteindelijk houdbaar is bij de rechter. Ik weet niet of dat door elkaar werd gehaald, want ik hoorde de heer De Rouwe ook wat over de rechter zeggen. Alhoewel ik het niet eens ben met de kleuring, heb ik de Kamer toegezegd de suggestie van "three strikes out" daarbij te betrekken. Dat advies is er voor het krokusreces. Aangezien het een bepaling is in de wet wil ik die verduidelijking ook op dat niveau regelen en niet in de concessie. Dat geldt ook voor de andere concessies. Ik beschouw de motie als ondersteuning van beleid, maar dan wel in die context.

In de motie op stuk nr. 542 wordt de regering verzocht om artikel 57 uit te breiden met andere aanbieders van openbaar vervoer en andere aanbieders van mobiliteitsarrangementen. Artikel 57 reguleert de samenwerking met andere vervoerders en decentrale overheden met betrekking tot concessie-overstijgende onderwerpen. In de concessie wordt de zakelijke markt niet gereguleerd. Daar heeft de NS de vrijheid om met aanbestedingen mee te doen, al dan niet met andere partijen. Het staat de NS ook vrij om samen met andere partijen tot interessante proposities te komen. Dat zal de NS ook zeker doen als dat commercieel aantrekkelijk is. Dat is niet iets om te reguleren in de concessie. Daarin staan zaken die niet vanzelf tot stand komen. Ik ontraad dan ook de motie.

De motie op stuk nr. 543 verzoekt de regering in de concessie voor het hoofdrailnet op te nemen een bindende aanwijzing van de ACM. Op basis van de implementatie van de herschikkingsrichtlijn in wetgeving kan de ACM voor inwerkingtreding van de stationsnetverklaring maar na de publicatie ervan een bindende aanwijzing geven indien ze dat noodzakelijk vindt. Het is dus niet noodzakelijk dat in de concessie op te nemen. De stationsnetverklaring is gekoppeld aan de netverklaring van ProRail. Deze netverklaring van ProRail verschijnt op basis van de Europese regels jaarlijks en de stationsnetverklaring zal daarom ook jaarlijks moeten verschijnen en niet alleen op het moment dat dit nodig is. Ik ontraad dan ook de motie.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat laatste is op zich prima, maar mijn vraag is of het in het kader van de rechtszekerheid niet te billijken is dat een bindend advies van de ACM gelijk wordt opgenomen in de stationsnetverklaring.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Bij het proces zoals dat nu is ingericht, kan de ACM volledig haar rol pakken, weliswaar op een ander moment dan mevrouw De Boer wil maar wel met exact hetzelfde resultaat. Daarom ontraad ik de motie.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Het gaat mij echt om het resultaat. Wanneer wordt die bindende aanwijzing opgenomen in die stationsnetverklaring? Stel dat er beroep tegen wordt aangetekend, is dan de stationsnetverklaring geldig met de bindende aanwijzing van de ACM of zonder de bindende aanwijzing van de ACM? Dan kunnen we namelijk zo weer een aantal jaren verder zijn en dan bereiken we niet wat we willen bereiken.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik heb zo-even aangegeven dat de stationsnetverklaringen jaarlijks zullen moeten verschijnen en niet alleen op het moment dat het nodig is. Dat is een proces waarin de ACM op de haar geëigende momenten haar eigen onafhankelijke rol kan pakken. Dat is dus geborgd. Dat is de reden waarom ik deze motie ontraad. In zijn algemeenheid kan ik er nog aan toevoegen dat zaken die geborgd zijn, niet door dubbele borging in een concessie meer borging krijgen. Sterker nog, op een plek waarop dat eigenlijk niet zou moeten omdat het hierbij gaat over een vervoer- en beheerconcessie, popt dan opeens de onafhankelijke rol van een instantie als de ACM op.

De motie op stuk nr. 544 gaat over het fietsparkeren in stationsgebieden. Over dat onderwerp hebben we gisteren uitgebreid gesproken. Ik heb daarbij aangegeven dat ik de plicht dat er een convenant wordt gesloten tussen de partijen, in de concessie wil borgen. De motie vraagt om hetgeen ik in dat convenant wil borgen, alsnog in de concessie te zetten. Ik denk dat dit niet goed is, want de NS is maar een van de partijen die met dat convenant moeten gaan werken. Dan zou de NS met afspraken in de concessie het convenant in moeten. Ik denk niet dat er dan een evenwaardigheid ontstaat tussen de partijen die gezamenlijk die afweging moeten maken en dat convenant moeten sluiten. Ik ben de Kamer tegemoetgekomen door de convenantplicht en het meewerken van de NS daaraan mee te nemen in de concessie. Ik denk dat daarmee voldoende duidelijk is wat de rol van de NS is. Het bedrijf wordt gedwongen tot het convenant en de samenwerking. Het lijkt mij niet verstandig om elementen daarvan op te nemen. Om die reden ontraad ik de motie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Wij hebben hier uitvoerig over gesproken. Deze motie noemt het convenant waar de staatssecretaris het over heeft. Dat is dus goed. Ik snap alleen nog niet waarom het wijzigen van een artikel in de concessie het convenant in de weg zou zitten. Volgens mij is dat niet het geval. Er staat dat NS naar redelijkheid moet bijdragen aan de integrale kosten van het fietsparkeren bij stations. Er staat "naar redelijkheid" en ik constateer dat het op dit moment te weinig is. Wij vinden het heel belangrijk om in de concessie te regelen dat NS goed aan tafel zit bij het overleg.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik zal het toch nog een keer proberen toe te lichten. Er wordt ballast meegegeven aan een van de partijen. Het gaat om kostenverdeling, verantwoordelijkheden en financiële bijdragen. Er wordt gesproken van redelijkheid en van een evenwichtige kostenverdeling. Ik heb toegezegd dat ik een convenantplicht opneem in de concessie. De wijze waarop dat wordt ingevuld — het betreft veel stations in veel verschillende gemeentes waar de NS mee om de tafel moet — moet men kunnen bekijken. Ik verplicht de NS dat er tot een convenant wordt gekomen, maar ik wil geen woorden meegeven die daarin sturend kunnen zijn. Redelijkheid en evenwichtigheid zijn subjectieve begrippen. Het lijkt mij niet verstandig om deze begrippen vast te leggen. Nogmaals, de convenantplicht nemen wij in de concessie op.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Over redelijkheid en evenwichtigheid kun je discussiëren, en dat is juist goed. Iedere locatie is specifiek. Iedere keer moet opnieuw worden bekeken wat de positie van NS daarbij is.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Niet alleen de NS zit aan tafel. Er zijn ook andere convenantpartners. Zij gaan zonder die ballast aan tafel zitten. Ik neem op dat de NS gedwongen wordt om aan tafel te gaan zitten. Ik volhard in mijn standpunt om te voorkomen dat de NS op een dwingende manier in convenantafspraken met zo veel gemeentes terechtkomt. Ik heb het belang van fietsparkeren hoog op de agenda staan. Ik ken vele stations. Ik ken de situatie daar. Op deze manier wil ik dat graag borgen.

Ik kom op de motie op stuk nr. 545. Daarin wordt de regering verzocht om in artikel 10 van de vervoerconcessie te regelen dat consumentenorganisaties ook overleg- en adviesrecht krijgen over grensoverschrijdend vervoer met internationale treinen. Het wettelijk adviesrecht van consumentenorganisaties ziet op basis van een gerechtelijke uitspraak wel op het binnenlands vervoer met binnenlandse en internationale treinen, maar niet op het grensoverschrijdend vervoer. In de vervoerconcessie hebben consumentenorganisaties wel adviesrecht op internationaal vervoer. De organisaties binnen het Locov hebben de mogelijkheid om advies te geven over onder meer het prestatiegebied aangeboden vervoer. Hiertoe behoort onder meer een beschrijving van de ontwikkelingen in het grensoverschrijdend vervoer, zowel over de diensten als over de voorziening, en een opsomming van de voorgenomen wijziging in het vervoeraanbod in de komende vier jaar. Via deze weg hebben de consumentenorganisaties binnen het Locov adviesrecht op internationaal vervoer. Zojuist heb ik beschreven hoe dit geregeld is. Als ik de motie op deze manier mag interpreteren, beschouw ik haar als ondersteuning van beleid.

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de indiener of dat het geval is en ik zie haar knikken.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik kom op de motie op stuk nr. 546. Daarin wordt de regering verzocht om voor prestatie-indicatoren in de vervoeren beheerconcessie ook bodemwaarden vast te stellen waaronder de prestaties per corridor niet mogen zakken. Conform de Lange Termijn Spooragenda bevat de vervoerconcessie een beperkte set prestatie-indicatoren. Dat is ook de wens geweest van een meerderheid van de partijen. Het moest compact en eenduidig gebeuren. Dat is belangrijk voor de sturing, want dat kan dan gericht en efficiënt. Daarom bevat de concessie naast landelijke, gemiddelde prestatie-indicatoren een aantal specifieke indicatoren, om beter te sturen op afwijkingen van het gemiddelde. Ik richt mij hierbij op de essentiële prestaties voor de reiziger, namelijk punctualiteit en vervoerscapaciteit in de spits. Voor de NS is er voor de vervoerscapaciteit in de spits een prestatie-indicator geïntroduceerd voor de top tien aan slechtst presterende trajecten. Voor zowel de NS als ProRail zijn voor de reizigerspunctualiteit de tien slechtst presterende lijnen geselecteerd. Hiermee prikkel ik de NS om zich te concentreren op de prestaties die er voor de reiziger toe doen. Overigens heb ik breder met de NS en ProRail de afspraak gemaakt dat prestaties, zoveel als relevant is, gedifferentieerd in beeld worden gebracht. De indiener vraagt onder andere om sturing per lijn. Daarom moet ik de motie ontraden.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Er staat in de motie niet sturing "per lijn" maar "per corridor". Dat vind ik een belangrijk verschil. Volgens mij sluit de motie naadloos aan bij de adviezen van de commissie-Kuiken. Wellicht kan dat de staatssecretaris nog overtuigen, en ik hoop in ieder geval de Kamer, want het was een advies vanuit onze Kamer.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Als het gaat om per lijn, kom ik direct uit op ontraden. De KPI klanthinder als gevolg van storingen brengt mij echter op ondersteuning beleid. De motie is dus op zo'n manier opgesteld dat ze mij voor een wat lastig dilemma plaatst, en daarmee in een spagaat. De prestatie-indicator klanthinder als gevolg van storingen in infrastructuur wordt ontwikkeld. Ik ontraad deze motie uiteindelijk toch, omdat ik denk dat het er voldoende staat zoals het er nu staat.

Ik kom op de motie op stuk nr. 547 over adviesrecht voor de NS in plaats van vetorecht. Die motie ontraad ik, want de NS moet een bedieningsgarantie afgeven als maakbaarheid, attractiviteit voor de reiziger en betaalbaarheid geborgd zijn. Afspraken over betaalbaarheid worden aan de landsdelige tafels gemaakt. Ook moet een station bijdragen aan de kostendekkende exploitatie van het hoofdrailnet. Deze voorwaarden zijn belangrijk. Het afgeven van een bedieningsgarantie garandeert dat hieraan wordt voldaan. Dat is staand beleid.

In de motie op stuk nr. 548 verzoekt de Kamer de regering om de vervoersconcessie aan te passen zodat de NS verplicht is om te voorzien in een verbinding met Luik. Voor het bereiken en verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen is afstemming nodig tussen diverse partijen, niet alleen in Nederland maar ook in het buitenland. Mijn belangrijkste doelstelling is om barrières voor grensoverschrijdend vervoer weg te nemen en de betrokken partijen de ruimte te geven om samen tot verbetering en vernieuwing te komen. Een concessie stimuleert de NS hiertoe, en verplicht de NS om verbeteringen door te voeren. Het opnemen van verdergaande eisen dan nu het geval is, zet de uitkomst van dit gezamenlijk overleg wat mij betreft vast, en draagt niet bij aan het realiseren van de beste oplossing. Het onderwerp grensoverschrijdend spoor staat in het regeerakkoord. Ik heb dat hoog op mijn agenda staan. We zijn erg actief in het overleg en de dialoog met de provincies aan Nederlandse zijde, en eveneens met de partijen aan de andere zijde van de grens. Dat staat ook hoog op mijn agenda. Ik ontraad het om het te doen zoals in de motie staat.

De motie op stuk nr. 549 gaat over artikel 65. Op Nederlands grondgebied geldt een Nederlandse, gereguleerde tariefstructuur. Voor internationale tickets geldt dat de tarieven vrij zijn en dus ongereguleerd. Dit zijn internationale afspraken. Er bestaan tickets waarbij de reiziger tot de grens volgens het Nederlandse tarief betaalt. Deze diensten kunnen ook door andere partijen dan de NS worden uitgevoerd, bijvoorbeeld door de Deutsche Bahn. Ik ontraad deze motie dus.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter, dit is de laatste keer dat ik u lastig val. Ik hoor de staatssecretaris zojuist spreken over het Nederlandse tarief tot aan de grens. Dat is volgens mij nu juist iets wat niet aan de orde is. Het Nederlandse tarief geldt tot aan de laatste stopplaats in Nederland, niet tot aan de grens. Met deze motie wordt beoogd om dat laatste wel te bewerkstelligen. Nu geldt dat tarief niet voor tot aan de grens en is er in feite sprake van een soort grenstoeslag. Dat wil ik voorkomen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik zei al dat internationale partijen op al die lijnen kunnen rijden. Het is een geliberaliseerde markt wat betreft de tickets; de tarieven zijn vrij en dus ook internationaal gereguleerd. Dat is zo en dat wil ik niet anders regelen in een concessie, om een gelijk speelveld te behouden.

Ik kom te spreken over de informele coulanceregeling van mevrouw Van Veldhoven, de heer De Rouwe en mevrouw Dik-Faber. De NS hanteert een coulanceregeling bij abonnementhouders die vergeten zijn om in te checken of die de kaart vergeten zijn. Ik heb gezegd dat ik bereid ben om hiernaar te kijken. Ik ontraad echter het aannemen van de motie over het vastleggen van een andere verwoording in de concessie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
We hebben het over twee verschillende coulanceregelingen, ben ik bang. De NS past een coulanceregeling toe voor als je vergeet in te checken en je in de trein mogelijk een boete krijgt. Daar hebben we uitgebreid over gediscussieerd, ook in het AO. De staatssecretaris gaat bekijken wat ze kan doen. De motie gaat erover dat wanneer je op het station aankomt

en je ziet dat je je kaart vergeten bent, je een nieuw kaartje koopt bij het loket of de automaat, en dan het recht hebt om dat geld terug te vragen. Omdat het een uitgave is die je al gedaan hebt, vind ik dat je het recht hebt om dat geld terug te krijgen. Je kunt dat een aantal keren per jaar een automatisme laten zijn. Je mag van mij ook nog op een gegeven moment een coulanceregeling toepassen. Ik vind echter dat we dat recht moeten verankeren. Vandaar het verzoek om op dat punt niet uit gaan van een coulanceregeling maar van een recht. Dat is waar de motie over gaat.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik vind het niet automatisch een recht. Natuurlijk kun je af en toe je abonnement vergeten. Ik heb echter geen idee hoe zich dit ontwikkelt en ook niet hoe de markt zich gaat ontwikkelen. Ik vind het chique en belangrijk dat er een coulanceregeling is. Het is overigens dezelfde coulanceregeling. Maar ik wil het niet op dit moment op deze wijze in de concessie opnemen terwijl ik sowieso kan ingrijpen in het producten- en tarievenhuis via de wet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
We zijn het gewoon niet met elkaar eens. Dat kan. We zullen zien wat de Kamer ermee doet.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik ben het niet vaak niet met de Kamer eens, maar bij de moties wordt het altijd spannend.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 551 over de ov-poortjes. Ik heb uitgelegd waarom er ooit poortjes zijn gekomen. Dat is in overleg met de Kamer gebeurd. De argumenten daarvoor waren de sociale veiligheid en het tegengaan van zwartrijden. Het is belangrijk dat de NS op de stations waarop dat van toepassing is, er samen met de gemeente uitkomt. We zien ook een aantal heel goede voorbeelden, zoals gemeenten die ontzettend graag die poortjes willen omdat het problemen oplost. We zien ook dat het soms ingewikkeld is. Daar zijn enkele voorbeelden van bekend. Er zijn ook discussies over interwijkstations gaande. Ik heb gezegd dat ik het een lokale aangelegenheid vind. Juridisch kunnen er verschillende situaties ontstaan, bijvoorbeeld bij de vraag wie eigenaar is van welke grond of hoe dingen worden ingericht. Ik heb gezegd dat ik het belangrijk vind dat er overleg is en dat ik vind dat ik daar geen scheidsrechter in ben. De spoorwegen zijn namelijk verantwoordelijk voor een deel van de gebeurtenissen op de stations en het zijn de gemeenten wiens burgers daar soms voor een interwijkfunctie doorheen gaan. Ik wil hier geen scheidsrechter in zijn. Ik vind het wel belangrijk om te bekijken of ik een extra dimensie toe kan voegen op het moment dat het spannend wordt. Er moet altijd een oplossing komen. Ik wil een inspanningsverplichting aangaan om te kijken of mensen uit de loopgraven te halen zijn als ze daar figuurlijk in terecht zijn gekomen.

In de motie wordt gesproken over democratische controle. Er is een democratisch besluit genomen. Ik denk niet dat dit de juiste bewoordingen zijn om het bij de gemeenten neer te leggen. We hebben hier afspraken over gemaakt. We hebben daar een doel mee bereikt. Ik ontraad aanneming van deze motie. Ik vraag ook om begrip van de Kamer voor de situatie, om zaken door te kunnen laten gaan en om het te laten zoals het nu is. Wethouders zijn heel goed in staat om hun eigen processen in te richten. Partijen, consumentenorganisaties en de Nederlandse Spoorwegen; er zijn overal goede gesprekken gaande.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Veldhoven, het moet echt korter, want we moeten om uiterlijk 15.10 uur klaar zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ja, voorzitter, excuses.

Als ik nu de overweging over democratische controle schrap? Want die trapt blijkbaar op een paar lange tenen en dat is niet het doel ervan. Het gaat mij erom dat we ervoor zorgen dat, als er een conflict is, de poortjes niet worden gesloten totdat we een goede oplossing hebben, mede dankzij de staatssecretaris die als een soort primes inter pares wil proberen om mensen uit de loopgraven te halen. Dat is wat ik met de motie beoogde, niet om op de tenen van de democratische controle te stappen. Helpt dat?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dan zou ik hier toch nog een klein stukje van het debat willen voeren, want dan heb ik nog wel een vraag. Dat betekent dat er staat "de Kamer over het voorgenomen besluit te informeren". Dat gaat nog wel goed, maar dan komt het: "en de mogelijkheid gehad zich hierover uit te spreken". Daar gaat het echt fout. Als een Kamer het niet eens is met een besluit en poortjes wel of niet gesloten wil hebben, dan zijn we op een totaal verkeerd punt beland. Dan praten we over de sluiting van poortjes. U kunt het toch niet anders dan met mij eens zijn dat we dan heel ver van de lokale situatie weg zijn en dat een Tweede Kamer, een nationaal parlement, het gaat hebben over lokale oplossingen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik heb gisteren in het AO ook duidelijk aangegeven dat ik hoop dat wij niet voor gemeenteraad gaan spelen. Als de staatssecretaris ons ergens over informeert, dan kunnen wij ons daarover uitspreken. Als ik dat weghaal, wordt het niet anders. Ik ben wel blij dat de staatssecretaris het wel eens is met de andere punten. Als ik de twee punten waar de staatssecretaris problemen mee heeft eruit haal, is het dan ondersteuning van beleid, of blijft de staatssecretaris dan bij haar oordeel?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Als ik het zo mag lezen dat het erom gaat deze poortjes niet te sluiten voordat er is geprobeerd om met de partijen tot een oplossing te komen, waarbij ik het commitment van mij persoonlijk met mijn departement inzet, en dat daarachter een punt staat, dan vind ik de motie ondersteuning van beleid.

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de indienster. Kan dat zo? Kunt u knikken of "nee" zeggen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik vind wel dat de Kamer hierover geïnformeerd moet worden. Daar zal ik een punt zetten. Ik pas de motie op die manier aan.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Maar als de Kamer zich mag uitspreken, betekent dat dat ik pas dan hoor of er definitief "ja" of "nee" wordt gezegd. Ik probeer het scherp te spelen, want ik vind dat we een lokale gemeenschap en een bedrijf te kort doen als wij hierover besluitvorming gaan nemen.

De **voorzitter**:
Ik stel voor dat u nog even kijkt naar de tekst, mevrouw Van Veldhoven. We moeten echt door naar de motie op stuk nr. 552.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter, excuus dat het zo veel tijd in beslag neemt, maar wij hebben het hier over een enorm groot onderwerp. Ook over de uitspraak "verzoekt de regering de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief in concept toe te sturen" verschillen de D66-fractie en ondergetekende van mening. Ik baseer de beleidsprioriteitenbrief onder meer op de actuele prestaties van de NS en ProRail. Die krijgt de Kamer jaarlijks toegezonden. Ik baseer de prioriteiten mede op de in samenspraak met de Tweede Kamer vastgestelde langetermijnspooragenda en de kaders van de concessie. NS en ProRail werken hun plannen uit aan de hand van beleidsprioriteiten. Overeenkomstig de huidige praktijk ontvangt u na instemming de plannen en de brieven, zodat hierover het gesprek gevoerd kan worden. Daarbij kan expliciet stilgestaan worden bij de wensen van de Kamer voor het volgend jaar en deze wensen weeg ik mee bij het opstellen. De procedure rondom het opstellen wordt dan ook niet langer dan die nu is. Ik ontraad dan ook deze motie.

De motie op stuk nr. 553 verzoekt de regering om het afsluiten van de ov-chipkaartpoortjes door de NS bij stations die tevens een passage vormen tussen verschillende wijken alleen toe te staan wanneer hier een meerderheid van de gemeenteraad achter staat. Ik heb net al betoogd hoe ik kijk naar het proces en hoe dat zou moeten zijn. Het gaat om maatwerk bij stations. Bij een aantal stations heeft de stationshal een belangrijke verbindingsfunctie. In de vervoersconcessie is geborgd dat de NS een zorgvuldig proces moet doorlopen, maar ook de gemeenten moeten meewerken aan dit proces. Ik heb mijn toezegging nog een keer herhaald dat ik me persoonlijk zal inzetten om niet in onmogelijke situaties terecht te komen, in gedachten nemend waartoe dit bedoeld was. Ik vind dat een doorslaggevende bevoegdheid van een gemeenteraad hier niet in past en ontraad dan ook de motie.

De motie op stuk nr. 554 pleit ervoor om rolstoelliften de kans te geven om een testexemplaar in één van de VIRM-treinstellen in te bouwen. Ik ben intensief met de NS, mevrouw Prommenschenckel en de vereniging Ieder(in) in gesprek geweest en ik heb daar verslag van gedaan. Het is duidelijk geworden dat bij gebruik van een lift persoonlijke assistentie verplicht is. De reiziger mag dus nooit de lift zelf bedienen. Dat is strijdig met het idee van zelfstandige toegankelijkheid, die de doelgroep wil. Wij hebben met het bedrijf van mevrouw Prommenschenckel gekeken of de liften die zij voorstelt, inpasbaar zijn in de trein. Dat bleek helaas niet het geval. Mijn uitgangspunt dat de toegankelijkheid zo veel mogelijk verbeterd moet worden door in te zetten op zelfstandig toegankelijke sprinters en de verbetering van de assistentieverlening. Dat is ook in de concessie geregeld. Ik voer daar samen met de NS en ProRail een programma voor uit, zoals de Kamer weet. Ik ga in gesprek. Ik heb wederom een brief toegezegd waarin ik daarop terugkom. Ik ontraad deze motie.

De **voorzitter**:
Ik zie nog een vraag bij de motie-Bashir op stuk nr. 554. Heel kort.

De heer **Bashir** (SP):
Volgens mij is er sprake van een misverstand dat steeds terugkomt. De liften waar het om gaat, kunnen zelfstandig worden bediend. Het enige probleem dat nog rest, is dat ergens in de regels staat dat het niet mag. Als je een experiment doet, mag je daar een uitzondering voor maken. In dit geval gaat het om één lift bij wijze van experiment om te kijken of het werkt. Laten wij het gewoon één keer doen in plaats van dat wij hier de hele tijd met elkaar over discussiëren. Dan weten wij of het werkt. Kan de staatssecretaris zich daarin vinden?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik blijf de motie ontraden. Wel wil ik de heer Bashir toezeggen dat ik in de volgende rapportage over toegankelijkheid wat breder zal kijken of dat inderdaad zo is, onder andere naar deze mogelijkheid. Dus ik doe hem een toezegging maar niet zoals die is geformuleerd in de motie.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 555.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dit is de motie op stuk nr. 554, voorzitter, waarin staat fabrikanten van rolstoelliften de kans te geven in de breedte om een testexemplaar in te bouwen. Ik zeg toe dat ik met de firma Prommenschenckel kijk of dit een van de mogelijkheden is, ook voor de assistentie. Maar zoals de heer Bashir de motie formuleert, ontraad ik haar.

De heer **Bashir** (SP):
Met deze toezegging van de staatssecretaris wil ik de motie aanhouden.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Bashir stel ik voor, zijn motie (29984, nr. 554) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**:
Dan gaan wij snel naar de motie-Bashir op stuk nr. 555.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dit beïnvloedt het concessietraject verder niet. Het is een separate aanhouding.

In de motie-Bashir op stuk nr. 555 wordt verzicht het boeteregime uit de concessie te halen en enkel in te zetten op belonen. Ik vind eigenlijk ook dat het zo zou kunnen zijn. Wij hebben ook gekeken naar de vraag: alleen belonen, alleen beboeten of een combinatie daarvan? Ik ken de argumenten van de heer Bashir om dit in te brengen. Ik heb gemotiveerd waarom ik het belangrijk vind dat er sancties blijven, maar ook dat er wordt beloond als na een midterm review blijkt dat er goed gepresteerd wordt. Ik ontraad deze motie.

Dan kom ik op motie-Van Tongeren op stuk nr. 556 over de duurzaamheidsprestaties van de NS. De concessie gaat over het vervoer. Er is een prestatiegebied duurzaamheid in opgenomen. De NS moet hier zelf invulling aan geven. Ik ontraad deze motie.

In de motie-De Rouwe/Van Veldhoven op stuk nr. 557 wordt de regering verzocht in de concessie hoofdrailnet een en ander rondom internationale verbindingen te verduidelijken. De opdracht voor internationale verbindingen in de concessie geeft de NS geen exclusiviteitsrecht. Dat kan ook niet, want dat zou strijdig zijn met Europese regels. Wel organiseer ik dat de NS deze lijnen in ieder geval bedient. Ik ontraad deze motie.

De motie-De Rouwe/Van Veldhoven op stuk nr. 558 gaat over het klantoordeel en een onafhankelijk instituut. Ik wil hierbij onderscheid maken tussen de te meten procesindicatoren, zoals punctualiteit, vervoerscapaciteit en het klantoordeel. Wat de procesindicatoren betreft maakt de verwevenheid van het operationele en logistieke proces met het produceren en meten van data het noodzakelijk dat de NS die meting zelf uitvoert. Om de onafhankelijkheid van deze metingen te borgen, verplicht ik de NS zijn meetsysteem op een dusdanige manier in te richten dat het een betrouwbaar beeld geeft van de prestaties van de NS. De jaarlijkse verantwoording dient daarom een verklaring te bevatten van een onafhankelijke instelling. Ook zal ik periodiek een audit uit laten voeren naar de prestatiemetingen.

Over klantoordelen is in de vervoersconcessie vastgelegd dat NS zal meewerken aan aansluiting bij de ov-klantbarometer. Dit maakt de vergelijking van klanttevredenheid tussen vervoerders mogelijk. Daarnaast heb ik gezegd dat de intentie is dat er vanaf 2016 onafhankelijk wordt gemeten. Dit ga ik voorbereiden. Ik ga de mogelijkheden en kosten in beeld brengen. Dit zal keuzes vergen. Ik zal de Kamer hierover informeren en de Kamer meenemen in de overwegen hieromtrent. Ik ontraad de motie vanwege het verzoek om onafhankelijke meting van procesindicatoren.

In de motie op stuk nr. 559 wordt de regering verzocht om bij de afweging ten aanzien van het al of niet gebruiken van ov-poortjes het oorspronkelijke doel, het voorkomen van zwartrijden en verhogen van veiligheid, in de afweging van belangen nadrukkelijk te betrekken. Dit is ondersteuning van beleid. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer, want dit is inderdaad precies waarom de poortjes in eerste instantie tot stand zijn gekomen.

In de motie op stuk nr. 560 wordt de regering verzocht om in de concessie op te nemen dat een tussentijdse wijziging mogelijk is waarbij de Kamer daarover nader advies kan vragen bij een instantie zoals de Algemene Rekenkamer en/of de Autoriteit Consument en Markt. Wij hebben een flexibele concessie. Wij hebben een kader neergezet, oningevuld en niet te gedetailleerd, juist omdat wij die tien jaar niet kunnen overzien. Wij hebben een beleidsprioriteitenbrief — programma's geven bijvoorbeeld ook flexibiliteit — waarin ik meeneem waarop ik wil sturen. Ik denk dat het verzoek niet verstandig is. Wij hebben de midterm review, waarmee we toetsen of een concessie na vijf jaar daadwerkelijk, werkt om de volgende vijf jaar weer even energiek en spannend te maken. Ik vind tussentijdse wijzigingen onverstandig en ontraad de motie.

De motie op stuk nr. 561 is van 50PLUS en gaat over geld en boetes. Ik heb gisteren gemeld dat het geld wordt besteed aan doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Ik heb toegezegd — de Kamer weet dat — dat ik de Kamer informeer over de besteding en ik zie de motie als ondersteuning van beleid.

Er is een vraag gesteld over de stopcontacten. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd in welke treinen stopcontacten zullen komen. Ik heb aangegeven dat ik stopcontacten in alle treinen belangrijk vind voor de vergroting van het gemak en het comfort van de reiziger en voor de aantrekkelijkheid van het ov. Ik ga verdere stappen zetten in het bieden van deze voorziening aan de reizigers. Recent heb ik schriftelijk gemeld dat de NS bij toekomstige aanbiedingen voor nieuwbouw van intercity's stopcontacten in zowel de eerste als de tweede klas als specificatie opneemt. De NS heeft besloten dit ook voor stoptreinen te doen. Ik juich dat besluit toe en ik ga ervan uit dat dit ook voor mevrouw Van Tongeren geldt. Voor de nieuwe treinen zal dus in stopcontacten worden voorzien. Vanaf 2019 stromen de eerste nieuwe stoptreinen in en vanaf 2021 de nieuwe intercity's. Vanwege het belang van de stopcontacten voor de reizigers ben ik geneigd de NS de opdracht te geven ook stopcontacten in te bouwen in het bestaande materieel, zowel in intercity's als in stoptreinen, zowel in de eerste als in de tweede klas. Ik kan nu echter geen belofte doen, want ik wil mijn uiteindelijke besluit baseren op de kosten, de inspanningen en de operationele consequenties. Een eerste ruwe inschatting van de NS is dat het inbouwen van oplaadvoorzieningen in de tweede klas wel 20 miljoen euro kan gaan kosten. Ik vind dit een fors bedrag en hiervoor zal eerst dekking moeten worden gevonden. Ik wil graag een integrale opgave ontvangen, die ik met de Kamer zal delen. Op basis daarvan neem ik het besluit. Hiermee ben ik aan het einde van mijn beantwoording.

De **voorzitter**:
Ik dank de staatssecretaris voor haar beantwoording. De stemmingen zijn hedenmiddag.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.