

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1163

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 19 oktober 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 26 september 2023 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 april 2023 inzake antwoorden op vragen commissie over wijzigingen programma van eisen nieuwe hoofdrailnetconcessie naar aanleiding van twee commissiedebatten op 1 november 2022 (Kamerstuk 29 984, nr. 1077) (Kamerstuk 29 984, nr. 1096);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 april 2023 inzake proces nieuwe HRN-concessie bij start consultatie (Kamerstuk 29 984, nr. 1099);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 juni 2023 inzake voorgenomen hoofdrailnetconcessie en plan B (Kamerstuk 29 984, nr. 1103);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 juli 2023 inzake reactie op de motie van het lid Van der Graaf over geen spitstoeslag in de hoofdrailnetconcessie opnemen (Kamerstuk 29 984, nr. 1117) (Kamerstuk 29 984, nr. 1123);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 juli 2023 inzake tariefonderzoek nieuwe HRN-concessie (Kamerstuk 29 984, nr. 1125);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 augustus 2023 inzake ontwerpconcessie hoofdrailnet 2025–2033 (Kamerstuk 29 984, nr. 1126);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 september 2023 inzake antwoorden op vragen commissie over de voorgenomen hoofdrailnetconcessie en plan B (Kamerstuk 29 984, nr. 1103) (Kamerstuk 29 984, nr. 1129);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 september 2023 inzake antwoorden op vragen commissie over de ontwerpconcessie hoofdrailnet 2025–2033 (Kamerstuk 29 984, nr. 1126) (Kamerstuk 29 984, nr. 1128).**

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: Wiendels

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Alkaya, Eppink, Van Ginneken, Van der Graaf, Haverkort, De Hoop, Krul, Madlener en Minhas, en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.34 uur.

De voorzitter:

Dames en heren. Ik wens u allen heel vriendelijk goedemiddag. Welkom bij het commissiedebat van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Op de agenda van vandaag staat de voorgenomen Hoofdrailnetconcessie. Daar is al een hoop om te doen geweest. We hebben al een aantal rondes gehad: een schriftelijke vragenronde en ook nog een technische briefing, of een rondetafelgesprek geloof ik. Vandaag hebben we het commissiedebat. Welkom. Welkom aan de mensen op de publieke tribune; fijn dat u in zulke groten getale aanwezig bent. Welkom aan de mensen thuis. Fijn dat u meekijkt. Welkom aan de Staatssecretaris: fijn dat u er bent, met uw ambtelijke ondersteuning. Uiteraard ook welkom aan de leden: fijn dat u er ook bent. Ik zie volgens mij dat de heer Minhas gelijk aan het begin van deze vergadering een punt van orde of iets dergelijks heeft. Het woord is even aan de heer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Voordat we beginnen aan het debat, wil ik iets aangeven. We hebben als commissie het goede gebruik dat we de antwoorden die wij verlangen in schriftelijke overleggen uiterlijk één week van tevoren ontvangen. We hebben twee schriftelijke overleggen gehad in aanloop naar dit debat. Het is een heel belangrijk debat. Collega Van Ginneken heeft terecht via de commissie een oproep gedaan aan de Staatssecretaris om ervoor te zorgen dat we de beantwoording tijdig binnen krijgen. Het moet me toch even van het hart dat we die beantwoording pas afgelopen vrijdag hebben gehad. Als de Staatssecretaris net als de Kamer van mening is dat we het debat op een goede manier moeten kunnen voeren, dan wil ik alvast aangeven dat ik het dan niet chique vind dat we de antwoorden pas afgelopen vrijdag hebben gehad. Dat zal ongetwijfeld invloed hebben op de verschillende bijdrages. Ik zou toch willen zeggen: er staan heel veel vragen open. Als die vragen niet op een goede manier worden beantwoord, sluit ik niet uit dat we dit debat op een ander moment moeten continueren.

De voorzitter:

U geeft een winstwaarschuwing. Ik kijk even of andere leden vanuit de commissie daarop willen reageren. Ik zie instemmend geknik bij de PVV en bij D66. Meneer De Hoop, u wilt daarop reageren: gaat uw gang.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik deel dit, maar ik sla even aan op de winstwaarschuwing dat we het debat dan verder moeten voeren op een ander moment. Het is echt van belang dat dit debat vandaag afgerond wordt. Ik doe mijn best om interrupties, net als alles vandaag, zo kort mogelijk te houden. Maar het gaat wel over een concessie voor de komende acht jaar. Die is van groot belang voor de toekomst van ons openbaar vervoer. Ik vind het dus wel belangrijk dat we met elkaar ambiëren om het vandaag af te maken. Er is ruimte voor de inhoud, maar vandaag moet het wel klaar zijn.

De voorzitter:

Waarvan akte. Ik zal u eraan houden dat uw interrupties kort zijn, meneer De Hoop. Meneer Madlener, wilt u nog wat zeggen over dit punt?

De heer Madlener (PVV):

Meneer De Hoop zegt te hopen op een afrondend debat, maar dat is natuurlijk niet aan de heer De Hoop. Hij mag dat hopen, maar het is natuurlijk aan de Kamer om te kijken of dat wel op z'n plaats is. Ik ben het daar op voorhand eigenlijk niet mee eens. Het is een zeer complex en lang contract dat we aangaan. Dat moeten we zorgvuldig doen. Het heeft namelijk grote consequenties voor de komende jaren. Ik ben het niet met de heer De Hoop eens, maar ik hoop dat de heer De Hoop zijn hoop wel uitkomt.

De voorzitter:

Dat hopen we met u, meneer Madlener. Dit debat staat gepland tot 22.15 uur. Ik wil voorstellen om ergens rond 19.00 uur een hapje te gaan eten met elkaar. Ik hoop dat we dan de hele termijn achter ons hebben, maar het zou zomaar eens zo kunnen zijn dat we dan nog maar net aan de schorsing toe zijn voor we de Staatssecretaris haar repliek kunnen laten geven. We gaan rond 19.00 uur in ieder geval schorsen voor het diner. We hebben tot 22.15 uur. Volgens mij hebben we dan best een hele hoop tijd om juist en goed over de inhoud met elkaar van gedachten te wisselen. Dat moet u uiteraard doen. Ik zal proberen dat zo goed mogelijk te begeleiden. Met uw welnemen gaan we vandaag vijf minuten spreken en doen we drie interrupties in tweeën. Als dat kort kan, kunnen we daar altijd nog een vierde interruptie aan toevoegen. Daar kunt u elkaar bij helpen.

Ik geef met veel plezier het woord aan de heer Krul namens de fractie van het Christen Democratisch Appèl.

De heer Krul (CDA):

Dank u wel, voorzitter. First things first. Het CDA is en blijft tegen een spitsheffing, in welke vorm dan ook. Persoonlijk kan ik wel waardering opbrengen voor de politieke handigheid van een oud-politicus om op de dag voordat de Kamer hierover debatteert, bekend te maken dat de heffing eigenlijk alleen maar voordelen kent. Maar, hoe laag het bedrag ook is en hoeveel het misschien eventueel ook oplevert buiten de spits of elders in het land: het blijft betekenen dat de verpleger, de politieagent en de basisschoolmeester en -juf een heffing gaan betalen om op hun werk te komen. Dat is nou juist de groep die buiten de Randstad woont, omdat ze daar al geen woning meer kunnen vinden. Het is wat ons betreft een slecht plan om deze mensen te straffen.

De voorzitter:

Meneer Krul, u heeft nog maar weinig gezegd, maar er is gelijk al een interruptie voor u van de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Ik steun de woorden van het CDA op dit punt, maar ik wil dan wel even wijzen op de heffing die het CDA voor de automobilisten in het verschiep heeft. Ik vind het namelijk een prachtig betoog dat de gewone mensen zonder heffingen naar hun werk moeten kunnen gaan, maar de automobilist wordt totaal in de steek gelaten met de snelle invoering van de kilometerheffing door het CDA.

De heer Krul (CDA):

Het CDA heeft zich uitgesproken tegen het rekeningrijden, en met name tegen het rekeningrijden op het platteland, waar mensen afhankelijk zijn van hun auto en geen alternatief hebben in de vorm van openbaar

vervoer. Wij zijn ertegen om juist deze doelgroep vervolgens de auto uit te jagen met het stelsel van het rekeningrijden. Dat heb ik ook in deze commissie gezegd; ik geloof dat dat in het commissiedebat Auto was. Alle varianten die zijn uitgerekend waren negatief voor de autogebruikers. Daar hebben wij grote vraagtekens bij. Dat kunt u ook terugvinden in ons verkiezingsprogramma, zou ik tegen de heer Madlener willen zeggen.

De voorzitter:

Dat heeft u bij dezen gedaan. Dat roept nog een vervolgvraag op van de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Ik meen me te herinneren dat het CDA met een verkiezingsprogramma kwam waarin stond dat het er alleen op het platteland niet zou moeten zijn en in de steden wél. Dus heb ik iets gemist?

De heer Krul (CDA):

Dan geeft de heer Madlener mij de kans om nog eens een flinke duit in het zakje te doen over ons verkiezingsprogramma. Wij zeggen in ons verkiezingsprogramma inderdaad dat we iets moeten doen tegen de drukte op sommige wegen in Nederland. Dat noemen we de «congesties». Bij het concept van rekeningrijden betaal je per kilometer, niet alleen in Nederland, maar ook in het buitenland als je daar met de auto rijdt of als je in een grensgebied woont. Dat zijn zaken die desastreuus uitpakken voor de automobilist, zeker daar waar de automobilist geen alternatief heeft. Daar zijn wij fel tegenstander van.

Er zijn ook plekken in Nederland waar je het als je goed openbaar vervoer en goede alternatieven hebt, wel degelijk aantrekkelijk kan maken voor iemand om met het openbaar vervoer naar werk, vrienden, zorg en onderwijs te gaan. Maar dat kan alleen als het alternatief er is. We moeten niet wegstijven van het feit dat het steeds drukker wordt op de weg, ook in de spits. Daarvoor moeten oplossingen gevonden worden. Maar wij zeggen heel nadrukkelijk: je kan niet de mensen straffen die geen alternatief hebben. Het idee van het rekeningrijden is echt de oude schoenen weggoien voordat we nieuwe hebben. Er is op heel veel plekken in Nederland geen dekkend openbaar vervoer, geen alternatief voor mensen. Die mogen we niet straffen.

De voorzitter:

Ik ga u wel helpen herinneren aan het feit dat dit een debat is over de concessie en niet over rekeningrijden. Doe ermee wat u denkt dat goed is. Kort aansluitend nog, meneer Madlener? Is het zo voldoende? Oké. U vervolgt uw betoog, meneer Krul.

De heer Krul (CDA):

Ik hoor graag van de Staatssecretaris welke mogelijkheden er bestaan om de paragrafen rondom de spitsheffing alsnog uit de concessie te halen. Voorzitter. De reiziger van en naar het Noorden verdient meer dan de voorliggende concessie. Deze concessie biedt voor het Noorden te weinig. Juist deze mensen hebben in de afgelopen maanden kunnen lezen dat er andere vervoerders zijn die zeggen daar meer treinen te kunnen rijden en daar zelfs geld mee te kunnen verdienen. En dat terwijl de NS beweert dat deze lijnen verlieslatend zijn. Ik moet zeggen dat dat wringt, want we kunnen de claims van de NS, ook die van gisteren, niet controleren. Voorzitter. Wellicht moeten de NS en de andere vervoerders nu even de oren dichtdoen, want plat gezegd maakt het ons niet uit wie de lijnen rijdt, als de mensen in het Noorden maar gewoon van Zwolle naar Groningen kunnen komen en als de reiziger maar kan rekenen op de derde en vierde trein, ook buiten de spits. We hebben van de NS gehoord dat er 10 tot 13 miljoen nodig is om die treinen te gaan rijden. Hierbij doe ik een

nadrukkelijke oproep aan het kabinet om dit te regelen. Ik hoop hierover een toezegging van de Staatssecretaris te kunnen krijgen. Neemt zij de derde en vierde trein tussen Zwolle en Groningen op in de concessie? Is dat niet mogelijk, dan kondig ik bij dezen een motie van het CDA aan om dit alsnog te regelen.

Ik stop nu zelf, maar daar gaat u natuurlijk over, voorzitter.

De **voorzitter**:

Nee, dat had u goed gezien. De heer Minhas zit een beetje verborgen achter zijn collega, dus ik had niet gezien dat hij een interruptie heeft.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik hoorde van de heer Krul dat allerlei mensen hun oren dicht moesten houden, maar gelukkig had ik mijn oren wagenwijd open. Mijn vraag aan de heer Krul is de volgende. Ik hoor hem heel gloedvol roepen om extra treinen voor het Noorden. Die oproep steun ik van harte. Alleen heb ik bij de behandeling van het programma van eisen een motie ingediend waarin ik de Staatssecretaris heb opgeroepen om te onderzoeken of er decentralisaties mogelijk zijn op dat spoor. Mijn vraag is heel simpel: waarom heeft de fractie van het CDA dan tegen die motie gestemd? Als we dat hadden onderzocht, was de uitkomst namelijk geweest dat er inderdaad meer mogelijkheden zijn voor het Noorden.

De heer **Krul** (CDA):

Het klopt inderdaad dat de heer Minhas van de VVD geen kans onbenut laat om te pleiten voor verdere marktwerking en liberalisering van het spoor, maar het CDA heeft al eerder uitgesproken dat NS wat ons betreft de hoofdvervoerder is. Wij hebben een heel bewuste keuze gemaakt, ook richting deze concessie, om zo veel mogelijk te gunnen aan NS. Dat is ons voornemen. En dan is het natuurlijk wrang als er beweerd wordt – NS heeft gezegd dat dat niet verifieerbaar is – dat andere vervoerders mogelijkheden zien die gunstiger zijn voor de reiziger. Daarom geef ik in dit debat aan dat, dat in acht nemende, het niet zo kan zijn dat de reiziger er uiteindelijk de dupe van is dat wij zeggen: NS mag dit als hoofdvervoerder gaan rijden en dus is er minder mogelijk. Daarom zeggen wij dat wij dit moeten compenseren binnen deze concessie. Wij moeten ervoor zorgen dat binnen deze concessie, met NS als hoofdvervoerder, ook de treinen van Zwolle naar Groningen gewoon vier keer gaan. Daar doen wij ook een voorstel voor. Ik weet dat de heer Minhas elke kans pakt om het spoor verder op te knippen. Het CDA kiest er heel bewust voor om dat niet te doen. Maar wij willen wel dat ook de reiziger in het Noorden zo veel mogelijk met het openbaar vervoer kan.

De heer **Minhas** (VVD):

Wat ik vooral constateer, is dat het CDA kiest voor het belang van de NS. En de VVD kiest niet voor marktwerking, maar voor het belang van de reiziger. Dat blijkt ook wel uit het aanbod dat we hebben liggen. Er kunnen meer treinen rijden, tegen nul euro subsidie. Dan heb ik de volgende vraag aan de heer Krul. We hebben gisteren de baas van de NS gehoord. Hij zegt dat het 13 miljoen euro gaat kosten als zij de extra treinen gaan rijden zoals die in een alternatief voorstel voorliggen. Is de heer Krul dan bereid om 13 miljoen euro extra over te maken van onze belastingkas naar de NS, of zegt hij dat we een andere vervoerder die een beter product kan leveren, zonder extra belastingcenten, ook moeten toelaten?

De heer **Krul** (CDA):

Hier komt de bovenliggende discussie weer naar boven tussen enerzijds decentralisatie en anderzijds marktwerking. Wij zijn ervan overtuigd dat het niet in het belang van de reiziger is om ons spoor verder op te knippen. Natuurlijk zijn er dan vervolgens individuele trajecten waar

claims liggen van vervoerders dat zij dat op een andere manier kunnen. Maar ten principale is onze basishouding: het opknippen van het spoor is niet in het belang van de reiziger. Wat ons betreft gebeurt dat op zo min mogelijk trajecten. Daarmee doen we geen afbreuk, want laat ik voorstellen dat regiovervoerders een heel belangrijke functie vervullen. Dat zien wij ook. Maar wij kiezen er heel bewust voor om dat spoor, dat al heel complex is, niet nog verder op te knippen. Daarmee zeggen wij: binnen deze concessie willen wij het met onze hoofdvervoerder regelen. Daar zullen wij ook een voorstel voor doen.

De voorzitter:

Kort, afsluitend, meneer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Ja, kort en afsluitend. De heer Krul beweert hier iets wat gewoon niet klopt. Hij zegt: het is niet in het belang van de reiziger om lijnen op te knippen. In het verleden heeft de NS allerlei regionale lijnen teruggegeven, omdat ze daar niet goed op kon presteren. De regionale vervoerders die daar zijn gekomen, zijn volgens uw definitie opgeknipte lijnen. Daarmee is de reiziger erop vooruitgegaan. De kwaliteit is toegenomen en er zijn meer treinen gaan rijden. Dus waar haalt u het vandaan dat het niet in het belang van de reiziger is om regionale lijnen door andere vervoerders te laten rijden?

De heer Krul (CDA):

Ik heb net gezegd dat er heel veel regionale vervoerders zijn die een hele nuttige bijdrage leveren aan het vervoersaanbod in Nederland. En tegelijkertijd is het onze overtuiging dat er gewoon een bepaalde beperking moet zitten op het verder opknippen van de lijn. Dus daarmee hoeft de ene overtuiging niet te botsen met de andere. Dat is echt mijn overtuiging. Die regionale vervoerders leveren een heel nuttige bijdrage, maar het nog verder opknippen van trajecten, terwijl je ook weet dat er lijnen zijn die wel wat winst maken voor NS ... Het is een totaalpakket aan lijnen, rendabel en niet-rendabel. De totale balans zorgt ervoor dat het hele vervoersaanbod in stand blijft. Daarom lijkt het ons niet verstandig om daar nog verder in te knippen. Wij willen het voorstel in de concessie zo veel mogelijk omarmen, maar over dit specifieke punt zeggen wij: het is ontzettend wrang dat het beeld leeft dat er meer mogelijk is. NS zegt: wij weten niet of het kan, maar wat ons betreft kost het geld. Dan is de reiziger uiteindelijk de dupe. Wij doen dus een voorstel om dat te repareren. Dat kan de heer Minhas steunen, of hij kan dat niet steunen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Krul (CDA):

Verder blijft een belangrijke inhoudelijke vraag staan aan het kabinet: is die 10 tot 13 miljoen waarover gesproken is voor die noordelijke lijnen, voldoende? NS hanteert namelijk geen eenmansbediening. Andere vervoerders, zoals Arriva, doen dat wel. We willen graag een reactie op de vraag of die eenmansbediening een verder obstakel kan zijn bij het uitbreiden van dit pakket. Bovendien bevat de concessie via artikel 8 de uitzondering dat NS 9% mag afschalen indien zij de lijnen niet winstgevend acht. Ik zeg tegen de Staatssecretaris: dat afschalen schrappen is ook iets wat u kunt doen om het aanbod voor de reizigers in het Noorden te verbeteren.

Voorzitter. Wat ons betreft rijden de treinen altijd op tijd. Dat zal geen verrassing zijn. Wij hebben een motie aangenomen om te sturen op het op tijd rijden op trajectniveau, maar deze wordt niet uitgevoerd. Tegen de Staatssecretaris zeg ik: dit is cruciaal; pak het alsnog op. Bij decentrale

concessies wordt er ook op deze manier gestuurd, bijvoorbeeld bij de Valleilijn, de Merwedelingelijn en de lijn Zutphen-Oldenzaal. Graag een reactie: waarom is ervoor gekozen om NS de vrijheid te geven om wat de punctualiteit betreft toch naar het landelijke gemiddelde te kijken? Ik schoot bijna in de lach van wat NS zegt te bieden: uitsluitend een dashboard voor een landelijk gemiddelde voor een periode van één jaar. Dat kan echt ambitieuzer.

Voorzitter. Er moet ook meer gebeuren op het gebied van openbaar vervoer in de regio's. Ondanks een motie van collega Van der Graaf en het CDA over uitbreiding van het nachtnet in het weekend naar meer middelgrote steden en ook naar alle landsdelen, gaat dit niet gebeuren. Het enige wat geboden wordt, is een onderzoek naar de mogelijkheden. Ik pak er één voorbeeld uit, een voorbeeld dat niet geheel toevallig ook mijzelf raakt, namelijk de trein tussen Alkmaar en Den Helder, waar ontzettend veel jonge mensen gebruik van maken. Die gaat vanaf 22.30 uur nog maar één keer rijden. Dat betekent dat jongeren, of wie dan ook, die vanuit alle delen van het land naar het noorden moeten, het noordwesten welteverstaan, eerder moeten vertrekken om toch nog thuis te kunnen komen. Hier wordt dus weer alleen maar gekeken naar het rendement, de zogenaamde «vervoerswaarde», terwijl we ook moeten kijken naar de maatschappelijke impact. Ik hoor graag van de Staatssecretaris waarom er niet voor gekozen is om vanaf de start van de concessie een eerste uitbreiding te doen. Ook graag een nadrukkelijke reactie op dit specifieke voorbeeld.

Tot slot, voorzitter. De concessie is te weinig ambitieus op vroege en late treinen. Veel treindiensten starten in het weekend pas na 7.00 uur of soms zelfs 8.00 uur op. Waarom is er niet verzocht om meer treinen in de vroege weekendochtenden? Waarom is het aantal treinen in deze uren ten opzichte van het conceptontwerp dat ter consultatie voorlag nadrukkelijk verlaagd? Waarop zijn de uitzonderingen op de minimumfrequenties gebaseerd? Op de bestaande dienstregeling? Is bijvoorbeeld Rover hierover geconsulteerd? Ik zie graag een toezegging van het kabinet dat de financiële onderbouwing hiervan ook echt naar de Kamer komt.

Voorzitter. Het zal u niet verrassen, het CDA is maar gematigd tevreden met deze concessie. Wij zien echt ontzettend veel verbeterpunten. Ik weet dat ik het in de tweede termijn moet doen, maar laat ik alvast vertellen dat dit commissiedebat zal resulteren in een tweeminutendebat.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Ik zie dat de heer De Hoop namens de Partij van de Arbeid wil reageren.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik kan het bijna niet oneens zijn met alles wat de heer Krul gezegd heeft. Het is bijna een sociaaldemocratisch verhaal, zou ik willen zeggen. Hij gaat ook in op de spitsheffing, maar de betaalbaarheid van het openbaar vervoer is natuurlijk veel breder, net als het overeind houden van de regionale lijnen. Als ik kijk naar wat het CDA heeft bijgedragen via zijn Staatssecretaris in het kabinet en luister naar de woorden van de heer Krul, dan is het net alsof ik eerst naar Sven Mislintat luister en daarna naar Maurice Steijn en die boodschappen liggen vrij ver uit elkaar, zoals u afgelopen weekend heeft gezien bij Ajax. Ik ben benieuwd hoe de heer Krul, los van de punten die hij noemde, kijkt naar wat de Staatssecretaris levert.

De heer Krul (CDA):

Ik heb het interview met Maurice Steijn gezien en ik moet de heer De Hoop teleurstellen, want zo veel licht zit daar helemaal niet tussen. Deze Staatssecretaris heeft de afgelopen periode keihard geknokt voor het

openbaar vervoer. Dat was echt een strijd, en niet alleen bij deze dossiers en ook niet alleen op dit ministerie, want het is gewoon krap. Ondanks dat is er ook hier ontzettend veel wat wél positief is. Ik ben geen vertegenwoordiger van het demissionaire kabinet, maar ik ben volksvertegenwoordiger voor het CDA. U heeft in mijn inbreng gehoord dat wij veel aan te merken hebben op deze concessie. Wij doen zelf ook voorstellen. Ik denk dat wij prima naast elkaar kunnen bestaan en ik hoop dat niet een van ons twee à la Sven vanavond buiten staat. Maar goed, dat terzijde.

De voorzitter:

Uw voorzitter hoopt vooral dat er geen vuurwerk op het veld gegooid wordt. Laten we het daarbij houden. Als dat wel zo zou zijn, zou ik ook schorsen. De heer De Hoop, u vervolgt.

De heer De Hoop (PvdA):

Dan toch nog even. De heer Krul zegt dat de Staatssecretaris de afgelopen jaren keihard heeft gewerkt om het voor elkaar te krijgen, maar het is de Kamer geweest die de afgelopen week bij de APB heeft gezegd dat we meer geld voor de regionale vervoerders vrij moeten maken. Het is ook de Kamer geweest die heeft gezegd dat er 120 miljoen bij moet om de prijsstijgingen van de NS tegen te gaan. Het is de Kamer die vorig jaar heeft gezegd dat er tijdelijk weer een vorm van BVOV terug moet komen. Volgens mij is er dus meer vanuit de Kamer gekomen dan vanuit de Staatssecretaris van het CDA zelf. Het bevreedt mij toch een beetje dat de heer Krul doet alsof dit allemaal van de Staatssecretaris is gekomen. Het is met name vanuit de Kamer gekomen. Die trapt telkens op de rem en dat is op een aantal ...

De voorzitter:

En uw vraag?

De heer De Hoop (PvdA):

... onderdelen nu volgens mij ook weer de bedoeling. Mijn vraag is: deelt de heer Krul dat met mij?

De heer Krul (CDA):

Wij hebben vorige week ook positief gereageerd op de voorstellen van PvdA, GroenLinks en de ChristenUnie. Ik denk dat dat nodig is. Als we de Staatssecretaris zouden vragen of zij het een goed idee vindt om, bijvoorbeeld vanuit het Groeifonds of met een andere dekking van buiten het ministerie, iets te doen voor het ov, denk ik dat ze meteen ja zou zeggen, maar dat gaat nou eenmaal niet. Daarom heeft de Kamer denk ik terecht voorstellen gedaan die de Staatssecretaris, als ze dat mandaat en die mogelijkheden had gehad, ook zeker zelf zou hebben gedaan. Ik denk dat het alleen maar goed is dat de Kamer, de ChristenUnie, maar ook de Partij van de Arbeid en GroenLinks, hier haar accent op heeft gelegd, want dat is nodig. Ik denk dat de Staatssecretaris daar net zo goed blij mee is – dat gaan we straks misschien wel van haar horen – want iemand met een hart voor het openbaar vervoer kan niet tegen investeringen en prijsverlagende effecten zijn, lijkt mij.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer De Hoop van de Partij van de Arbeid, het woord is aan u voor uw inbreng in eerste termijn.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank, voorzitter. Ik spreek niet alleen namens de Partij van de Arbeid, maar ook namens GroenLinks.

Voorzitter. We spreken vandaag in dit belangrijke debat over de toekomst van het Nederlandse spoor voor de komende jaren. Laat ik beginnen met

te zeggen – ik ben namelijk weleens kritisch – dat ik echt blij ben dat het kabinet, ondanks dat het demissionair is, vandaag dit debat voert en dat het voor zowel de medewerkers van de NS als de reizigers van groot belang is dat er snel duidelijkheid komt, vóór de nieuwe concessie en voordat de huidige vorm wordt voortgezet. Ik ben er dus blij mee dat de Staatssecretaris ervoor heeft gekozen om die weer aan de NS te gunnen. Voor GroenLinks en de Partij van de Arbeid is een belangrijk uitgangspunt dat het openbaar vervoer zo veel mogelijk in publieke handen blijft. Wij willen, anders dan sommige partijen, niet meer, maar minder marktwerking. Daar komt nog bij dat het Nederlandse spoornetwerk een van de drukstbereden sporen van de wereld is. Het is dus technisch vrij ingewikkeld om dat los te knippen van elkaar, zoals gisteren ook door ProRail werd gezegd.

Voorzitter. We zijn echter nog allerm minst tevreden over de afspraken die nu in de concessie gemaakt zijn. Allereerst de tarieven. Het openbaar vervoer is wat ons betreft een publieke dienst die voor iedereen betaalbaar en toegankelijk zou moeten zijn en die een hoogwaardig alternatief voor de auto moet worden. Het Nederlandse ov behoort tot de duurste van Europa. Als de concessie die we vandaag bespreken op deze wijze wordt ingevoerd, zullen de prijzen alleen nog maar verder stijgen. De concessie biedt de NS de mogelijkheid van het invoeren van een spitsheffing. Dat vinden wij, net als het CDA en andere partijen, echt onverstandig, omdat het een verkeerd signaal geeft aan de reiziger en omdat lang niet iedereen de vrije keuze heeft om buiten de spits te reizen.

Ook is het in de concessie zo dat NS de regie heeft over de tarieven en dat de overheid alleen instemmingsrecht heeft. GroenLinks en Partij van de Arbeid vinden echt dat dat anders moet en dat de tariefregie bij het ministerie moet liggen. Daarom heb ik hierover vorig jaar een motie ingediend, samen met collega Van Ginneken, en die motie is aangenomen, maar niet uitgevoerd in deze concessie. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus: waarom is dat niet gebeurd?

Voorzitter. Een belangrijk punt van zorg betreft de minimumfrequenties en de mogelijkheden om het aantal treinen de komende jaren verder uit te breiden. In de concessie wordt hiervoor wat ons betreft te weinig ambitie getoond. Voor bijvoorbeeld de lijnen van Zwolle naar Leeuwarden en van Leeuwarden naar Groningen worden minimumfrequenties genoemd die zelfs nog onder het huidige aantal treinen per uur zitten. Volgens de concessie zou NS in theorie zelfs kunnen besluiten om alleen twee sprinters tussen Zwolle en Leeuwarden te laten rijden, terwijl we juist willen dat het aantal treinen toeneemt, zou ik willen zeggen. Is de Staatssecretaris bereid om hierover ambitieuzere afspraken te maken met de NS?

Ook missen wij in de concessie concrete data waarop aangekondigde frequentieverhogingen ingaan. Ook dit moet wat ons betreft steviger in de concessie verankerd worden. Ook zien we dat er in de avonden en weekenden op diverse trajecten een minimumeis van één keer per uur is. Dit is zeer onwenselijk, omdat de trein hierdoor veel minder aantrekkelijk wordt. Het betreft wederom een motie, dit keer van collega Van der Graaf en mij, die niet wordt uitgevoerd. Die motie hebben wij vorig jaar ingediend en daarin vroegen wij om de hele week minimaal twee keer per uur en overdag doordeweeks minimaal vier keer per uur op ieder station een trein te laten rijden. Ook deze motie is niet tot uitvoering gekomen in deze concessie.

Voorzitter. Dan kom ik bij ons derde punt: de internationale treinen. Wij zeggen al jaren dat de trein een goed alternatief moet zijn voor kortereafstandsvluchten. Inmiddels zegt ook de Staatssecretaris dat het internationale spoor een van haar prioriteiten is. Toch zien we in de concessie helaas nog best weinig ambitie. Sterker nog, de internationale lijnen naar Berlijn, Frankfurt, Parijs en Londen worden volledig buiten de concessie gelaten. Het is afwachten wat de markt gaat doen. Wij leunen achterover.

Dat vind ik wel problematisch, omdat dat betekent dat we hier als overheid weinig regie op hebben. We kunnen geen eisen stellen aan het minimumaantal treinen op deze routes en ook over de tarieven hebben we weinig te zeggen. Op deze manier hebben we dus geen enkele sturing op het internationale spoor. Hoe kan de Staatssecretaris garanderen dat er straks meer in plaats van minder treinen gaan rijden, dat het niet veel duurder wordt en dat alle opbrengsten niet naar de Duitse, Franse en andere aandeelhouders gaan?

Tot slot nog een punt over de sturing op kwaliteit en capaciteit. We zien helaas dat treinen vaak te vol zijn en dat er weinig lijkt te gebeuren met de meldingen van reizigers of dat het erg lang duurt. Het afgelopen jaar zagen we bijvoorbeeld die lange storing tussen Lelystad en Zwolle: er kon geen enkele trein rijden en het duurde lang voor de treinen op de omreisroute via Amersfoort langer werden. Voor reizigers is dat gewoon ontzettend vervelend. Het is ook slecht voor het imago van de trein als comfortabel vervoersmiddel. Mijn punt is dat bij de prestatie-indicatoren die in de concessie worden afgesproken, eigenlijk alleen op de landelijke gemiddeldes wordt gestuurd. Dan is het lastig om verbeteringen bij specifieke lijnen af te dwingen. We zouden dus graag zien dat de Staatssecretaris op dit punt voor meer differentiatie zorgt. Is zij hiertoe bereid?

Volgens mij ben ik dan keurig binnen de vijf minuten klaar.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng, meneer De Hoop. Ik constateer dat die geen vragen van uw collega's oplevert, dus ik geef met plezier het woord aan de heer Minhas van de fractie van de VVD.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dank u wel. We praten vandaag over de toekomst van de trein in Nederland, de trein die ervoor zorgt dat dagelijks meer dan een miljoen mensen naar school, werk, familie of vrienden kunnen. De VVD vindt het belangrijk dat iedereen die met de trein reist, kan rekenen op een veilige, comfortabele, betrouwbare maar vooral betaalbare reis. Als we heel eerlijk zijn, moeten we zeggen dat dat in heel veel gevallen nog niet zo is. De trein in Nederland staat vooral bekend als een van de duurste in Europa.

Voorzitter. Te vaak krijg ik mailtjes van mensen die te maken hebben met vieze treinen, volle treinen of treinen die op het laatste moment uitvallen. Laat ik duidelijk zijn: de VVD gaat niet accepteren dat mensen noodgedwongen voor andere modaliteiten kiezen omdat ze de trein onbetrouwbaar vinden, vooral omdat heel veel mensen geen alternatief hebben. Juist daarom moeten we ervoor zorgen dat reizen met de trein betrouwbaar, makkelijker en goedkoper wordt, zeker nu heel veel mensen moeite hebben om de eindjes aan elkaar te knopen.

Met die bril op hebben wij gekeken naar de voorliggende concessie aan de NS voor de komende jaren. Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik daar niet heel vrolijk van word. Het lijkt alsof het belang van de NS belangrijker is dan het belang van de reiziger. Vooral de reiziger in Noord-Nederland is de dupe. Er ligt een veel beter aanbod van een andere vervoerder, met beschikbaarheidsgaranties voor de langere termijn, maar de Staatssecretaris negeert dat en laat Noord-Nederland achter met twee sprinters per uur. Dat terwijl de NS een extra subsidie krijgt van meer dan een miljard euro, de tarieven omhoog mogen, er niet heel veel treinen bij komen en de reiziger ook nog extra moet betalen in de spits. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Laat ik beginnen met de spitsheffing die erin zit. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom ze denkt dat het duurder maken van reizen in de spits voor met name de hardwerkende Nederlander een goed idee zou zijn? Op welke wijze denkt zij dat spreiding tot stand komt als heel veel mensen

hun kaartje vergoed krijgen door de werkgever en een ander deel van de mensen mogelijk een abonnement krijgt om alsnog in de spits te blijven reizen? Hoe komt er spreiding als we geen prikkels inbouwen? Wie bepaalt überhaupt dat er sprake is van een druk traject? Ik stond laatst op een overvol perron te wachten in de spits en vervolgens kwam er een driebakintercity aan. Ja, dan snap ik wel dat het druk is in de trein. De spitsheffing zoals die nu is bedacht, is dus gewoon een slecht idee en raakt met name hardwerkende mensen. Mijn vraag is vooral: welke alternatieven voor de spitsheffing heeft de Staatssecretaris verder onderzocht of is zij bereid te onderzoeken? In vervolg hierop wil ik ook vragen naar de motie over het naar zich toe halen van de tariefbevoegdheid. Alle decentrale overheden hebben die bij zichzelf neergelegd. Waarom heeft de Staatssecretaris die niet bij het ministerie neergelegd? Voorzitter. Dan het aanbod. De vraag is of al die reizigers in Nederland nou ook heel veel meer krijgen voor die honderden miljoenen euro's extra subsidie. Het antwoord daarop is eigenlijk nee. Sterker nog, er zijn stations waar nu twee keer per uur een trein aankomt, maar straks, met de nieuwe concessie, misschien nog maar één keer per uur. De punctualiteit wordt over heel Nederland gladgestreken. Er zijn stations waar een onderprestatie is, maar die wordt dan gecompenseerd doordat de treinen bij andere stations wel op tijd rijden. Dat kan natuurlijk niet. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris bereid is om te regelen dat we een punctualiteitstoets per traject krijgen.

Voorzitter. De internationale treinroutes, bijvoorbeeld naar Londen, Parijs en Berlijn, zitten goed in de concessie. Daar zal gelukkig in open toegang gereden worden. Dat is goed nieuws voor de reiziger, want in tegenstelling tot de Partij van de Arbeid gelooft de VVD, op basis van internationale ervaringen, dat dat soort treinen goedkoper worden en dat de kwaliteit toeneemt voor de reiziger. Maar de IC naar Brussel blijft wel in de concessie. Voorzitter, ik maak het even af. Er is helemaal geen koppeling gemaakt tussen de IC Brussel en de binnenlandse treindienst, terwijl de Staatssecretaris dat bij de behandeling van het PvE wel had meegegeven. Mijn vraag is waarom die koppeling niet is gemaakt. En als die koppeling er toch niet komt, waarom is het dan geen opentoeegangstrein geworden? En als u zegt «dat blijft een concessietrein», waarom gelden daar dan andere voorwaarden voor dan voor de binnenlandse treinen?

De voorzitter:

Dit is een goed moment om de heer Krul zijn vraag te laten stellen.

De heer Krul (CDA):

Ik hoor de heer Minhas weer een pleidooi houden voor verdere liberalisering en marktwerking, en ik hoor hem zeggen dat het een goede ontwikkeling is dat die internationale lijnen op deze manier geregeld zijn. Ik zou alleen aan de heer Minhas willen vragen wat hij zegt tegen bijvoorbeeld de inwoners van Hengelo, die het echt kunnen schudden dat die trein naar Berlijn daar nog gaat stoppen. Want een marktpartij kijkt gewoon naar kostenefficiëntie, en juist dat soort stops, van een trein naar Berlijn, in Hengelo of Deventer komen natuurlijk te vervallen. Dus wat zegt de heer Minhas tegen die mensen die net van u gehoord hebben dat het zo'n goed nieuws is dat al die internationale treinen in de open toegang zitten?

De heer Minhas (VVD):

Volgens mij moeten we eerst een principediscussie voeren. Ik hoor de heer Krul roepen dat die trein naar Berlijn nog steeds moet blijven stoppen op al die tussenliggende stations. Een van de redenen die mensen opgeven is dat die internationale treindienst niet snel genoeg is, omdat het bijna een stoptrein is geworden. Dus dat is de eerste discussie die ik best met meneer Krul wil voeren. Tegelijkertijd heb ik in het vorige

debat aan de Staatssecretaris aangegeven dat als wij bepaalde verbindingen belangrijk vinden, we de ruimte hebben om die verbindingen op te nemen in een concessie. Dat kan. Dat had de Staatssecretaris kunnen doen, en dan had het CDA kunnen voorstellen welke verbindingen dat zijn. De ervaring leert alleen – dat blijkt ook uit onderzoek van Berenschot dat is uitgevoerd door de Staatssecretaris, dat met de Kamer is gedeeld – dat die internationale treinen in open toegang wel degelijk kansrijk zijn. De verwachting van Berenschot, ook op basis van internationale ervaringen, is dat die treinen blijven rijden, dat ze die stations blijven aandoen, dat ze sneller gaan rijden en dat ze goedkoper worden. Wat wil de reiziger nog meer?

De heer **Krul** (CDA):

Deze geef ik de heer Minhas maar cadeau, want ik ga gewoon een constatering doen. Het is blijkbaar belangrijker voor de VVD dat iemand uit Amsterdam lekker snel naar Berlijn kan reizen dan dat het openbaar vervoer voor heel Nederland werkt. Het is blijkbaar belangrijker om lekker snel van Amsterdam naar Berlijn te kunnen komen, dan om al die mensen uit Oost-Nederland ook nog een kans te geven om van deze treinlijn gebruik te maken. Dat vindt de VVD een goede ontwikkeling, en dat betreur ik.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Krul** (CDA):

Daar zit geen vraag achter, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer De Hoop, het woord is aan u.

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

Het is niet verrassend dat ik de heer Minhas – dat kennen we van de VVD – hoor pleiten voor het opknippen van die lijnen in Noord-Nederland. Dan wil ik toch even wat voorleggen aan de heer Minhas. Afgelopen jaar stuurde Avine Fokkens, VVD, toen nog gedeputeerde van de provincie Fryslân, ons een brief: «Noord-Nederland maakt zich ernstige zorgen als deze treinen uit de concessie worden gehaald. Hiermee lopen we een groot risico op verschraling van de dienstregeling, op lagere frequenties, en op een verslechtering en verschraling van de treinen in Nederland». Een gedeputeerde van de VVD, van de provincie Friesland, geeft dus zelf aan: wij willen dit binnen de concessie. Hoe rijmt u uw eigen verhaal met het feit dat uw eigen gedeputeerde echt andere ervaringen heeft in Noord-Nederland?

De heer **Minhas** (VVD):

Dank voor de vraag. Om te beginnen wil ik wel even reageren op iets wat in de lucht hangt, namelijk dat de VVD niet voor een goede aansluiting van oostelijk Nederland, bijvoorbeeld plattelandsgemeenten, op de internationale trein zou zijn. Als meneer Krul goed had gekeken naar de voorstellen van de opentoevangsdiensten, dan had hij kunnen lezen dat die internationale trein die in de opentoevangsdienst is aangevraagd wel degelijk blijft stoppen in Hengelo. Dat gezegd hebbende: ik heb ook contact gehad met mijn partijgenoot uit Friesland. Die maakte zich vooral zorgen over het feit dat er geen garantie zat op het aanbod van een andere vervoerder, die zei: ik wil daar wel meer treinen laten rijden. Daarop heeft die vervoerder vervolgens gezegd, en dat weet de heer De Hoop: ik bied de garantie dat die treinen blijven rijden – dat hebben we op papier, die informatie heeft de Kamercommissie ook ontvangen van de betreffende vervoerder – tot de noordelijke concessie. Die concessie moet

de heer De Hoop kennen, want hij woont in Friesland. Tussen Leeuwarden en Groningen rijdt een trein van diezelfde vervoerder. Die vervoerder heeft gezegd: ik trek die concessie gelijk. Het goede nieuws is dat die concessie nog langer doorloopt dan de concessie die we nu aan de NS gaan geven.

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

Concluderend. Ik constateer dat in de laatste brief die Avine Fokkens als gedeputeerde van de VVD aan de Kamer heeft geschreven, staat: ik wil deze lijnen niet uit de concessie hebben. Ik constateer dat in de laatste brief, die door de nieuwe gedeputeerde van de ChristenUnie in Friesland is geschreven, staat: ik wil die lijnen niet uit de concessie hebben. Het kan zijn dat meneer Minhas meer ervaring heeft dan de bestuurders daar, maar dan kan ik mij voorstellen dat dat niet uit het niks komt.

De heer **Minhas** (VVD):

We hebben gisteren een brief gekregen van Arriva. Daarin staat naar aanleiding van de beantwoording van de schriftelijke vragen: joh, ik snap dat de Staatssecretaris hier opschrijft «ik heb geen duidelijkheid», maar wij zijn bereid die garantie te geven. Dus laten we het over de feiten hebben. Als die feiten dan zeggen «wij zijn bereid om die treinen voor de langere termijn te blijven rijden» en als het klopt dat die informatie op dat moment nog niet bekend was, dan is mijn vraag aan de heer De Hoop: waarom zou je daar dan nog tegen zijn?

De heer **Alkaya** (SP):

Ik vraag me af waardoor de heer Minhas zo veel vertrouwen heeft in de garanties die door Arriva worden gegeven. Arriva is op dit moment in de provincies waar ze rijden al op de vingers getikt en in gebreke gesteld omdat ze zich niet aan de huidige geldende afspraken houden. Ik wil niet zeggen dat andere vervoerders geen problemen hebben. Over de NS hebben we ook heel vaak gesproken; daar zijn ook problemen. Alleen, ik kan me toch niet aan de indruk onttrekken dat de heer Minhas het gevoel heeft dat het allemaal beter zal worden als we het aan een commerciële partij overlaten.

De heer **Minhas** (VVD):

Ik geloof er intrinsiek in dat we vooral moeten kijken naar waar de reiziger behoefte aan heeft. De reiziger heeft behoefte aan een betrouwbare dienstregeling, wil een zitplaats hebben en wil een goedkope prijs. Als we kijken naar de situatie zoals die voorheen was op trajecten waarop we nieuwe vervoerders hebben toegelaten, dan zien we dat de dienstverlening erop is vooruitgegaan. De heer Alkaya zegt over de afgelopen jaren terecht: de regionale vervoerders die we hebben, hebben de reizigers op onderdelen ook in de steek gelaten. Maar dat gebeurde daar echt niet meer dan bij de NS. Er is aangetoond dat de prestaties van de lokale vervoerders beter zijn geweest dan die van de NS. Bovendien was het aanbod dat die vervoerders hebben geleverd ten opzichte van de NS in de voorgaande jaren veel beter. De klantwaardering van die regionale vervoerders is ook hoger. Dus waarom zouden wij hier onderscheid moeten maken tussen vervoerder a of b als de reiziger zegt: doe mij het beste product? Dan maakt het toch helemaal niet uit of de NS of een andere vervoerder dat product levert?

De heer **Alkaya** (SP):

In de afgelopen jaren hebben we gezien dat die marktwerking niet alleen maar voordelen met zich meebrengt. We zijn het erover eens dat die ingebrekestellingen laten zien dat commerciële partijen zich ook niet aan de afspraken kunnen houden. Ze kunnen nu de garantie geven dat bij hen alles beter wordt, maar dat kan in de praktijk lastiger blijken te zijn

vanwege allerlei omstandigheden. Daarbij komt natuurlijk dat er intrinsieke nadelen zitten aan het verder opknippen van het spoor in Nederland. Dan moeten de voordelen die worden beloofd wel dusdanig zijn dat je de nadelen accepteert. Dat moet dan ook gelden voor de consument. Die heeft met verschillende in- en uitcheckpaaltjes en tarieven te maken. ProRail geeft aan: het is al zo complex; het verder opknippen heeft alleen nadelen. Wat doet de heer Minhas nog steeds zo gepassioneerd geloven dat die voordelen zo groot zullen zijn dat die opwegen tegen de nadelen als in de praktijk blijkt dat die voordelen helemaal niet zo groot zijn? Die opstelling tegenover het markdenken is toch een beetje achterhaald?

De heer **Minhas** (VVD):

Hadden we maar een markt, denk ik weleens. Dan hadden we deze discussie nu niet gevoerd. Er is geen markt op het hoofdrailnet waarop de NS de belangrijkste treinen rijdt. We hebben het over de randen die zijn opgeknipt. U heeft het over kijken naar de praktijk. De praktijk heeft laten zien dat de klantwaardering en de kwaliteit van de dienstverlening hoger zijn geworden en dat de zitplaatskans in de regionale treinen groter is geworden. Het zijn die treinen waarin er voor het eerst stopcontacten zijn gekomen. Ik vind het heel makkelijk om te vragen waarom je daar zo positief over zou zijn als je kijkt naar wat er de afgelopen jaren is gebeurd. Ik vind het heel goed dat we vervoerders aanspreken – ik heb het niet alleen over lokale vervoerders, maar ook over de NS – als ze niet goed leveren of niet aan de prestaties voldoen. Als de feitelijke voorstellen laten zien dat het aanbod beter kan worden voor de reiziger, dan heb ik geen enkele reden om daaraan te twijfelen.

De **voorzitter**:

Ik zag nog een vinger van de heer De Hoop. Dat is uw laatste interruptie in de eerste termijn.

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

De heer Krul zei zojuist: ik hoop dat iedereen zijn oren even dichtdoet. Als ik de heer Minhas hoor, dan denk ik soms weleens: hij heeft zijn ogen misschien dicht. Hij heeft zijn ogen dicht voor hoe fijnmazig het netwerk van het openbaar vervoer in Nederland is. Het komt zo nauw. Op het moment dat we dat nog meer bij marktpartijen neerleggen, zit daar een hele grote kwetsbaarheid. Mijn vraag gaat over het moment waarop daar iets misgaat. Stel je voor dat die lijnen naar Arriva gaan. Wat voor middelen denkt de heer Minhas dan dat het Rijk heeft om in te grijpen als er dingen misgaan? Ik heb daar namelijk echt wel zorgen over.

De heer **Minhas** (VVD):

We onderschrijven het belang van een fijnmazig netwerk en een verbinding tussen verschillende gebieden in Nederland. Alleen, er is geen enkele reden om zo wantrouwend te zijn, helemaal niet als je uit Friesland komt, zoals de heer De Hoop. We hebben gezien dat het halen van een lijn uit het netwerk, een sprinterdienst, tot betere dienstverlening heeft geleid. Hij stelt de terechte vraag wat de overheid of het ministerie kan doen als iemand niet presteert. Het ministerie kan dan ingrijpen. Dat doen de ov-bureaus ook. De drieminutenstiptheid die we nu in de NS-concessie hebben gestopt, waar u zo trots op bent, zit al sinds jaar en dag in de lokale concessies, dus de lokale opdrachtgevers lopen ver voor op datgene wat we hier als landelijke overheid doen. Daar kunnen we wat van leren.

De **voorzitter**:

Dat roept weer een interruptie of een vraag op. Heel kort dan, want het was uw laatste al.

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

Nee, dít is mijn laatste interruptie, in tweeën. Toch nog even over de sturing. Het viel mij bijvoorbeeld op dat de heer Minhas zegt dat Arriva wel ambitieus is, maar ik sloeg laatst de krant open en toen bleek dat de groene treinen straks weer worden vervangen door dieseltreinen. Er zijn dus ook andere delen, zoals de klimaatambities, waar we dan minder sturing op hebben. Om dus toch weer even op dat punt in te gaan: hoe kunnen we, met de klimaatambities die we hebben, daar binnen deze concessie sturing op hebben als dat hele fijnmazige netwerk uit elkaar valt, als dat kaartenhuis in elkaar stort en voor een heel groot deel bij Arriva terecht komt?

De heer **Minhas** (VVD):

Ik hoor de heer De Hoop «Arriva, Arriva, Arriva» noemen, maar ik heb het gewoon over de markt, die heeft aangetoond dat de dienstverlening op de regionale lijnen beter kan.

Specifiek op het punt van het klimaat: als wij het als opdrachtgevende overheid, als concessieverlener, belangrijk vinden dat treinen klimaatneutraal, dus op elektriciteit, biodiesel of waterstof, gaan rijden, moeten we dat in de concessie meegeven; dan kan je er afspraken over maken. Zolang wij als opdrachtgever die afspraken niet vastleggen, kunnen we niet tegen een vervoerder zeggen: waarom trekt u zich op dat punt terug? Dat kan niet als er geen afspraak is gemaakt op papier.

De **voorzitter**:

Meneer Madlener, het woord is aan u.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik wil me toch ook wel graag in deze discussie mengen. De PVV is ook niet voor het opknippen van die lijnen. We hebben gisteren een soort waarschuwing van ProRail gehoord: als je dat doet, terwijl je helemaal niet weet welke aanbieders op die lijnen actief worden – misschien zijn er nog wel veel meer aanbieders die daar ook gebruik van willen maken; dat moeten we dan ook toestaan – kan het complex worden. ProRail waarschuwt voor de complexiteit die dan kan ontstaan op een heel drukbereden spoornet. Ik heb dat echt beluisterd als een waarschuwing: wees daar terughoudend in.

Als laatste de marktwerking waar de VVD het over heeft. Dat klinkt wel mooi, maar als klant heb je natuurlijk helemaal niks te kiezen. Je staat op het perron en je hebt te maken met één trein die komt en dan kun je instappen of niet. Dat is geen marktwerking. Dat is een afgeleide marktwerking, op z'n best, maar het is absoluut geen marktwerking waar je als klant iets aan hebt. Je kan nog steeds niet kiezen.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Madlener** (PVV):

Mijn vraag is dus: heeft de heer Minhas de waarschuwing van ProRail gisteren om het niet te complex te maken wel gehoord? En ga die marktwerking nou niet overdrijven, want dat is helemaal geen marktwerking. Er is pas marktwerking als je als klant kunt kiezen tussen meerdere aanbieders en dat kan nu niet.

De heer **Minhas** (VVD):

Op dat laatste punt: ik vind het jammer dat ik als bèta iets over economie moet vertellen. Die marktwerking ontstaat wel degelijk als je een aanbesteding organiseert en als daar de goedkoopste inschrijver met de beste kwaliteit uitkomt, waardoor de reiziger daarvan profiteert. Dat is het onderdeel. Uiteindelijk spreek je dan af dat iemand voor tien jaar of langer

een trein exploiteert. Die afspraak maak je aan de voorkant en dan gaat er inderdaad één trein van één vervoerder op een bepaalde plek rijden. Of dat nou de NS of Jantje of Pietje is, interesseert de VVD helemaal niks. Dan het tweede punt: de complexiteit van het spoor. Ik heb ProRail gisteren inderdaad ook gehoord en ik onderschrijf die zorg. Maar ProRail heeft heel helder gezegd: maak opentoe-gangkaders. Als je open toegang organiseert, wat heel goed is voor de reiziger, want dat werd niet ontkend door ProRail, moet je ervoor zorgen dat je langjarige afspraken kan maken. Wie heeft dat in de hand? De Staatssecretaris. Ik kan dus via meneer Madlener aan de Staatssecretaris vragen wanneer die opentoe-gangkaders, die langjarig borgen dat bepaalde vervoerders op een bepaald traject kunnen rijden, er komen.

De voorzitter:

De heer Madlener, kort nog, afsluitend.

De heer Madlener (PVV):

Ja, afsluitend. Echte marktwerking is het dus niet. Je kunt als klant niet kiezen. Daar komt het op neer. Dan kun je wel zeggen dat we eens in de zoveel jaar een aanbesteding gaan doen, maar we weten allemaal dat dat geen echte marktwerking is. Daar heb je als klant maar heel weinig aan als het misgaat.

Dan de waarschuwing van ProRail. Ik denk echt dat we moeten uitkijken dat we niet te veel gaan opknippen, want we weten niet wie er allemaal gaan bieden. Straks heb je meerdere aanbieders en dat is niet goed voor de veiligheid. Het maakt het complex. Ik denk toch dat de VVD nog eens moet nadenken over haar stokpaardje van de marktwerking.

De voorzitter:

Dat was gericht aan de heer Minhas. Nog een reactie daarop?

De heer Minhas (VVD):

Jazeker, voorzitter. Ik heb bijna het idee dat ik de heer De Hoop heb gehoord als ik de heer Madlener zo hoor. Hij zet zich af tegen marktwerking. Ik ben het ermee eens dat we de marktwerking an sich de laatste jaren behoorlijk hebben laten doorslaan, maar het idee is niet slecht. Als we geen markt hadden gehad, dan betaalde u nog steeds € 300 voor een rekening van de KPN, dan betaalden we allemaal hartstikke veel geld voor onze internetverbinding en dan betaalden we hartstikke veel geld voor onze energierekening. Het is dus goed dat we die markt hebben opengebrouwen, dat we meerdere partijen hebben laten bieden en dat consumenten, in dit geval de reizigers, van de beste partij gebruik kunnen maken. Die markt is er dus wel degelijk. Nogmaals, de VVD is ervan overtuigd dat als je de juiste prikkels inbouwt ... Dat kan ook nog bij de monopolist, want ik hoor ook de Kamer, die zegt: we zijn verliefd op de NS en minder op de reiziger. Dat hoor ik ook weer bij u, meneer Madlener. Dan zeg ik: prima, maar zorg er dan voor dat de monopolist de juiste prikkels heeft. En die prikkels zitten niet in de concessie. Ik hoop dat u dat met mij deelt.

De voorzitter:

Tot zover. Vervolgt u uw betoog, meneer Minhas. Meneer Madlener, ook u bent door uw interrupties heen.

De heer Minhas (VVD):

Ik wil nog even kort stilstaan bij het principe dat ons spoor een publiek doel dient, want daar zijn wij het helemaal mee eens. Daar gaat heel veel belastinggeld naartoe en het is heel goed om te kijken waar we zaken efficiënter en goedkoper kunnen organiseren. Om dat te kunnen doen, is het ook belangrijk om de reisdata van ons openbaar vervoer van dag tot

dag toegankelijk te maken, zodat iedereen, maar vooral de reizigersvereniging, de Kamer, alle andere innovatieve partijen en het ministerie, op een juiste manier in staat wordt gesteld om te innoveren. Want waarom gaat de Staatssecretaris mee in het betoog van de NS dat dat bedrijfsvertrouwelijke data zouden zijn? Daar komt nog eens bij dat de Staatssecretaris nog niks concreets heeft geregeld voor de andere innovatieve partijen die deur-tot-deurdiensten aanbieden, waarover we ook een motie hebben ingediend. Waarom heeft u geen strikte non-discriminatie-eis opgenomen? Bent u bereid een onafhankelijke toezichthouder aan te wijzen in plaats van telkens naar de ACM te wijzen, die zegt dat er niks te controleren valt?

Tot slot, voorzitter. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen het voorstel van afgelopen weekend, waarin een andere vervoerder aanbiedt om alle sprinters in Nederland zonder subsidie en met open toegang te regelen? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng, meneer Minhas. Dan geef ik met plezier het woord aan de heer Alkaya, die spreekt namens de SP.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Als SP'er zit ik hier vandaag met een dubbel gevoel, want aan de ene kant is het positief dat de concessie voor het hoofdrailnet opnieuw naar onze eigen Nederlandse Spoorwegen gaat en dat de VVD nagenoeg alleen staat in dezen. Aan de andere kant verliezen we mogelijk wel belangrijke internationale verbindingen en lijkt de deur opengezet te worden voor een extra heffing in de spits, terwijl de ticketprijzen in ons land al behoren tot de hoogste ter wereld. Reizen met het openbaar vervoer is in ons land ruim 30% duurder dan het Europese gemiddelde. Nieuwe prijsstijgingen zijn voor de SP daarom onacceptabel. In veel verkiezingsprogramma's lezen we dat reizen met het openbaar vervoer goedkoper moet worden – ik heb dat nu ook al een aantal woordvoerders horen zeggen – maar helaas is het voorstel van de SP om de btw op ov-diensten te schrappen al meermaals verworpen. Wij hebben hierover wederom een amendement ingediend en vragen alle partijen die zeggen dat het ov betaalbaar moet blijven dit te steunen. Dat is iets wat we gewoon zelf kunnen regelen: geen btw meer op openbaar vervoer. Het zou ook zeker helpen als de Staatssecretaris van Openbaar Vervoer dit zou steunen en als zij hierover zou gaan praten met de Staatssecretaris van Belastingen, haar partijgenoot. Is zij bereid om dit te gaan doen?

Voorzitter. Reizen in de spits dreigt zelfs extra duur te worden door de invoering van spitsheffingen per 2026. Laat het duidelijk zijn: als SP zien wij niets in het voorstel voor een spitsheffing. Mensen zitten niet voor hun lol in de spits in een volle trein. Dat doen zij omdat zij simpelweg niets te zeggen hebben over hun lestijden of werktijden en omdat zij niet de luxe hebben om thuis te kunnen werken of op een andere manier te reizen. Onder reizigers was een veelgehoorde reactie op het NS-plan dan ook: dan pak ik wel weer de auto. Is dat wat de Staatssecretaris wil bereiken? Is de Staatssecretaris daarom bereid om spitsheffingen onmogelijk te maken in de concessie en in plaats daarvan bijvoorbeeld de dalurenkorting te verhogen en het misschien zelfs gratis te maken om in de daluren te reizen? Kan zij kijken of er aan die knop te draaien is in plaats van het duurder te maken?

Voorzitter. Dan over de internationale verbindingen. Om vliegverkeer over kortere afstanden overbodig te maken is verbetering van internationale treinverbindingen hard nodig. Vorig jaar stemde de Kamer in met de SP-motie, die volgens mij overigens ook van de PVV was, waarin werd uitgesproken dat de bestaande verbindingen naar grote steden in ons omringende landen niet mogen verdwijnen uit de concessie. Dat gaat nu toch gebeuren. Marktpartijen worden welkom geheten om de populaire

en winstgevende trajecten naar Londen, Parijs, Wenen of Berlijn te exploiteren. Eigenlijk blijft alleen Brussel dan voor de NS behouden. De belangstelling van vervoerders voor deze populaire trajecten geeft eigenlijk ook aan waar het misgaat: alleen als het traject winstgevend is, staat men in de rij. Klopt het dat vervoerders met de open toegang die de Staatssecretaris voorstelt dus niet meer aan afspraken gehouden kunnen worden, bijvoorbeeld als zij op een gegeven moment besluiten om op minder populaire tijdstippen geen treinen meer te laten rijden? Wat kan de regering op dat moment dan nog doen? Wat betekent dit bijvoorbeeld voor de ambitie om reizigers binnen Nederland over de dag te spreiden? Die internationale treinen stoppen namelijk ook nog op plekken in Nederland. Kan er bij de beoordeling van de aanvragen voor open toegang die bij de ACM worden gedaan ook gekeken worden naar de prestaties uit het verleden, vraag ik aan de Staatssecretaris. Worden die meegenomen?

Kortom, voorzitter. Natuurlijk zijn de uitdagingen in ons openbaar vervoer groot en heeft de Nederlandse Spoorwegen ook problemen, maar we weten dat andere spoorvervoerders minstens zo hard worden geplaagd door bijvoorbeeld de stijgende energieprijzen, minder reizigers, tekorten aan materieel en personeel of het regelen van vervangend busvervoer als treinen uitvallen. Ik heb het net in een interruptiedebat al het Duitse staatsbedrijf Arriva genoemd, dat er nu alles aan lijkt te doen om marktaandeel van de NS over te nemen. Arriva is recent nog in gebreke gesteld in provincies waarin het rijdt, bijvoorbeeld in Friesland, maar ook in andere provincies, omdat het bedrijf niet voldoet aan de afspraken die zijn gemaakt in de concessie. Dan heb ik het nog niet eens gehad over de onduidelijkheid op veel stations met het in- en uitchecken bij verschillende bedrijven als mensen moeten overstappen, iets wat inherent is aan meer marktwerking. Daarvoor is in ieder geval nog geen oplossing gevonden en daarvan is de consument de dupe.

Voorzitter. Als je publieke diensten overlaat aan de markt, dan krijg je dus vaak geen oplossingen, maar extra problemen.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng. Dat levert geen vragen van uw collega's op. Het woord is aan mevrouw Van der Graaf, die spreek namens de fractie van de ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Bij de ChristenUnie zien we het spoor als een basisvoorziening die mensen bij elkaar brengt. Het is er voor de bereikbaarheid van heel Nederland, zeg ik de heer Krul na. Het gaat om de bereikbaarheid van zowel de Randstad als de regio's en ook om de bereikbaarheid tussen de regio's. Het spoor moet een realistisch alternatief voor de auto kunnen zijn. Dat vinden wij ook. Daarom is het de ChristenUnie menens om de prijsstijgingen in het openbaar vervoer tegen te gaan. Dat blijkt ook uit onze inzet bij de Algemene Politieke Beschouwingen van vorige week. De ChristenUnie wil geen prijsstijgingen voor de trein en geen afkalving van buslijnen in de regio.

Vorig jaar hebben we een uitgebreid debat gevoerd over de marktordeening. De uitkomst van dat debat was dat er brede steun was om het hoofdrailnet opnieuw onderhands te gunnen aan de NS. Ik heb toen ook namens de ChristenUnie een afweging gemaakt en gedacht: dit is het moment om vooraf, voor de onderhandelingen over hoe die concessie er precies uit moet komen te zien, veel voorstellen mee te geven die echt een verbetering opleveren voor de reiziger. Dat heb ik ook gedaan. Ik heb best heel veel moties ingediend, terwijl we natuurlijk allemaal hadden bedacht dat te minderen. Maar ik dacht: dit is wel het moment om dat te doen, want ik wil straks niet in de situatie komen dat er een concessie is uitonderhandeld en dat de Kamer moet tekenen bij het kruisje. De

Staatssecretaris heeft toen ook gevraagd om vertrouwen. Een aantal moties zijn aangenomen en de Staatssecretaris heeft gevraagd een aantal moties aan te houden. Daarbij zei ze dat ze zich daarvoor in wilde zetten tijdens de onderhandelingen, maar ik moet heel eerlijk zeggen dat daar bar weinig van is terug te vinden. Ik weet dat de onderhandelingen best lastig zijn geweest, ook omdat er structurele tekorten zijn, maar toch. Daarom ga ik toch nog langs bij een aantal voorstellen.

De ChristenUnie wil namelijk dat die beoogde derde en vierde intercity naar Assen en Groningen er wel komt. Die zit nu niet in de concessie. Dat is een gemiste kans om de bereikbaarheid per trein van Overijssel, Drenthe en Groningen sterk te verbeteren. Ik vraag de Staatssecretaris dus dat alsnog op te nemen. Wat is daarbij nu eigenlijk precies de afweging geweest? Hierbij moet je namelijk ook kijken naar de maatschappelijke bijdrage, ook als we kijken naar het brede welvaartsbegrip, dat we belangrijk vinden.

Ook zien we dat er nog geen sprake is van een derde intercity naar Brussel. Er is bovendien sprake van dat er mogelijk een heel slecht toegankelijk treinstel gaat rijden, dat de grenstoeslag blijft en dat die trein niet gebonden is aan de kwaliteitseisen die wel voor binnenlandse treinen gelden. Ook hier hadden we voorstellen voor gedaan. Waarom is dit de uitkomst? Ik vraag daarvoor een verklaring van de Staatssecretaris. Wat is dan de toegevoegde waarde van de concessie, vraag ik aan de Staatssecretaris. Kan zij daarop ingaan?

Voorzitter. We zien dat het mogelijk is om voor 25 miljoen per jaar – dat is op basis van de antwoorden die we van de Staatssecretaris hebben gekregen in het schriftelijk overleg – de minimumstationsbediening naar vier keer per uur te brengen. Juist op trajecten buiten de Randstad, zoals Amersfoort-Harderwijk, Arnhem-Zutphen en Dordrecht-Breda zijn dat hele belangrijke verbeteringen voor reizigers. Het zou ook een enorme kwaliteitstoevoeging zijn. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris daarbij nog voor verbetering van de concessie? Vaak zien we namelijk dat het decentrale vervoerders wél lukt om vier keer per uur treinen te laten rijden. In de ontwerpconcessie zien we dat de NS 9% van het gevraagde vervoersvolume kan afschalen, mits aan de gevraagde minimale bediening van stations wordt voldaan. De NS zou er dan voor kunnen kiezen om boven Zwolle richting Leeuwarden met maar twee sprinters te rijden. De bereikbaarheid van de regio Noord-Nederland, en dan met name Friesland, komt daarbij echt op het spel te staan. Kan dat percentage naar beneden bijgesteld worden, zo vraag ik de Staatssecretaris.

Toegankelijkheid noemde ik net al even. Ik ben blij dat de afspraken uit het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV nu ook een plek krijgen in de concessie. Wij wachten ook op het nieuwe Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ik vraag de Staatssecretaris wanneer dat naar de Kamer kan worden gestuurd, want dan wordt dat ook echt vastgelegd. Over de spitstoeslag kan ik kort zijn. Voor de zomer hebben wij hierover al een motie ingediend. De ChristenUnie is van mening dat als we reizigers willen verleiden te kiezen voor de trein, we mensen daar dan niet uit moeten jagen door veel duurdere kaartjes. Wij overwegen dus om die motie opnieuw in stemming te brengen.

Voorzitter. Dan over scholieren. Ook daar heb ik vorig jaar aandacht voor gevraagd bij het debat. We zien dat de bijabonnements in de afgelopen jaren zijn afgeschaft. Dat leidt tot hogere kosten voor gezinnen, bijvoorbeeld voor gezinnen met kinderen die naar school moeten reizen met de trein. Als er dan goedkopere trajectabonnements zijn voor scholieren, is dat een heel aantrekkelijk alternatief voor gezinnen. We zien ook dat kinderen tot en met 11 jaar sinds enkele jaren gratis mogen reizen met de trein met het Kids Vrij-abonnement, maar in de concessie is niet geborgd dat dat ook zo blijft.

De voorzitter:

Kunt u langzaam afronden, mevrouw Van der Graaf?

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

Ja. Wij willen dus wel dat dat zo blijft. Ik zou ook aan de Staatssecretaris willen vragen om dat te regelen, evenals de geldterugregeling bij vertraging. Die geldt namelijk niet bij de overstap tussen verschillende vervoerders. Ook wat dat betreft hadden we actie verwacht van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Ik denk dat ik het hierbij laat in de eerste termijn. In brede zin voel ik gewoon wat ongemak. We zoeken als ChristenUnie naar ruimte in dit debat. Waar gaan we die concessie nu nog op aanpassen en waar is onder de collega's draagvlak te vinden voor een gezamenlijke inzet daarvoor? Ik denk dat dat een belangrijke uitdaging is voor ons allemaal. Maar ik geef de Staatssecretaris heel graag de kans om daarop te reageren voordat we in actie komen.

De voorzitter:

Dat gaat ze ongetwijfeld doen, mevrouw Van der Graaf. Uw betoog heeft in ieder geval een vraag opgeroepen bij de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Ja. Over draagvlak gesproken, volgens mij is er een breed draagvlak om die spitsheffing, die tariefdifferentiatie uit de concessie te halen. De ChristenUnie heeft die motie ingediend en aangehouden. Nu zegt mevrouw Van der Graaf: ik overweeg om die weer in stemming te brengen. Wat houdt haar tegen, vraag ik me dan af. Ik ben bang dat we anders een andere motie moeten indienen, maar linksom of rechtsom moet die spitsheffing eraf.

De voorzitter:

Wat houdt u tegen, mevrouw Van der Graaf?

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

Het feit dat we nog in de eerste termijn zitten en dat het misschien een procedurele opmerking is. We geven de gelegenheid ... Ik vind het eerlijk gezegd niet zo netjes om in eerste termijn meteen te zeggen: bam! Ik heb een aantal collega's dat wel horen zeggen. Maar twijfel er niet over; de inzet van de ChristenUnie is dat de spitstoeslag invoeren niet de route is. We hebben daar al een motie voor liggen. Die kunnen we zo van stal halen. Als de heer Alkaya mee wil tekenen, dan is hij van harte welkom.

De heer **Alkaya** (SP):

Graag zelfs. Alleen, het is natuurlijk de eerste termijn van een debat waarbij er voorafgaand al een motie is ingediend en aangehouden. We hebben er dus al een heel debat over gehad. Ik ben niet degene die een motie heeft ingediend; dat heeft de ChristenUnie zelf gedaan. Volgens mij heeft het dus niet zo veel met netheid te maken. Volgens mij zijn de verhoudingen duidelijk. Het is, gelukkig voor Nederland, ook duidelijk dat die spitsheffing eraf gaat.

De voorzitter:

Laat ik constateren dat jullie er op inhoud redelijk hetzelfde over denken en dat het qua proces vast goed gaat komen. Als niemand meer vragen heeft aan de woordvoerder van de ChristenUnie, geef ik met plezier het woord aan de heer Eppink. Hij zal spreken namens de BoerBurgerBeweging.

De heer **Eppink** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Ik zal wat rustiger spreken omdat ik niet kan spreken als een sneltrein, en ik heb een te lange speech gemaakt. Dan weet u dat alvast.

In een grote technische discussie, zoals die nu gevoerd wordt, vergeten we nog weleens de belangen van een groep waar het eigenlijk om moet gaan. Dat zijn de reizigers. De reiziger wil dat de trein rijdt en de reiziger wil een comfortabele, betaalbare rit naar school, werk of wat dan ook. Bovendien wil ik erop wijzen dat het spoorvervoer volgens een Europese verordening van 2007 een openbare dienstverplichting is van algemeen belang. Het is dus niet zomaar een aanbod; er zit een belangrijke publieke taak aan vast.

Eerst het goede nieuws: het openbaar vervoer heeft lang last gehad van de gevolgen van corona en daaraan lijkt eindelijk een einde te komen. De reizigers komen terug, maar nu wordt in een keer met het spitstarief voor de dag gekomen. Ik heb er al veel over gehoord. De prijzen zouden niet stijgen voor iedereen en het zou uiteindelijk goedkoper worden, maar je krijgt toch een soort redenering van: we maken het duurder zodat het goedkoper wordt en hoe dat gaat werken, weten we niet. Misschien kan de Staatssecretaris dat uitleggen. We zouden een concessie krijgen waarin de reiziger centraal staat. Ondertussen zien we dat een specifieke groep mensen, namelijk mensen die wel in de spits moeten reizen, de rekening gepresenteerd krijgt. We willen daarvoor controleerbare oplossingen bieden. Welke oplossingen heeft de Staatssecretaris?

Voorzitter. Ik ga snel verder. Zoals ik zei, is spoorvervoer een openbare dienstverplichting van algemeen belang. Hoe zit dat dan in het Noorden van Nederland? Waar blijft dat in deze concessie? Waar is de ambitie van de NS voor Friesland, Drenthe en Groningen? Ook daar reizen vele duizenden mensen met de trein. Arriva toont wél ambitie met de aangekondigde plannen, met garanties en al erbij. Voor de Nederlandse Spoorwegen is dit niet operationeel te maken. Waarom wordt dit voorstel niet serieus genomen? Als je kijkt naar de Europese verordening uit 2007, artikel 5, lid 3, kan je zeggen dat de vergunning volledig naar de Nederlandse Spoorwegen gaat, dat er geen andere marktpartijen zijn en dat er geen enkel alternatief is. Nu, hier hebben we een alternatief. Dan zegt de Europese Commissie dat er een marktanalyse moet worden gemaakt. Dan zou er dus ten minste een marktanalyse van dat aanbod moeten worden gemaakt. Als je verantwoordelijk wilt zijn voor het hoofdrailnet, toon dan ook de bijbehorende ambitie, zou ik zeggen. Ik verwacht hierin meer sturing van het ministerie.

Ook valt mij nog iets op over de MaaS-aanbieders, de aanbieders van Mobility as a Service. De Staatssecretaris wacht het oordeel af van de ACM, de Autoriteit Consument & Markt, of er sprake is van een gelijk speelveld. Ik wil tegenover de Staatssecretaris benadrukken dat de NS ook een MaaS-aanbieder is. Waar de NS een sterk lijntje met het ministerie heeft en veel geld krijgt, hebben en krijgen de kleinere MaaS-aanbieders dit niet. Ik hoop dat dit ook aan de ACM duidelijk is gemaakt.

Voorzitter. Voor het spoorpakket 2016 is een overgangstermijn opgenomen waarvan Nederland gebruik wil maken. De ingebrekestelingsprocedure die de Europese Commissie is gestart, gaat over de door Nederland gekozen duur van de periode tussen de datum van de gunning en het moment waarop de concessie daadwerkelijk start, aldus de Staatssecretaris. Op de eventuele gevolgen die deze procedure heeft voor de staatssteunregels kan de Staatssecretaris nu niet vooruitlopen, maar dat soort dingen dreigen natuurlijk wel. Ik begrijp dat dit voor de onderhandelingen lastig is, maar je moet als Kamerlid weloverwogen keuzes kunnen maken. Want ondanks mijn kritische toon over de concessie blijven wij van mening dat het HRN zo veel mogelijk in stand moet blijven met de NS en met een concessie waarbij toegang en betaalbaarheid voor iedereen zijn gewaarborgd en waarbij ook ruimte

moet zijn voor andere aanbieders, zoals mogelijkerwijs Arriva. We moeten gaan kijken wat de juridische gevolgen van deze ingebrekestellingsprocedure zijn, want als wij nu iets kiezen zonder te weten wat er in Brussel gaat gebeuren, lopen we het risico dat Brussel dat afkeurt en over een jaar of wanneer dan ook in het gelijk wordt gesteld bij het Europese Hof van Justitie. Dan zitten wij met de gebakken peren, met een concessie die door Brussel wordt afgekeurd. Ik hoop dat de Staatssecretaris zich daarvan bewust is en ons daar meer informatie over kan geven.
Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Eppink, voor uw inbreng. Ik zie dat er geen vragen zijn. Dan is het woord aan mevrouw Van Ginneken van de fractie van Democraten 66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. De afgelopen jaren zijn reizigers geconfronteerd met volle, vieze en uitvallende treinen en een afgeschaalde dienstregeling. Deze concessie belooft verbetering, maar garandeert bitter weinig. Wat D66 betreft is het onderhandelingsresultaat van deze Staatssecretaris onvoldoende. De reiziger verdient meer garanties dat diens dagelijkse reis echt gaat verbeteren. Het moet en kan beter, vindt D66.

In de ontwerpconcessie is het stapsgewijs uitbreiden van de dienstregeling afhankelijk gesteld van de vraag of infrastructuur klaar is en van de vervoersvraag. De afhankelijkheid van de infrastructuur snap ik, maar kan de Staatssecretaris toezeggen de voorwaarde van de vervoersvraag te schrappen en de NS gewoon te laten rijden op het moment dat dat, qua infrastructuur, kan?

Hoe verklaart de Staatssecretaris vervolgens dat de NS geen verbetering in het aanbod biedt in bijvoorbeeld Noord-Nederland terwijl Arriva daar een concreet beter aanbod wil afspreken? Kan ze toezeggen dat ze ook dit gewoon in de NS-concessie gaat regelen? Heeft de Staatssecretaris onderzocht of meer sprinters per uur laten rijden, bijvoorbeeld een sprinter per kwartier, bij zou kunnen dragen aan het aanjagen van de reizigersvraag, bijvoorbeeld op de trajecten Oss-Den Bosch of Lelystad-Zwolle, zoals Rover suggereerde?

Voorzitter. In plaats van uitbreiding kiest de Staatssecretaris voor verschraling. Het verplichte minimumaantal treinen wordt op veel stations op momenten juist lager dan het aantal treinen dat nu in de praktijk wordt gereden; dat werd eerder ook al aangeduid. Dat gebeurt met name in de avonden en in het weekend, bijvoorbeeld in Venlo, Vleuten en Zoetermeer, en waar nu op zondag meer treinen rijden dan het aantal dat de Staatssecretaris als ondergrens met de NS wil afspreken. Waarom legt zij dit hogere niveau niet vast in de concessie als haar inzet juist is om het huidige kwaliteitsniveau te behouden, zoals ik in haar brief las? Wat zou het kosten om die minimumfrequentie op belangrijke regionale stations als Deventer en Purmerend te verhogen, bijvoorbeeld naar twee keer per uur?

Ook kwalitatieve prestaties zoals op tijd rijden verdienen veel betere garanties. Kan de Staatssecretaris daarom toezeggen dat ze harde afspraken maakt over bodem- en prestatie-indicatoren per verbinding? En gaat ze ook binnen de prestatiecijfers onderscheid maken tussen treintypen, dus tussen sprinter, intercity en hsl?

Voorzitter. Afspraken over betere prestaties zorgen ervoor dat de reiziger weer naar de trein wordt gelokt. Het noodfonds van 410 miljoen euro hoeft dan misschien helemaal niet nodig te zijn. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat dit geld, indien het noodfonds niet nodig blijkt of onderbenut blijft, beschikbaar komt voor de reiziger en niet generiek in het Mobiliteitsfonds wordt gestopt?

Voorzitter. De Staatssecretaris heeft ook financieel gezien een slechte deal voor de reiziger en de belastingbetaler afgesloten, want de NS gaf gisteren aan dat kostenbesparingen in de operatie niet echt zijn overwogen vanwege serviceniveau. Maar kan de NS dit niet heroverwegen, zeker op bepaalde trajecten waar dat zou kunnen zonder impact voor de reiziger? Kan de Staatssecretaris toezeggen de eenpersoonsbediening voor nieuw aan te schaffen treinen te verplichten in de concessie, zodat we in de toekomst daar kosten kunnen besparen?

Kan zij toezeggen een initiatiefrecht voor zichzelf in de concessie op te nemen, zodat bijvoorbeeld de klimaattickets, zoals D66 bepleit, kunnen worden uitgewerkt, en dat ze definitief een einde gaat maken aan het dubbele opstaptarief, waar D66 ook voor pleit? Kan de Staatssecretaris in de concessie de NS verplichten om samen met NOVB met een plan te komen? Graag een toezegging. Een vergelijkbare toezegging wil D66 graag over concrete resultaten en data voor voorstellen voor abonnementen waarbij NS-treinen worden gecombineerd met andere vervoermiddelen.

Voorzitter. Dan prijsdifferentiatie.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, mevrouw Van Ginneken, heeft meneer Krul een vraag voor u.

De heer Krul (CDA):

Ik schrok even van een opmerking van D66. D66 pleit voor eenpersoonsbediening, maar dat lijkt mij niet echt in het belang van de veiligheid van de conducteurs, die al in een hele lastige positie zitten. Maar daar gaat mijn vraag niet over. Mevrouw Van Ginneken vroeg zich hardop af hoe het kan dat Arriva een beter voorstel kan neerleggen dan NS blijkbaar kan. Die vraag leeft bij meer mensen. Ik zou mevrouw Van Ginneken allereerst willen vragen hoe zij tegen het nieuws aankijkt dat Arriva besluit om de treinen weer volledig op gewoon ouderwetse diesel te laten rijden om op die manier de prijzen van groen te drukken. Dat is mijn eerste vraag.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dat vind ik een zorgelijke ontwikkeling. Een van de mooie dingen van de trein is juist dat het elektrisch kan en dat dat een ontzettend grote bijdrage is aan duurzaamheid. Ik vind dit dus een zorgelijke ontwikkeling. Ik zeg niet dat het aanbod van Arriva om die noordelijke lijnen te gaan rijden meteen het allerbeste idee ooit is, vandaar dat ik de Staatssecretaris heb gevraagd of ze de NS kan verleiden diezelfde hoge frequentie op te nemen in de HRN-concessie. Ik ben ook niet doof voor de opmerking van ProRail – die maakte men gisteren nog; we hebben hem eerder gehoord – dat de samenhang in het hoofdrailnet van ontzettend groot belang is voor de continuïteit en de stabiliteit. Mijn eerste keus zou dus zijn om de NS diezelfde hogere frequentie te laten rijden, ook omdat de mensen in het noorden die betere ontsluiting gewoon verdienen. Ik refereerde aan Arriva, omdat zij wat betreft hun aanbod, waar ze ook garanties op willen geven, toch te kennen geven dat die hogere frequenties haalbaar zouden moeten zijn.

De heer Krul (CDA):

En zo, in een soort van vrije denksessie, komen we gezamenlijk tot een antwoord. Natuurlijk kan een vervoerder een ontzettend aantrekkelijk pakket neerleggen als er inderdaad gezegd wordt: «Om de prijs te drukken, knallen we er gewoon ouderwetse diesel in. Met eenmansbediening drukken we de prijs nog wat meer, maar goed, het is niet goed voor de sociale veiligheid.» Als je vanuit een soort van geliberaliseerd denken zegt «alles moet kostenefficiënt en dan kunnen we een zo goed mogelijk bod neerleggen», dan krijg je dus dat vertekende beeld. Ik ben

blij dat mevrouw Van Ginneken zegt dat het niet wenselijk is dat er dan op diesel gereden wordt, maar het is tegelijkertijd een antwoord op haar eigen vraag hoe het kan dat er zo'n aanbod ligt, namelijk: op die manier worden de kosten gedrukt. Ik denk dus dat ik mevrouw Van Ginneken ...

De **voorzitter**:
En uw vraag?

De heer **Krul** (CDA):
Hier komt mijn vraag. Ik denk dat ik haar haar steun heb horen uitspreken voor het idee om dit gewoon in de concessie met NS te regelen en dus niet met een marktpartij. Is mevrouw Van Ginneken daartoe bereid en is zij dat met mij eens?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Mijn eerste inzet is om die hogere frequenties voor het Noorden gewoon in de concessie te regelen die nu voorligt, juist vanwege de samenhang met het hele hoofdrailnet. Ik heb eerder ook al gepleit voor de mogelijkheid van samenloop. Daar heb ik in het verleden een motie over ingediend. De Staatssecretaris heeft er iets over geschreven in de concessie, maar wat mij betreft is dat te abstract. Als de NS dan zegt die hogere frequenties niet te willen bieden, zou dat kunnen betekenen dat de mogelijkheid gecreëerd wordt om die aanvullende frequenties te laten aanbieden door marktpartijen, met als doel de reiziger die hogere frequentie te bieden. Maar wat mij betreft gaat het nadrukkelijk in die volgorde. Nu ik dan toch benoemd heb dat de samenloop wat beperkt is uitgewerkt in de concessie, stel ik bij dezen de vraag aan de Staatssecretaris of ze daar wat concretere en specifiekere kaders en randvoorwaarden voor wil uitwerken in de concessie.

De heer **Minhas** (VVD):
D66 hecht altijd heel veel waarde aan regels die vanuit Europa worden opgelegd en waar we aan moeten voldoen. Dat snap ik ook. U misschien niet, maar ik wel. Tegelijkertijd hebben we regels vanuit Europa opgelegd gekregen als het gaat om het toewijzen van spoorcapaciteit. Er is een uitspraak van de ACM, de Autoriteit Consument & Markt, gepubliceerd. Ik las toevallig vandaag die uitspraak. Daarin staat heel helder: als er een aanvraag van een andere partij is ingediend op het moment dat er geen concessie ligt, dan moet ProRail op basis van de capaciteitsverdeling die aanvraag toewijzen. Kan mevrouw Van Ginneken toelichten waarom zij per se vindt dat die lijnen bij de NS in de concessie moeten, terwijl Europese regelgeving en de Autoriteit Consument & Markt eigenlijk gewoon zeggen «een vervoerder heeft een aanvraag ingediend; op het moment dat we nog geen concessie hebben, moet die aanvraag worden toegewezen»?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):
Hier is het gisteren in de technische briefing ook over gegaan. We hebben hier te maken met – zo begreep ik het ook van ProRail – wijzigende kaders vanuit Europa, namelijk dat de prioriteit in die toewijzing vanaf, als ik het me goed herinner, 2025 aan de orde is. ProRail heeft tegelijkertijd gezegd dat de samenhang van het hoofdrailnet zo ontzettend belangrijk is om complexiteit te beperken met het oog op continue goede dienstverlening en zo weinig mogelijk verstoring voor de reiziger. Ook dat belang stel ik hier heel erg centraal. Daarom zeg ik: doe nou die verbindingen in de concessie, zodat die samenhang het meest kloppend is. De heer Minhas verwijst naar Europese regels. Ja, Europa heeft heel duidelijk gezegd kritisch te zijn op het voornemen van de Staatssecretaris om deze concessie onderhands aan de NS te gunnen. Hoe die juridische regels daaromtrent geduid moeten worden, laat ik toch echt even aan de

Europese Commissie en een eventuele rechter die zich daarover uitspreekt. Ik vind niet dat ik als Kamerlid daarover iets moet zeggen nu.

De voorzitter:

Tot slot, de heer Minhas. Kort.

De heer **Minhas** (VVD):

Zeker tot slot, voorzitter. We moeten ook niet op de stoel van de rechter gaan zitten, maar we kijken wel wat de spoorbeheerder zegt. Die zegt: het netwerk is complex en op het moment dat die regels van toepassing worden, heb ik meer capaciteit nodig. Wat ik mevrouw Van Ginneken niet hoor zeggen, is dat we die capaciteit moeten regelen. Ik hoor u die vraag ook niet aan de Staatssecretaris stellen. Wij hebben met elkaar ingestemd met het vierde spoorwegpakket, waarin dit de uitgangspunten zijn en waarvan de ACM zegt: geen evenwichtstoets, want er ligt geen concessie; dan moet ik die toewijzen. Als ook D66 daarmee heeft ingestemd, er geen concessie ligt en ProRail zegt «het kan allemaal geregeld worden, maar geef mij meer capaciteit», kan het toch niet zo zijn dat D66 nu zegt: ik ga daar toch niet in mee, want ik laat die lijnen liever bij de NS? Vindt u ook niet dat we die capaciteit dan moeten organiseren?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Arriva heeft recent nog brieven gestuurd om het voorstel dat men voor de noordelijke lijnen gedaan heeft nader toe te lichten. De vraag is of het voorstel al voldoende concreet is om precies de consequenties in te kunnen schatten qua capaciteit. Volgens mij ligt de bal bij ProRail om te bepalen wat de consequenties zijn en wat wel of niet te combineren is. De heer Minhas doet nu de aanname dat het niet zou passen in het Noorden en dat er dan voorrang aan het een of ander gegeven moet worden. Volgens mij moet dat eerst nog blijken uit de analyses van ProRail.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog. Voor de heer Krul en de heer Minhas: jullie zijn door jullie interrupties heen. Mevrouw Van Ginneken, het woord is aan u.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter. Dan prijsdifferentiatie. Wat D66 betreft komt die er voorlopig niet, want eerst moeten de prestaties op het spoor beter. D66 is niet principieel tegen hogere prijzen op drukke plekken en drukke momenten, maar stelt daarbij wel heel duidelijke voorwaarden. Ik zei net al dat het aanbod eerst echt beter moet. Ook moeten de meeste reizigers erop vooruitgaan, moet de automobilist hetzelfde worden behandeld en moeten de prijzen transparant en voorspelbaar zijn. Tot slot moeten er natuurlijk goede, duidelijke en werkende waarborgen zijn voor belangrijke beroepen zoals verpleegkundigen en docenten en moet er, als bonus, samenhang zijn met het bredere beleid rondom spitsmijden. Dit kan de NS wat D66 betreft dus niet zomaar even solo invoeren. Kan de Staatssecretaris toezeggen deze voorwaarden mee te nemen in het afwegingskader dat ze hiervoor nog gaat opstellen? Ik sluit me ook aan bij een eerder gestelde vraag: welke alternatieven hebben de Staatssecretaris en de NS onderzocht? Denk aan verschillende thuiswerkvergoedingen per dag, in de week, of een extra dalkorting.

Voorzitter. Tot zover de tarieven en de kosten. Ik heb nog twee vragen, als u mij toestaat. Ik zou graag een toezegging willen van de Staatssecretaris dat de NS zijn jaarverslag transparanter maakt. De opbrengsten en de lasten tussen en binnen de verschillende bedrijfsonderdelen, bijvoorbeeld stations en vervoer en straks ook internationaal, zijn erg onduidelijk. D66 wil ook graag de harde toezegging van de Staatssecretaris dat de volgende zaken rondom de fiets beter, concreter en afrekenbaarder worden vastgelegd. Ik noem het gratis 24 uur kunnen stallen in alle

fietsenstallingen en wijs op afspraken over de lasten van stallingen en de uitbreiding hiervan. Ook moet de mogelijkheid om de fiets in de trein mee te nemen beter.

De voorzitter:

U mag afronden.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

En ik zou graag een onderzoek zien naar de kosten van aparte fietscoupés zoals in Duitsland.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u vriendelijk. U heeft nog een vraag tegoed van meneer Alkaya van de SP.

De heer **Alkaya** (SP):

Het is wel duidelijk dat een grote meerderheid in de Tweede Kamer tegen die spitsheffing is. In tegenstelling tot D66, want D66 zegt gewoon: nu niet, maar in de toekomst zou het kunnen. Ik vraag me dan af of mevrouw Van Ginneken tegen het in de concessie onmogelijk maken van het invoeren van die spitsheffing is. Wil zij die mogelijkheid dus in de concessie openlaten?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Uit alle briefings is heel duidelijk geworden dat het doel van die prijsdifferentiatie is om juist te voorkomen dat de treinkaartjes voor alle reizigers duurder worden. Als je er met elkaar niet in slaagt om mensen te verleiden om minder in de spits te reizen, zul je meer treinstellen moeten kopen en misschien ook nog wel meer infrastructuur moeten aanleggen. Dat zijn twee redenen die ervoor zorgen dat het treinkaartje op de langere termijn in de gehele breedte duurder wordt. Zo heb ik het begrepen, gisteren in de briefing en ook uit alle eerdere stukken die ons zijn toegestuurd. Het belang dat D66 centraal stelt, is dat de trein op langere termijn betaalbaar blijft. Als niks doen betekent dat het over de gehele lijn duurder wordt, vind ik het stom als je zegt: eventuele alternatieven die zouden kunnen helpen om dit probleem bij de kop te pakken, wil ik meteen uit het raam gooien. De heer Alkaya vraagt: moet het nou wel of niet in deze concessie? Ik denk niet dat in deze concessie afgesproken moet worden dat de NS zelfstandig ergens dit zomaar kan invoeren. Dat is wat ik heel graag in de concessie opgeschreven wil zien. Dat moet in samenhang en in afstemming met de Staatssecretaris. Of we in de loop van deze concessie daaraan toe zijn of dat dat iets is voor een volgende concessie, weet ik niet. Het is wat mij betreft nog te vroeg om daarover te oordelen.

De voorzitter:

Kort en afsluitend, meneer Alkaya, uw laatste vraag.

De heer **Alkaya** (SP):

Als je het openbaar vervoer goedkoper wil maken – dat hoor ik D66 nu ook zeggen – dan kunnen wij hier als Tweede Kamer gewoon besluiten om de btw op openbaar vervoer te schrappen. Dan wordt het gelijk goedkoper. Een meerderheid van de partijen, inclusief D66, heeft daar meerdere malen niet voor gekozen, helaas. Nu hoor ik, in alle eerlijkheid, mevrouw Van Ginneken gewoon de NS napraten. Is zij dan bereid om duidelijkheid te geven? Als die randvoorwaarden waar zij het over heeft, er nu niet zijn, dan kunnen we dus ook niet nu besluiten om het in de komende concessieperiode mogelijk te maken. Dus dan moeten we het in de concessie onmogelijk maken. Of wil zij met alle mitsen en maren die

dan opgenomen moeten worden, een ingewikkelde constructie verzinnen waarbij het toch mogelijk wordt in de komende concessieperiode?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Twee dingen. Het idee van die tariefdifferentiatie zou kunnen bijdragen aan het goedkoper maken van de trein. In ons verkiezingsprogramma hebben we ook heel nadrukkelijk gepleit voor een klimaatticket naar Duits voorbeeld. Dat maakt de trein voor heel veel mensen ook behoorlijk veel betaalbaarder. Ten aanzien van die voorwaarden: ik heb net in mijn opsomming ook genoemd dat de automobilist hetzelfde moet worden behandeld, eigenlijk om te voorkomen dat je met hogere prijzen op bepaalde trajecten in de spits mensen de auto in jaagt. Ik stelde daar gisteren ook een vraag over in de technische briefing. Kijk, als je dit in samenhang doet met als doel om de bestaande infrastructuur beter te benutten, de vraag in de spits af te vlakken en die een beetje te spreiden, dan ga je enerzijds verstandig met belastinggeld om en beperk je anderzijds tariefstijgingen in het openbaar vervoer die de reiziger direct in de portemonnee treffen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Van Ginneken, daarmee is ook uw eerste termijn afgerond. Dan geef ik met veel plezier het woord aan de heer Madlener als laatste spreker van de Kamer. Hij spreekt namens de Partij voor de Vrijheid.

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Vrijheid zit inderdaad in de naam van mijn partij en vrijheid is voor ons uiterst belangrijk. Mobiliteit zorgt voor die vrijheid. Gewoon je vrij kunnen bewegen, gewoon ergens op een betaalbare manier naartoe gaan, is voor ons uiterst belangrijk. Of het nou met de auto is of met de trein, dat maakt ons niets uit. Die keuze is aan jou. Wij willen dan ook af van die eeuwige ideologische discussie over de auto uit en de trein in. Dat hoeft van ons helemaal niet. Zowel de auto als de trein is belangrijk. Die moeten allebei betaalbaar zijn.

Voorzitter. Daar past een spitstarief, een spitsheffing niet bij. Net zoals rekeningrijden daar niet bij past, past zo'n heffing in de trein er wat ons betreft niet bij. We hebben het hier over maximaal € 2,50 in de ochtend-spits. Dat betekent een honderd euro per maand voor mensen die elke dag in die spits moeten reizen. Dat is voor ons echt onacceptabel. Dus ook wij zijn tegen die heffing. Het kabinet vond het kennelijk een goed idee om die heffing mogelijk te maken. Wij vinden het onacceptabel. En ik zie ook een grote Kamermeerderheid om dat niet te doen. Maar ja, de NS heeft zich daar helemaal op ingesteld, lijkt het. Ik ben dus benieuwd wat er nu gaat gebeuren.

Voorzitter. Wat de PVV liever ziet om het betaalbaar te houden, is de btw op de ov-kaartjes afschaffen. Dat kost 300 tot 400 miljoen per jaar. Dat zou wat ons betreft een beter idee zijn. Wat natuurlijk moet gebeuren, is het volgende. We hebben gehoord dat die spits er maar twee dagen per week is. Die is er eigenlijk alleen op dinsdag en donderdag. Alleen dan is het echt druk in de trein. Op vrijdag rijdt die bijna leeg. Dat is een soort weekenddag. Ik ben trouwens ook geschrokken van hoeveel lege treinen er rijden. Het gaat dus maar om twee dagen. Is het nou niet mogelijk om met de studenten, met bedrijven of met overheden afspraken te maken? Is het nou niet mogelijk om te zeggen: laten we nou eens op die dagen wat minder in de spits reizen? Laten we dat proberen. Dat lijkt me een veel betere weg.

Verder vinden wij dat de NS gewoon die spits moet faciliteren. Ja, dan moeten ze maar extra hun best doen. En misschien moeten ze de eerste klasse wel afschaffen op die twee dagen, zodat er wat meer mensen een zitplaats hebben in de tweede klasse. Ik noem maar iets. Wees creatief!

Doe je best, NS, maar ga niet mensen de trein uit pesten met een stijging van € 100 per maand.

Voorzitter. Dan het hele systeem van een concessie met afspraken en doelen. Het is een moeilijk systeem voor ons. Wij hebben liever sturing, wij hebben liever dat de NS weer samen met ProRail één bedrijf wordt. Wij hebben liever dat het een staatsbedrijf wordt, wat het nu ook is, aangestuurd door een Staatssecretaris die daar ook bovenop kan zitten. Maar nu zien we dat de Staatssecretaris elke keer met lege handen staat. Vorig jaar werden er boetes uitgedeeld aan de NS. Maar ja, die konden niet geïnd worden, want dat zou dan ten koste gaan van de bedrijfsvoering. Logisch! Het systeem van boetes en afspraken is dus een totaal tandeloze tijger.

Het enige wat in mijn ogen in deze systematiek zou kunnen werken, is dat die boetes betaald worden door de directie. En ik snap dus ook niet hoe het kan dat de directie van de NS totaal niet aangesproken kan worden, dat het geen gevolgen heeft voor hun salaris als ze hun afspraken niet nakomen. Voor ons is de NS gewoon een staatsbedrijf. Het zou ten eerste moeten voldoen aan de Wet normering topinkomens. De balkenendenorm zou gewoon moeten gelden voor de top van de NS. En maak er een prestatiebeloning van. Als ze het niet goed doen, dan gaat het ten koste van de salarissen van de directie. Dan gaat dat niet ten koste van de passagiers. Dat lijkt me de juiste weg. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat ze dit in deze concessie al gaat regelen of dat ze anders haar collega Kaag vraagt om het te regelen? Maar het moet geregeld worden, want zo kunnen we niet doorgaan.

Dan die negen jaar van de concessie. Het geeft een moeilijk gevoel. Enerzijds wil je aansturing – de Kamer wil eigenlijk altijd meebesturen – maar anderzijds wordt er negen jaar lang een monopolie weggegeven. Kan die negen jaar niet wat korter, is mijn vraag. Kunnen we het niet halveren naar vier of vijf jaar? Dat is toch lang zat? De NS heeft al die treinstellen al. Die rijdt daar gewoon door. Negen jaar is gewoon erg lang. We willen meer aansturing, dus ook op tariefniveau, op lijnniveau en vooral – wat we heel erg missen – op veiligheid. Wij vinden de KPI's voor veiligheid absoluut onder de maat. Ik wil er even aan herinneren dat het aantal meldingen van agressie tussen reizigers is gestegen van bijna 3.000 incidenten in 2021 naar ongeveer 3.200 incidenten in 2022. Dat gaat dus om de kans dat je als reiziger te maken krijgt met agressie. Die stijgt. Het wordt steeds onveiliger. Wij vinden die veiligheid uiterst belangrijk. De NS is als eerste verantwoordelijk voor de veiligheid. Daar moeten we echt strakkere afspraken over maken. Dat vinden wij volstrekt onvoldoende. Ik zal daar eventueel een motie over indienen.

Voorzitter. Tot slot. We hebben gisteren gehoord dat de treinen grotendeels leeg rijden. 70% is leeg. Er is gemiddeld maar 30% bezet. Dat is natuurlijk eigenlijk zonde. Nu heeft een aantal partijen een soort klimaticket naar Duits voorbeeld bedacht. Een klimaticket hoeven wij niet. Wij kunnen het ook een ander ticket noemen. Maar het is natuurlijk zonde om die lege stoelen onbenut te laten. Dus een betaalbaar maandtarief voor mensen in de daluren om die trein wat voller te maken, lijkt ons een heel goed, sociaal idee. Dat heeft voor ons niets met klimaat te maken, maar gewoon met gezond verstand. Het is zonde om met lege stoelen te rijden. Kan de Staatssecretaris daarnaar kijken of daar een voorstel voor doen? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener. Mevrouw Van Ginneken heeft nog een vraag.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik begrijp de inbreng van de heer Madlener niet helemaal. Hij spreekt zich uit tegen de lage bezettingsgraad. Er zijn zo veel lege stoelen in de trein.

Tegelijkertijd heb ik hem ook horen zeggen dat de NS beter zijn best moet doen om mensen gewoon in de spits te vervoeren en desnoods maar meer treinstellen moet kopen. Dat zou dan toch weer leiden tot extra treinstellen, die de rest van de dag niks staan te doen op een rangeerterrein of die anders met lege stoelen rondgereden worden? Kan de heer Madlener zijn standpunt verduidelijken?

De heer **Madlener** (PVV):

Ik vind ten eerste dat mensen, werkgevers en scholen zelf moeten bepalen wanneer zij beginnen. Het moet niet zo zijn dat de NS ons eruit gaat jagen. Want als je dat met hogere tarieven gaat doen, dan weet je welke mensen als eerste moeten afhaken. Dat zijn de mensen met de laagste inkomens. Dat vinden wij niet sociaal. Voor ons is mobiliteit een eerste levensbehoefte die voor iedereen betaalbaar moet zijn. Dus wij willen niet die weg op, ook niet met rekeningrijden in de auto. Het is een eerste levensbehoefte. Mobiliteit moet voor iedereen betaalbaar zijn.

Als er dan capaciteit over is – dat snap ik, want het is niet de hele dag even druk – doe dan je best om die lege stoelen te verkopen. Dus het idee van een ticket waarmee mensen betaalbaar kunnen reizen, waardoor er meer mensen in de trein komen, lijkt mij een heel goed idee. Uw partij wil een klimaticket dat daarop lijkt. Ik heb de PvdA daar ook over gehoord. Ik wil me daarbij aansluiten. Het lijkt me helemaal geen gekke weg om al die lege stoelen die elke dag rondgereden worden, toch meer te bezetten. Dus het reizen in de daluren moet betaalbaar zijn. Ik kan me voorstellen dat het dan bijvoorbeeld voor ouderen heel aantrekkelijk is om wat vaker een reisje te maken. Of voor jonge mensen, het maakt niet uit wie. Ik vind dat een goed idee en u bent daar volgens mij ook voor.

De **voorzitter**:

Ik zie instemmend geknik bij mevrouw Van Ginneken, meneer Madlener.

Volgens mij heeft u steun op dat punt. Dat is mooi.

Daarmee kunnen we de eerste termijn van de zijde van de Kamer afronden. Ik heb al even met de Staatssecretaris gesproken. Zij heeft minimaal een halfuur nodig om u van antwoorden te voorzien. Ik stel voor dat we gelijk de dinerpauze daaraan vastknopen. Het is nu 18.05 uur. Dat zou betekenen dat we zo rond 19.20 uur dit debat vervolgen met de eerste termijn van de Staatssecretaris. Dan hebben we een halfuur voor het beantwoorden van de vragen plus nog drie kwartier dinerpauze. Ik zie dat er wat bezwaren zijn, maar ik hecht daar toch aan. We gaan dat op die manier doen. Ik hoor dat de heer Krul mij steunt. Dank u wel, meneer Krul. Ik zie u allen graag terug om 19.20 uur.

De vergadering wordt van 18.04 uur tot 19.21 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Dames en heren. Met jullie welnemen – uw welnemen, moet ik zeggen – hervatten wij het commissiedebat van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Aan de orde is de eerste termijn van de kant van het kabinet. Uiteraard gaat het nog steeds over de hoofdrailnetconcessie. Welkom terug in de zaal. Ook welkom terug aan de diehards die via internet en thuis kijken. Goed dat u blijft kijken. Welkom terug, leden van de Staten-Generaal. Uiteraard ook welkom terug, mevrouw de Staatssecretaris. Ik geef met veel plezier het woord aan u. Als ik goed heb geteld, heeft u de beantwoording van de vragen samengevat in vijf blokjes. Ik stel voor dat we vier interrupties aan de kant van de Kamer doen. U weet dat het mogelijk leidt tot een bonus als u het kort doet. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst nog even een toelichting op de blokjes. Ik heb eerst een algemene intro, daarna een blokje tariefdifferentiatie, een blokje over de uitbreiding van de dienstregeling, een blokje prestaties en daarna het blokje overige.

Voorzitter. Elke dag pakken honderdduizenden mensen de trein. Die reizigers hebben een paar dingen nodig. Ik noem een aantal van de belangrijkste dingen die ze nodig hebben. Ze willen dat er een trein is die rijdt, dat de trein op tijd rijdt, dat het veilig is en het liefst dat ze in een trein kunnen zitten. Kortom, ze willen iets wat hen zonder problemen naar hun bestemming brengt. Hoewel sommige mensen zeggen dat het niet om de bestemming maar om de reis ernaartoe gaat, is dat voor de gemiddelde treinreiziger toch niet echt het geval. Die wil een betrouwbare en degelijke dienstregeling en vooral eentje waar die van op aan kan. Voor die reizigers is deze concessie bedoeld.

Met dit nieuwe contract met NS waarborg ik dat er voldoende treinen van vroeg tot laat door heel Nederland rijden. Ik zorg dat je makkelijk kunt overstappen en dat treinen goed op elkaar aansluiten. Niks is zo vervelend als dat je ergens op een perron een halfuur moet wachten omdat je aansluiting pas een halfuur later vertrekt. Dat maakt de reistijd veel langer en dan verliest de trein het van de auto als goed alternatief. Na twee jaar van voorbereiding en veel onderzoek heeft het kabinet besloten dat NS in ieder geval tot 2034 de treinen op het hoofdrailnet mag blijven rijden. Het huidige aanbod is de basis. Dat wordt stapsgewijs uitgebreid als er weer meer reizigers gebruik gaan maken van de trein. Ik kom daar later nog even op terug. Ik vind het daarbij belangrijk dat de treinen niet alleen rijden tussen de grote steden, maar ook naar gebieden waar minder reizigers instappen.

Dit contract wordt gekenmerkt door realistische ambities die passen bij deze tijd. Wil ik dat we daarna gaan uitbouwen en dat het meer en beter wordt, wat ik hier ook veel in de Kamer hoor? Ja, natuurlijk wil ik dat. Maar nu is het daar het moment niet voor. Dat wil ik graag even uitleggen. Vijf jaar geleden had niemand gedacht dat een pandemie zulke gevolgen zou kunnen hebben voor het openbaar vervoer. Ook tijdens de coronapandemie dachten we dat de reizigers zouden terugkeren zodra alle maatregelen zouden worden opgeheven. Maar niks is minder waar. Er wordt nog steeds 15% minder gebruik gemaakt van het openbaar vervoer dan voor corona. Daarnaast zijn ook nog eens de reizigerspatronen drastisch veranderd. Vijf jaar geleden hadden we ook niet kunnen bedenken dat er opnieuw een oorlog op het Europese continent zou kunnen woeden, maar dat is ook de realiteit. We merken ook in Nederland de gevolgen van die oorlog. Dat merken we ook in het openbaar vervoer, want de prijzen van energie en lonen stijgen en werkzaamheden aan de infra zijn duurder geworden.

Samen met de grote financiële opgave en een veranderende arbeidsmarkt zorgen die ontwikkelingen ervoor dat het noodzakelijk is om anders naar ons ov-systeem te kijken dan vijf jaar geleden. Het gaat niet langer om de vraag hoe we zo veel mogelijk reizigers zo efficiënt en gemakkelijk mogelijk kunnen verplaatsen en hoe we het ov verder kunnen uitbreiden, maar om de fundamentele vraag welk ov-aanbod we nodig hebben en wat we bereid zijn daarvoor te betalen.

Op 10 oktober zal het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid een nieuw onderzoek publiceren over het gebruik van het ov na de coronapandemie. Een aantal belangrijke conclusies daarvan kan ik al met u delen, met de belofte dat het rapport uw kant op komt zodra het helemaal klaar is. Mensen zijn veel meer thuis gaan werken. Dat is inmiddels natuurlijk wel bekend, maar voor ov-forensen is het aandeel thuiswerkuren zelfs gestegen naar 36% eind 2022. Door de mogelijkheden voor digitale vergaderingen is het aantal zakelijke reizen ook afgenomen, dus onder ov-forensen is de daling 55%.

Het KiM stelt dat het aannemelijk is dat die gedragsveranderingen grotendeels ook nog eens structureel van aard zijn. Het instituut verwacht wel een toename van ov-gebruik op de langere termijn, maar wanneer dat gebeurt en hoe die er precies uit gaat zien, is heel lastig te voorspellen. Voorzitter. Ik heb de Kamer altijd meegenomen in mijn afwegingen en heb daarbij ook de dilemma's met de Kamer gedeeld. De Kamer heeft mij op haar beurt met een grote meerderheid gesteund om het contract onderhands aan NS te gunnen. Doordat de financiële situatie van zowel NS als de overheid niet rooskleurig is, moeten we keuzes maken. NS zal in de nieuwe concessie geen concessievergoeding betalen. Mijn ministerie zal zelfs geld bijleggen om het basisaanbod te garanderen. De voorwaarde is dat we werken aan een dienstverlening op het hoofdrailnet die meer robuust en toekomstbestendig is. Ik wil NS daar dan ook scherp op gaan aansturen.

Ik vind dat bereikbaarheid een basisrecht is en openbaar vervoer een belangrijk middel om invulling te geven aan dat recht. Het openbaar vervoer draagt eraan bij dat iedereen mee kan doen. Ov-reizigers zijn namelijk heel divers. Het zijn mensen met een beperking die graag een museum bezoeken, het zijn ouderen die zelfstandig boodschappen willen doen en het zijn studenten die verder willen reizen om nu net die ene opleiding te volgen die perfect bij hun eigen ambities aansluit. Het openbaar vervoer is er voor iedereen. Tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen van vorige week is het daar ook over gegaan. Een meerderheid van de Kamer wil dat de prijzen in het ov niet verder stijgen. Dat is natuurlijk hartstikke goed nieuws voor de reizigers. Ook ik wil natuurlijk heel erg graag dat het ov betaalbaar blijft.

NS wil graag een systeem van tariefdifferentiatie invoeren en heeft aan de leden van deze commissie daarover een presentatie gegeven. In de eerste termijn van de Kamer hebben veel leden daar al iets over gezegd. Eerlijk gezegd was ik in eerste instantie ook heel erg sceptisch toen ik van het plan van NS hoorde, maar toen ik me er echt in verdiepte, zag ik ook wel bepaalde kansen ervan. De meeste reizigers gaan er namelijk op vooruit, met name in de regio. Voor reizigers in de Randstad kan tariefdifferentiatie echt iets doen aan veel te drukke treinen. Maar ik heb u allemaal goed gehoord. Eigenlijk willen we hier allemaal hetzelfde. Dat is een zo goed mogelijk product voor de reiziger.

Ik zou de Kamer daarom het volgende willen voorstellen. Ik wil NS een opdracht geven om opnieuw naar hun plan voor tariefdifferentiatie te kijken en daarbij de kritiek die daar door allerlei partijen op is geuit, mee te nemen. Daarnaast wil ik dat NS andere opties op tafel legt om ervoor te zorgen dat mensen de spits gaan vermijden, zoals korting voor bepaalde groepen op bepaalde momenten. Denk dan bijvoorbeeld aan gezins- of familieabonnementen. Ik wil ook dat NS naar de mogelijkheden en effecten van een klimaatkijkt, naar Duits of Oostenrijks voorbeeld bijvoorbeeld. Sowieso kan ik toezeggen dat er voor 2026 geen nieuw tariefstelsel komt, dus ook geen spitsheffing. Dat zal eerst helemaal moeten worden uitgezocht en uitgewerkt. In de concessie ga ik opnemen dat NS alleen een nieuw tariefsysteem mag invoeren met expliciete instemming van mij én met expliciete instemming van de Kamer. De nieuwe concessie geeft dus niet automatisch groen licht voor een nieuw tariefsysteem.

Ik zou graag even mijn introductie afmaken.

De voorzitter:

Ja, maakt u de inleiding even af. Ik zie al dat er een aantal interrupties zijn. De inleiding roept ongetwijfeld vragen op, maar maakt u die even af.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat begrijp ik. Ik heb natuurlijk ook nog specifiekere antwoorden op de onderwerpen die ik in mijn introductie aansnijdt. Wellicht zullen die nog het een en ander verhelderen.

Wat betreft de bezwaren van de Europese Commissie en de andere vervoerders over het onderhands gunnen van het Nederlands hoofd-railnet aan NS, zegt ik het volgende. Ons samenhangende binnenlandse netwerk kan ik nu niet aan de markt overlaten. We leven in uitzonderlijke tijden en ons hoofdrailnet is de basis van ons openbaarvervoersysteem in Nederland. Het is nu niet de tijd om te experimenteren. Daarom wil ik voor 23 december van dit jaar het contract graag aan NS gunnen. Alleen dan kunnen we namelijk binnen de overgangperiode in het Europees recht het contract op deze manier aan NS gunnen. Voor de internationale verbindingen over lange afstanden geloof ik wél dat de markt kansen biedt voor reizigers. Het gaat daar om een heel ander type verbindingen, met andere frequenties en een grofmazig in plaats van een fijnmazig netwerk. Die verbindingen neem ik dan ook niet op in de hoofdrailnetconcessie. Kort grensoverschrijdende verbindingen houd ik wél in de concessie.

De afgelopen jaren hebben ons geleerd dat het moeilijk is om te voorspellen waar we over vijf jaar staan. Toch durf ik die stip aan de horizon te benoemen. Over vijf jaar hebben we een robuust en sterk ov-netwerk dat ons naar alle delen van het land blijft brengen. Treinreizigers herkennen weer het comfort en gemak dat reizen met de trein brengt. Dankzij een betrouwbare dienstregeling hebben we weer meer treinreizigers en zullen steeds meer mensen voor het ov gaan kiezen. De dienstregeling wordt stapsgewijs weer verder uitgebouwd. Ambities gaan naar boven worden bijgesteld. Duizenden reizigers zullen ook over vijf jaar de trein pakken. Met deze concessie zorg ik ervoor dat die treinreis makkelijk, comfortabel en vlot verloopt, want daar ga ik me voor inzetten.

De **voorzitter**:

En dit was nog maar de inleiding van het eerste blokje. Nee, van het geheel; dank u wel, mevrouw de Staatssecretaris. Ik zag als eerste de vinger van de heer Minhas, als tweede die van de heer De Hoop en als derde die van mevrouw Van der Graaf. Meneer Minhas, het woord is aan u.

De heer **Minhas** (VVD):

De Staatssecretaris komt zodadelijk nog terug op tariefdifferentiatie, maar in algemene zin hoor ik haar vooral zeggen dat zij NS heeft gevraagd om opnieuw te kijken naar het plan, naar korting voor groepen, naar een klimaatticket en dat soort dingen meer. Waar het mij om gaat, is dat NS een vervoerder is. We hebben heel veel meer vervoerders in Nederland. We hebben heel veel regionale vervoerders. We hebben busmaatschappijen die concessies krijgen van regionale overheden en van vervoersautoriteiten. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: welke alternatieven zijn er nog meer onderzocht? Als de studentenpopulatie zo groot is in de spits, dan zou je ook iets aan het studentenproduct kunnen doen. Eigenlijk vind ik dat niet NS dat onderzoek moet doen, maar dat de Staatssecretaris als stelselverantwoordelijke een extern onderzoeksbureau moet inhuren om dat onderzoek te doen, in plaats van dat bij NS te beleggen. Is zij daartoe bereid?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er zijn een paar dingen. Er zijn net door de Kamer al een aantal voorstellen gedaan om te komen tot een betere spreiding. Ik denk dat het goed is dat hiernaar gekeken wordt. Het enige punt is wel dat de voorstellen die worden gedaan, allemaal voorstellen zijn die geld kosten,

terwijl het voorstel voor tariefdifferentiatie en spitsheffing een budgetneutraal systeem is. Ik zal daar dadelijk ook nog wat verder op in proberen te gaan. Dat systeem was eigenlijk bedoeld om ervoor te zorgen dat er rond het probleem dat we hebben met die spitsmomenten, rond die paar echte piekmomenten die er zijn, beter gespreid kan worden. Krijgen we dat morgen geregeld? Nee, natuurlijk niet. We willen voorkomen dat mensen een spitstoeslag moeten betalen. Er zal gekeken moeten worden naar oplossingen voor groepen die het echt niet kunnen betalen. Dat zijn allemaal vragen die ik ook heb. Voordat wij daar duidelijkheid over hebben, zou ik daar niet eens mee willen instemmen.

Ik heb bijvoorbeeld ook gehoord, en dat vond ik een fair punt, dat als je het zou invoeren zoals NS het had bedacht, op dit moment 80% van de reizigers ook in de spitsmomenten minder gaat betalen op de minder drukke lijnen. Ik heb dadelijk nog een rekenvoorbeeld van een treinkaartje in de spits van Deventer naar Enschede, geloof ik, en dan zie je dus dat het op die momenten in de regio's voordeliger gaat worden om te reizen. Ik denk dat het met name heel erg belangrijk is om te kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we een betere spreiding krijgen, want dat is eigenlijk de insteek van dit voorstel dat de NS gedaan heeft. Ik ga dadelijk in op de alternatieven, waarnaar de Kamer gevraagd heeft, dus dat maakt het nu een beetje lastig voor me. Ik ga anders een beetje van de hak op de tak misschien. Ik wil het graag gedegen doen, want er zijn best veel vragen over gesteld.

Wat we nu gaan doen, is eerst eens even goed kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we de spitsen kunnen gaan ontlasten. Een alternatief zou het aanleggen van extra spoor zijn, maar dat is ontzettend duur. Daar heb ik het budget in elk geval niet voor en dat krijg ik volgens mij ook niet van de Kamer. Een andere mogelijkheid is meer treinen laten rijden, maar dat materieel hebben we niet. Dat zou je dan moeten weghalen op andere plekken in het land, waar ook behoefte is aan treinen. We moeten dus kijken hoe we de spreiding beter kunnen regelen. Dat is niet iets wat van vandaag op morgen geregeld is. Ik heb ook van NS gehoord dat ze in gesprek zijn met het bedrijfsleven om te kijken of er interesse is om bepaalde werknemers die niet per se in de spits hoeven te reizen, op andere momenten op de dag te laten reizen. Dat kan voor de werkgever aantrekkelijk zijn omdat het daarmee een stuk goedkoper wordt.

Het systeem is nog helemaal niet uitgewerkt en uitgezocht, maar het is wel belangrijk dat we nadenken over de vraag hoe we de trein aantrekkelijk houden. Ik weet niet of een supervolle spits, en dat gewoon maar laten lopen en de komende jaren niks doen om dat iets bij te sturen, een heel aantrekkelijk perspectief voor de reiziger is. Dat is waar het ons uiteindelijk om te doen zou moeten zijn.

Dat alle kinderziektes eruit moeten, dat je moet bekijken hoe je de groep opvangt die per se in de spits moet reizen en het echt niet kan betalen; dat is iets waar ze dan over na zullen moeten denken. Anders ga ik mijn handtekening er namelijk niet onder zetten. En ik heb net aangeboden dat als we de ruimte zouden geven aan NS om te kijken naar tariefdifferentiatie, dus ook naar allerlei andere systemen, het dan wel zo is dat niet alleen ik, maar ook de Kamer daar het laatste woord in heeft. Dat is eigenlijk wat mevrouw Van Ginneken ook voorstelde. Ik vind dat an sich een heel fair en goed voorstel, want het heeft een grote impact op de reizigers.

De voorzitter:

Die laatste toezegging heb ik de griffier op zien schrijven, dus die staat. Ik kijk even of de heer Minhas nog een vervolgvraag heeft op het appel van de Staatssecretaris of dat hij die nog even voor zich wil houden tot de detailbeantwoording straks. Dan kijk ik naar de heer De Hoop. U had namelijk ook een vraag.

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

Ik vind het toch wel een beetje opmerkelijk wat hier nu gebeurt. De Staatssecretaris heeft in de concessie met de NS dat spitstarief afgesproken. Vrij snel daarna heeft eigenlijk de hele Kamer, op D66 na, expliciet gezegd: die spitstarieven gaan we niet meemaken. Gisteren in de hoorzitting kregen wij een ander voorstel van de NS te horen. Nu horen we een ander voorstel van de Staatssecretaris en daar moeten wij ons nu opeens toe verhouden. Dat vind ik best wel ingewikkeld, zeg ik tegen de Staatssecretaris. Het is ook niet alsof er in de Kamer niet al eerder voorstellen zijn gedaan over de spits. Ik heb tegen de voorganger van deze Staatssecretaris, Stientje van Veldhoven, al gezegd: wat gaat het Rijk nou doen in de spits om daar het goede voorbeeld ... We hebben meerdere ...

De **voorzitter**:

En wat is uw vraag, meneer De Hoop? Een beetje sneller als het kan.

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

Ja, ik kom tot mijn vraag, voorzitter.

Vanuit de Kamer zijn er meerdere voorstellen gedaan waar door de Staatssecretaris niks mee gedaan is. Nu horen wij in één keer een bult aan voorstellen. Daar moeten wij ons toe verhouden. De enige manier waarop ik dat acceptabel vind, is als die tariefbevoegdheid dan echt bij IenW komt te liggen, zoals de motie van Van Ginneken en mij uitspreekt. Dat is de enige manier waarop daar met GroenLinks en de Partij van de Arbeid over valt te spreken.

De **voorzitter**:

Ik ga het toch nog een keer proberen, meneer De Hoop. Wat is uw vraag?

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

Kunnen wij daarop rekenen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik vind het een heel terecht punt dat er gekeken wordt hoe je met die tariefbevoegdheid omgaat. Ik denk dat het goed is als we daarnaar kijken – dat gaf ik net ook aan – en als we een opdracht meegeven om te komen tot tariefdifferentiatie, op wat voor manier dan ook. Daarom zou ik die optie ook graag open willen laten, omdat je dan ook kunt kijken naar bijvoorbeeld zo'n klimaticket. Als we nu zeggen «het hele verhaal over tariefdifferentiatie moet van tafel», dan snijd je ook die opties af. Ik zou dat zonde vinden, want alles zal moeten worden uitgezocht voor de wat langere termijn. Er moet bekeken worden wat een aantrekkelijke optie is. Het lijkt mij dus net goed als er wel ruimte is om dat breed te onderzoeken. Er was net ook nog de vraag van meneer Minhas of je niet het een en ander kunt laten onderzoeken. Natuurlijk zal er heel veel onderzocht moeten worden. Als het aankomt op cijfers van bijvoorbeeld andere vervoerders, dan moet ook gekeken worden of ze bereid zijn die aan te leveren. Maar goed, ik sta open voor alle onderzoeken, zolang ze maar in het belang van de reiziger zijn. Als het gaat om wie bepaalt hoe je omgaat met zo'n tariefdifferentiatie, dan moet het laatste woord aan het ministerie en, veel belangrijker nog, aan de Kamer zijn. Daarin kan ik meneer De Hoop dus wel tegemoetkomen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Van der Graaf. U was de derde in lijn.

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

Ik probeer even goed scherp te krijgen wat de Staatssecretaris nu voorstelt. We weten namelijk al dat de uitvoerbaarheidsvraagstukken zo

groot zijn dat het helemaal niet reëel is om te denken dat er voor 2026 een spitsheffing zal komen. Maar op dit moment is het zo dat in die concessie een artikel is opgenomen waarin die mogelijkheid wel bestaat. Daar zit ook een deel van ons bezwaar. Als we nu zomaar akkoord zouden gaan met deze concessie, dan zit het erin. Dan staan wij buitenspel als Kamer. Nu zegt de Staatssecretaris: ik wil dat expliciet voorstellen. Stelt de Staatssecretaris nu dan voor om dat artikel uit die concessie te halen, NS daarnaast de ruimte te geven om iets uit te zoeken en ook naar alternatieven te kijken? Of moet dat echt per se binnen de concessie, als je zo'n opdracht aan NS zou willen geven? Ik probeer het een beetje scherp te krijgen, want dan weten wij ook een beetje wat ons te doen staat.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zal proberen zo goed mogelijk te reageren, en anders kom ik er in de tweede termijn nog even precies op terug. Zoals ik het voor me zie, is het van belang om ruimte te laten bestaan voor tariefdifferentiatie in brede zin. Net werd een aantal voorstellen gedaan door de Kamer, waarvan gevraagd werd of die niet aantrekkelijk zouden zijn. Meneer Madlener vroeg: zou je niet kunnen werken met daluren voor senioren? Anderen zeiden dat er misschien nog op andere manieren bijgestuurd kan worden. Denk bijvoorbeeld aan een klimaticket, waarmee je wat meer tot spreiding kunt komen. Dat zijn wel allemaal alternatieven die geld kosten, dus ik denk dat het aan een nieuw kabinet of een nieuwe regering is om daar op een goede manier naar te kijken. Maar laten we alles wel openhouden om ervoor te zorgen dat er een goede afweging kan worden gemaakt op het moment dat alles is uitgezocht.

Mevrouw Van der Graaf en mevrouw Van Ginneken vroegen: geven we nou alle macht uit handen als we een klap geven op wat er nu staat? Ik denk dat we het wel moeten aanpassen. Het hoeft er niet uit, maar we kunnen er wel bij zetten dat bij alle voorstellen die aan tariefdifferentiatie raken, het laatste woord aan de Kamer en aan IenW is om daar nog wat van te vinden. Daarmee houd je veel meer de regie erop en bouw je wat rust in om de komende jaren samen uit te gaan zoeken hoe je dat systeem al dan niet nog vorm kunt gaan geven. We willen namelijk ook niet – dat wil ik toch even benadrukken – dat ... Het originele voorstel van NS is geen voorstel waar zij winst mee maken. Dat is puur gedaan omdat zij zich zorgen maken over die enorme spitsmomenten, waar de heer Madlener het ook over had. Die zijn maar heel beperkt, maar daar moet het hele systeem op gebouwd worden. Vervolgens wordt de trein op heel veel momenten veel te weinig benut. Zij zoeken dus naar manieren om een betere spreiding te krijgen.

Dat kun je op verschillende manieren doen. Dat zal ook afhangen van hoeveel een volgende regering bereid is om uit te geven. Moet je dat doen met het systeem dat zij hebben voorgesteld? Dat is eigenlijk de enige knop waaraan zij nu kunnen draaien binnen de huidige budgetten, want dit is kostenneutraal. Ik kan me echter heel goed voorstellen dat als er een nieuw kabinet komt en als er meer geld voor het openbaar vervoer komt, je aan andere knoppen kunt gaan draaien, om het op andere momenten aantrekkelijker te maken. Maar dan zal wel de portemonnee getrokken moeten worden. Het is nu even niet aan mij om daar iets van te vinden. Ik zou het jammer vinden als die route definitief zou worden afgesneden. Dat is het enige wat ik wil benadrukken en wil meegeven aan de Kamer.

Misschien praat het in z'n geheel wat gemakkelijker als ik antwoord heb gegeven op de vragen die door de commissie zijn gesteld.

De voorzitter:

Ik had vier interrupties toegezegd, maar gezien de lengte van de interrupties heb ik daar al een beetje spijt van. Ik ga kijken hoever we komen. Om 22.15 uur proberen we het af te ronden en we willen ook heel graag

nog een tweede termijn. Als ik naar u kijk, kan ik dan vaststellen dat we gerust naar het eerste blokje kunnen en misschien ook al een groot deel van het tweede blokje, over tariefdifferentiatie, gehad hebben, zodat we daar wat sneller doorheen kunnen? Dan geef ik met plezier het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik ga mijn best doen, voorzitter. Ik hoorde de heer Minhas net al zeggen: lang antwoord. Dat klopt, maar ik denk dat dit raakt aan de kern van het debat van vanavond, want dit is echt een heel belangrijk punt. Ik vind het belangrijk dat ik daar ook een uitgebreide toelichting op geef.

Voorzitter. Ik heb een aantal vragen gegroepeerd, althans, niet gegroepeerd, maar een aantal partijen hadden eenzelfde soort vraag. De leden Krul, Alkaya en Van der Graaf vroegen welke mogelijkheden er bestaan om de spitsheffing uit de concessie te halen. Daar ga ik nu wat verder op in. Die mogelijkheden zijn er dus, maar zoals gezegd zou ik het zonde vinden om die deur dicht te slaan, ook omdat de NS aan het nadenken is over mogelijkheden om bepaalde beroepsgroepen, zoals docenten en verpleegkundigen, te ondersteunen. Als we de mogelijkheden voor tariefdifferentiatie helemaal schrappen, ontnemen we onszelf dus een belangrijk instrument om de reizigers beter te kunnen spreiden. Op dat punt wil ik in de nieuwe concessie eigenlijk geen onomkeerbare stappen zetten. Daarom wil ik die deur dus niet dichtslaan, maar ik snap wel de oproep van de Kamer om meer sturing te hebben wanneer er een voorstel zou liggen.

Mevrouw Van der Graaf vroeg waarom er geen alternatieve aantrekkelijke regelingen zijn om scholieren te spreiden in de spits. Waarom wordt voor die groepen de mogelijkheid niet geborgd om, zeker de komende jaren, beter te kunnen reizen? Een aantrekkelijke regeling voor scholieren werkt alleen als scholen ook bereid zijn om hun lessen aan te passen. De gesprekken met de onderwijsinstellingen hebben er voorsnog niet toe geleid dat ze bereid zijn om de schooltijden aan te passen. Het ligt uiteraard voor de hand om in de uitwerking van de voorstellen voor een tariefdifferentiatie wel rekening te houden met scholieren. Dat is zo'n voorbeeld waarvoor je echt meer tijd nodig hebt om te kijken hoever je kunt komen.

Dan hadden Minhas en Alkaya nog gevraagd of ik kan toelichten waarom ik denk dat het duurder maken van rijden in de spits leidt tot spreiding van hardwerkende Nederlanders. Er is sprake van drukte als het aantal reizigers groter is dan het aantal plaatsen in de trein. We zien dat vooral bij treinen die in de ochtendspits aankomen in de grote steden in de Randstad en die daar 's middags ook weer vandaan vertrekken. De NS werkt op dit moment aan meerdere voorstellen, maar de exacte invulling van die voorstellen ligt nog niet vast. Er is een aanname dat een flink deel van de spitsreizigers de reiskosten per ov vergoed krijgt door de werkgever. Daarmee krijgen werkgevers een prikkel om hun personeel ook op andere momenten te laten reizen. Daardoor zie ik een verschuiving naar de auto dus niet per se gebeuren. Dit zal niet vanaf het begin gebeuren, maar na een aantal jaren zul je daar wel wat meer effecten van zien. Omdat ik benieuwd ben naar de plannen van de NS op dat punt, zou ik wel graag zien dat ze die uitwerken, want dan kunnen ze vervolgens ook worden getoetst op het halen van concrete resultaten.

De heer Eppink vroeg hoe het kan dat het spitstarief ervoor zorgt dat het kaartje goedkoper wordt, terwijl het juist duurder wordt. In de huidige voorstellen van NS wordt 80% van de reizen goedkoper. Omdat het in de spits duurder wordt op bepaalde lijnen, met name in de Randstad, kunnen de tarieven in het dal en op de plekken waar geen heel groot aantal reizigers is, bijvoorbeeld in de regio's waarover ik het net had, omlaag. Reizen in de spits wordt dus niet per definitie duurder, want buiten de grote steden kunnen alle reizen, dus ook in de spits, juist goedkoper

worden door het systeem dat NS voor zich ziet. We hebben bijvoorbeeld ook Elke regio telt! gehad. Daarmee spreid je op een manier waardoor je in de regio goedkoper kunt reizen. Dat is een van de redenen dat ik het toch interessant vind om dat eens verder uitgewerkt te zien.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik de voorwaarden van D66 voor de prijzen kan meenemen in het afwegingskader dat ik nog ga opstellen. Ik betrek de inbreng van de Kamer heel graag bij het afwegingskader dat nog wordt opgesteld

De voorzitter:

Ik hoor dat de heer De Hoop een punt van orde wil inbrengen. Dat gaat uiteraard voor.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik vind het ingewikkeld, het voorstel dat nu van de Staatssecretaris komt om toch naar die tariefdifferentiatie te kijken. Daarom maak ik nu al een punt van orde. Voordat we een tweeminutendebat inplannen, zou ik graag een brief van de Staatssecretaris willen hebben waarin ze omschrijft hoe ze dit voor zich ziet. Ik vind het nu heel moeilijk. Als Kamer moeten we ons nu ook in de tweede termijn hiertoe verhouden. Dan wil ik in ieder geval voor het tweeminutendebat heel helder van de Staatssecretaris weten hoe ze dit voor zich ziet.

De voorzitter:

Waarvan akte.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik zou willen aansluiten op het punt van orde, want zo heeft de heer De Hoop dat gedaan. Mijn vraag zojuist was of je artikel 30 daarvoor in zijn geheel overeind moet houden. Of kun je de onderdelen over tariefdifferentiatie gewoon eruit halen? Ik denk dat je dan de beste duidelijkheid biedt. Je onttrekt het dan ook niemand om verder te kijken. Op het moment dat het daar is, zou je het daar in kunnen brengen. Als daar richting aan kan worden gegeven in de brief waar zojuist om gevraagd is, zou ik dat wel wenselijk vinden.

De voorzitter:

Ik hoor wat u zegt, mevrouw Van der Graaf. Ik hoor ook het gemompel van de heer Minhas. Ik denk dat hij daar wel een punt heeft, want dit zijn geen punten van orde. Dit zijn uiteindelijk gewoon verzoeken aan de Staatssecretaris. Ik stel voor dat ik de toezeggingen die zij in haar algemene inleiding heeft gedaan en die de griffier ook keurig netjes heeft verwoord, aan het einde van het debat nog even met u deel, zoals te doen gebruikelijk is. U gaat uiteraard zelf over de vraag of er een tweeminutendebat nodig is. In uw tweede termijn kunt u uiteraard nog een keer om die brief vragen. Ik kan me zomaar voorstellen, mevrouw de Staatssecretaris, dat die vraag gaat komen, dus dan kunt u zich daar alvast op voorbereiden. Volgens mij is dat de gebruikelijke orde van onze commissie. Ik dank u voor deze helderheid, meneer De Hoop. Ik geef het woord nu weer aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Uiteraard zal ik voldoen aan de informatieverzoeken die de Kamer heeft. Dan kunnen we meteen ook in de brief die we aan de heer De Hoop sturen, het punt van mevrouw Van der Graaf meenemen.

De voorzitter:

Ik hoop wel dat u de brief aan de hele commissie stuurt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Uiteraard. Die stuur ik aan iedereen.

Voorzitter. Ik ga nog even door met de vragen in dit blok. De heer De Hoop en de heer Minhas vroegen nog waarom ik de motie van de heer De Hoop en mevrouw Van Ginneken over de tariefbevoegdheid bij IenW niet heb uitgevoerd. De motie riep op om het neerleggen van de tariefbevoegdheid bij NS te heroverwegen. Ik heb dat goed laten onderzoeken in het tariefonderzoek dat de Kamer in juli heeft gekregen. De onderzoekers adviseren om de tariefbevoegdheid, net als nu, bij NS te laten en die bevoegdheid te reguleren met heldere tariefkaders in de concessie. Ik heb dat advies na zorgvuldige weging overgenomen. Het punt is wel dat ik ook hoor dat de Kamer op onderdelen echt behoefte heeft aan een eigen positionering en de positionering van mij, naar alle waarschijnlijkheid van mijn opvolger tegen die tijd. We zullen kijken hoe we dat een plek kunnen geven, zeker als het aankomt op alles wat te maken heeft met de tariefdifferentiatie. Dus ik zal er echt naar laten kijken.

Mevrouw Van Ginneken vraagt of ik kan toezeggen dat er een initiatiefrecht in de concessie wordt opgenomen, zodat bijvoorbeeld een klimaat-ticket kan worden uitgewerkt. Dat gaat dus eigenlijk ook over de tariefdifferentiatie. Een initiatiefrecht is niet nodig, omdat de huidige en nieuwe concessie het al mogelijk maken om de tarieven te verlagen. Maar de voorwaarde is uiteraard wel dat daarvoor de benodigde financiële middelen ter beschikking zijn. Ik vind het natuurlijk wel goed om zo'n klimaat-ticket te laten onderzoeken.

Dan heeft mevrouw Van Ginneken nog gevraagd of ik de concrete doelstelling en het tijdpad kan toezeggen voor het regelen van abonnementen die vervoersmiddelen combineren. Ik kan dat niet eenzijdig aan NS opleggen in de concessie. Abonnementen die vervoersmiddelen combineren, komen tot stand in een samenspel tussen vervoerders en concessieverleners. Dat vraagt om maatwerk op basis van behoefte van de reizigers. Ik wil dat NS daarover continu met de sector in gesprek blijft, omdat ik zie dat er al goede voorbeelden zijn. Daarom leg ik in de concessie ook vast dat NS zich moet inspannen om met andere vervoerders multimodale reisproducten aan te bieden.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, heeft mevrouw Van Ginneken een vraag.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

De aanleiding voor mijn vragen over een initiatiefrecht, een klimaat-ticket en ook deze gecombineerde abonnementsvormen was natuurlijk juist dat in de concessie inderdaad staat dat de NS zich daarvoor moet inspannen. Mijn vraag is eigenlijk: kunnen daar gewoon concrete deadlines aan gekoppeld worden, bijvoorbeeld dat we in 2026 een plan willen zien? Vervolgens gaan we dat inhoudelijk beoordelen. Maar ik wil gewoon iets meer druk en tempo. De NS kan als belangrijke vervoerder in dit hele stelsel bij uitstek een voortrekkersrol hebben. Ik zou die graag afgedwongen zien in de concessie.

Staatssecretaris **Heijnen**:

U ziet mij twijfelen. Ik snap het punt dat mevrouw Van Ginneken aanhaalt en ik wil ook graag nog een keer met NS kijken naar dit specifieke punt, maar wij maken nu natuurlijk afspraken met elkaar. Ik heb de indruk dat ik de komende tijd nog best wel even met NS om de tafel moet om door te praten over de extra punten die ik hier vandaag in de Kamer meekrijg. Ik wil hier dus echt wel een opmerking over maken en kijken hoever ik kom, maar ik zou het ook fijn vinden als de Kamer wat puntig aangeeft waar de prioriteiten zitten in het lijstje dat ik vandaag nog meekrijg. Ik denk dat het belangrijk is om daar ook een prioritering in aan te brengen. Natuurlijk is dit een belangrijk punt. Maar ik denk ook niet dat NS er zelf heel erg veel

belang bij heeft om niet met partners te werken aan multimodale bereikbaarheid. Dat is juist heel erg van belang.

De heer **Krul** (CDA):

Ik zal proberen heel kort mijn dilemma te schetsen. We lezen op 1 juli in de Volkskrant in een interview met de hoogste baas met NS dat hij een spitsheffing wil. Dat is een wens. Vervolgens wordt geschetst, in de maanden die daarop volgen met gisteren als climax: hoho, wacht even, we gaan nog van alles uitzoeken en het is nog helemaal niet zeker in wat voor vorm dat wordt gegoten. Maar de wens is er.

Onze zorg zit in het volgende. Er gaan gewoon confirmation bias en een doelredeneratie plaatsvinden. We gaan nu dingen uitzoeken, maar de wens en het doel is uiteindelijk om op deze manier het tariefstelsel in te richten. Ik denk dat dat niet wenselijk is. De heer Minhas heeft ook al gevraagd welke alternatieven er zijn onderzocht. Daar komt geen duidelijk antwoord op. Mijn vraag zou zijn: is de Staatssecretaris bereid om alle onderzoeken – het gaat dus zowel om de onderzoeken over de uitzonderingsgroepen als om die over de omvang, de 5% die genoemd is – door een externe, onafhankelijke partij te laten uitvoeren? Dat zijn ook de onderzoeken die NS al heeft gedaan. Alles omtrent het tariefstelsel laten we dan dus door een externe partij doen. We willen geen slager die zijn eigen onderzoeken doet en daarmee zijn eigen wensenlijstje neerlegt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We kunnen een toetsing laten doen. We hebben dat wel al extern laten valideren, maar ik ben bereid om dat nog een keer te doen en om dat vervolgens ook met de Kamer te delen. Of heb ik meneer Krul dan wellicht niet goed begrepen?

De **voorzitter**:

Dat gaat hij nu toelichten.

De heer **Krul** (CDA):

Ik bedoel niet het valideren door externe partijen van onderzoeken die gedaan zijn door NS. Ik bedoel dat je gewoon het onderzoek laat doen door andere partijen dan NS, zodat je niet het vooroordeel van die confirmation bias hebt. Het kan natuurlijk ook lenW zelf zijn die het onderzoek doet.

De **voorzitter**:

Uw vraag is helder.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is lastig, omdat we ook afhankelijk zijn van de informatie die we aangeleverd krijgen. We moeten daar dan het gesprek met elkaar over aangaan. Ik hoop dat ik daar misschien in de tweede termijn een antwoord op kan geven. Ik probeer dan om mijn team in de tussentijd ook te laten schakelen met NS daarover. Ik mag niet afgaan op geknik dat ik eventueel op de tribune zie van een bepaald persoon.

De **voorzitter**:

Houdt u daar rekening mee, mevrouw de Staatssecretaris. Uw antwoord krijgt u in de tweede termijn, meneer Krul. Dan vervolgt u de beantwoording op de nog openstaande vragen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, maar ik wil toch nog even een punt maken over iets dat, ook in mijn beleving, echt ongelukkig is geland met betrekking tot die spitsheffing. In mijn beleving is het echt zo dat tariefdifferentiatie als zodanig bedoeld is om de druk van die spits af te halen. Die spitsstoeslag, zoals die toch een

beetje is neergezet en wat 'ie voor een deel van de mensen ook is, is uiteindelijk bedoeld als een budgetneutraal iets om die spreiding beter te regelen. Als we in de loop van de jaren betere opties kunnen verzinnen om die spitsdruk af te laten vlakken, dan neem ik aan dat NS dat zelf ook niet zal willen nalaten. Dat is weer iets anders dan wanneer je gaat investeren in betere spreiding door daar echt flink geld voor te betalen. Je ziet ook in de debatten – dat hebben we nu ook bij de Algemene Politieke Beschouwingen gezien – dat er een breed draagvlak in de Kamer is om ervoor te zorgen dat de prijzen voor het openbaar vervoer zo laag mogelijk worden gehouden voor de reiziger. Je ziet dat er een bereidheid is om te investeren in het openbaar vervoer. Vanuit mijn portefeuille bezien, zie ik dat als een hele goede ontwikkeling. Dat zal ook ruimte geven, ook richting de toekomst, om ervoor te zorgen dat er wellicht naar een alternatief kan worden gekeken. Ik kan het alleen nu niet helemaal niet uitsluiten. Dat is de reden dat ik heb gezegd: het is het uitzoeken waard. Er kan altijd nog nee gezegd worden.

Dan heb ik nog twee vragen te beantwoorden. Eentje was van Minhas, Van Ginneken en Madlener. Welke alternatieven hebben we onderzocht of willen we onderzoeken? Dat werd net ook nog een keer gevraagd. Mijn ministerie is in gesprek met onder andere het Ministerie van Financiën over de thuiswerkvergoeding. Dat leidt nog niet tot resultaat. Dat is één. Er zijn ook gesprekken gaande met OCW en universiteiten over de spreiding van collegetijden. Maar dat heeft een beperkt effect nu het onderwijs na de coronapandemie weer volop fysiek is.

Dan de extra dalkorting. Die leidt wel tot extra reizigers in de daluren, maar niet per se tot minder reizigers in de spits. Dat kost ook nog eens een keer geld. Uiteraard moet de NS zich wel inspannen om reizigers te blijven spreiden, los van het tariefinstrument dat is voorgesteld. Dat kan bijvoorbeeld door het aanbieden van aantrekkelijke proposities, en door het voeren van gesprekken met onderwijsinstellingen en bijvoorbeeld met werkgevers. Die verplichtingen handhaaf ik ook in de nieuwe concessie. Ik heb daarnaast verschillende suggesties van de Kamer gehoord, zoals een gezins- of familieabonnement – dat is iets waar mevrouw Van der Graaf mee kwam – of een klimaatticket. Dat zal ik allemaal doorgeven aan NS. Ze luisteren ook mee. Dat zijn dus zeker dingen die we kunnen meenemen zolang we die tariefdifferentiatie zo breed mogelijk bekijken.

Meneer Madlener vroeg nog: er rijden veel lege treinen; kan er een betaalbaar maandtarief komen voor de daluren om mensen de trein in te krijgen? Ja, ik heb de NS gevraagd om precies dat uit te werken bij het plan voor die tariefdifferentiatie.

Dat waren de antwoorden van dit blok, voorzitter

De voorzitter:

Dank u vriendelijk. Ik zie nog vragen van de heer Madlener en de heer Minhas, maar de eerste vinger die omhoogging was van de heer Alkaya. Het woord is aan u.

De heer Alkaya (SP):

Ik heb de beantwoording van alle vragen netjes afgewacht. Ik begrijp nog steeds niet helemaal hoe de Staatssecretaris wil waarborgen dat het parlement hier in de toekomst het laatste woord over krijgt.

Staatssecretaris Heijnen:

Op dit moment is er geen ruimte voor lenW of voor de Kamer om nog een eendoordeel te vellen als er tariefdifferentiatie wordt toegepast. Ik heb net naar de Kamer geluisterd en ik voel het ongemak dat er zit, met name ook omdat er niet nog een sturingsmoment wordt ingebouwd, vanuit lenW of vanuit de Kamer, om er nog iets van te kunnen vinden als er een voorstel wordt gedaan. Ik hoor ook dat de Kamer zegt: we willen graag meer mensen de trein in krijgen, we willen graag dat het betaalbaar blijft en dat

er een goede spreiding plaatsvindt en we willen ook nog iets te zeggen hebben over het eindvoorstel waarmee men over een x-aantal jaren uiteindelijk komt. Ik heb dus ook toegezegd dat we het voorstel dat we nu hebben liggen zullen aanpassen op dat specifieke punt van tariefdifferentiatie. Daarbij wordt er dus een clause ingebouwd waarbij zowel mijn ministerie als de Tweede Kamer het laatste woord kan hebben als die tarieven aangepast worden.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Ik ben geen expert, dus ik dacht, ik vraag maar gewoon even door. Stel dat de Staatssecretaris in de concessie opschrijft dat als NS in de toekomst tariefdifferentiatie wil doorvoeren, de Tweede Kamer daarmee akkoord moet gaan, of iets in die richting. Wat gebeurt er dan als NS zich daar vervolgens niet aan houdt? Wij hebben bijvoorbeeld ook een motie ingediend waarin staat dat de internationale lijnen ook in de concessie moeten worden opgenomen. De Staatssecretaris heeft dat niet gedaan. Dan kan ik wel een motie van wantrouwen indienen, maar ik kan het niet echt afdwingen. En als ik een motie van wantrouwen indien, weet ik ook dat coalitiepartijen daartegen stemmen. Een erg hard middel is dat dus niet. Als de Staatssecretaris dit opschrijft in de concessie, is dat dan echt houdbaar, of is dat dan meer een politiek statement waar een volgend parlement de volgende Staatssecretaris op moet aanspreken?

De voorzitter:

De Staatssecretaris. Overigens moet ik formeel «de demissionair Staatssecretaris» zeggen. Even ter informatie richting de heer Alkaya: het kabinet is voor de zomervakantie gevallen, dus dat met die moties ... Nou ja, goed, dat laat ik aan u. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Wat ik voorstel, betekent dat de Kamer gewoon echt het laatste woord heeft. Als er een voorstel komt om te gaan differentiëren, moet dat van tevoren aan de Kamer worden voorgelegd. Als een meerderheid van de Kamer dan nee zegt, zal er een andere oplossing gevonden moeten worden. Dan zal de Kamer natuurlijk wel moeten kijken hoe we dan de druk op de spits gaan verzachten, of we dan extra treinlijnen gaan aanleggen of extra materieel gaan kopen, of hoe we het dan opvangen. Want we willen natuurlijk wel weer groeien. Dat is echt belangrijk om in het achterhoofd te houden. Met name corona heeft ons gewoon ontzettend achteruitgezet in onze ambities op het spoor. Het teruglopende aantal reizigers in combinatie met de prijsstijgingen die hebben plaatsgevonden – er is inflatie geweest op het gebied van lonen, materieel en energie – leidt ertoe dat we echt moeten heroverwegen hoe we alles zo veel mogelijk betaalbaar en toegankelijk houden, zodat we niet hoeven te schrappen in het basisnet. Dat hebben we in elk geval al geborgd met deze concessie. Ik was natuurlijk veel liever veel ambitieuzer geweest, maar ja, dan moeten we eerst echt weer een stijging zien. Dan moeten we er ook over gaan nadenken hoe we bijvoorbeeld omgaan met de enorme druk op de spits. Daar moet de Kamer de komende jaren dan wel zelf over gaan nadenken. Als het in het huidige voorstel niet tot tariefdifferentiatie komt – dat zou best goed kunnen – moet je wel naar alternatieven kijken waarmee je de druk van de spits af kunt halen om het systeem robuust te houden.

De voorzitter:

Kort, afsluitend, meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Vergeeft u mij mijn achterdocht, als ik dat zo mag zeggen. Het is niet dat ik deze Staatssecretaris niet vertrouw of iets dergelijks, maar het moet gewoon heel duidelijk zijn op welke manier een toekomstige Kamer dit zou kunnen tegenhouden als het alsnog iets is wat lijkt op het huidige voorstel.

In aanvulling op de brief die de heer De Hoop dan krijgt, en de commissie met hem, zou ik in een brief niet alleen een beschrijving willen van hoe dit zou moeten werken, maar ook hoe de concessie aangepast wordt om dit te garanderen. Kunnen we dit voor het tweeminutendebat hebben, zodat we op basis daarvan ons oordeel kunnen vellen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Als er wordt gekomen tot een voorstel voor tariefdifferentiatie, moet er eerst naar de Kamer worden gegaan. Die moet daar toestemming voor geven. Dus dat kunt u misschien ergens in een mapje duwen, zodat u die zin van mij nog eventjes uit de hoge hoed kunt trekken.

De **voorzitter**:

Dat is helder. Het komt gewoon in het verslag van dit commissiedebat, mevrouw de Staatssecretaris. Het ligt keurig netjes vast, met dank aan de Dienst Verslag en Redactie. Meneer Madlener, het woord is aan u.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik wil toch een compliment aan de Staatssecretaris geven dat ze zo goed luistert naar de Kamer en het nu wel goed aanvoelt, en ook dat ze ons geruststelt dat de Kamer aan zet blijft bij een eventuele tariefdifferentiatie. Ik denk dat we alleen maar kunnen zeggen: bedankt, werk het uit en stuur het naar de Kamer. Dan nemen wij daar kennis van. Het zijn heldere woorden van de Staatssecretaris. Dus het wantrouwen deel ik niet. Ik denk dat we de Staatssecretaris nu gerust kunnen geloven op haar woord, want dit is heel heldere taal.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Voegt u daar nog een vraag aan toe? Collega's, het woord is aan de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

De spitsboete was onacceptabel voor de PVV, maar ik heb begrepen dat deze nu van tafel is. Dit is wat ik gehoord heb. Ik weet niet of u iets anders hoort. Ik hoor hier duidelijke taal van de Staatssecretaris dat ze de spitsboete van tafel haalt, tenzij de Kamer later anders beslist, mocht de NS dat nog willen. Dat is hoe ik het gehoord heb.

De **voorzitter**:

En uw vraag is of de Staatssecretaris dat nog een keer wil bevestigen?

De heer **Madlener** (PVV):

Nee ...

De **voorzitter**:

Dan hoor ik graag uw vraag.

De heer **Madlener** (PVV):

... ik wil daar een compliment voor uitdelen, want ik maak dat niet altijd mee. D66 is de partij die graag altijd met heffingen slecht gedrag beboet. Als je dan een D66'er de baas maakt van de NS, krijg je dit. Daar moeten we ook niet gek over doen. Zo is het nu eenmaal.

De voorzitter:

Meneer Madlener, dank voor dit compliment, maar had u nog een vraag aan de Staatssecretaris? Of is dit gewoon uw punt? Dan mag u dat uiteraard in de tweede termijn doen.

De heer Madlener (PVV):

Mijn punt is eerst: ik ben blij dat de Staatssecretaris goed luistert naar de Kamer en daar ook gevolg aan geeft. Ik vertrouw daarop. De NS heeft vast heel veel ideeën over hoe het anders kan, dus met scholen en met bedrijven. Denk bijvoorbeeld ook aan de eerste klas. In een heel drukke spits moet je soms staan. Dat is vervelend. In een eersteklascoupé zitten minder stoeltjes. Je zou natuurlijk ook kunnen kijken naar de inrichting van wat je in de spits ... Het gaat om twee dagen per week. Twee dagen per week!

De voorzitter:

Uw vraag? Uw vraag? U bent zelden zo positief over de NS. Dat is mooi om naar te luisteren. Maar nu uw vraag, alstublieft.

De heer Madlener (PVV):

Mijn vraag is of alles op alles gezet kan worden: kan de NS voor die twee dagen per week dat het probleem speelt creatief kijken naar het aanbod van alleen maar de treinen in de grote steden? Het gaat maar om twee dagen per week, en alleen voor een paar grote steden. Dat is het probleem. De hele dag rijden met lege stoelen, en de lege stoelen op vrijdag en maandag, vind ik een veel groter probleem. Laten we die drukke spits ook niet overdrijven. Het is heel vervelend als je moet staan, maar met creativiteit kom je volgens mij een heel eind.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, helemaal eens. Ik denk dat er heel creatief gekeken moet worden. Dat zullen ze zeker ook doen. Ik vind bijvoorbeeld de suggestie om te kijken naar hoe je omgaat met de eerste en de tweede klas in de spits, of om te kijken of je eventueel wat aan de inrichting kunt doen van bestaand materieel ... Ik ben geen specialist, dus ik heb daar ook het antwoord niet op. Maar ik vind het een heel goede suggestie om dit mee te geven en ook om dit te laten uitzoeken in aanloop naar eventuele oplossingen om de spits te ontlasten. Ik kan me voorstellen dat NS alleen maar blij is als er goed wordt meegedacht.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Minhas, uw vraag. Ik ga een beroep op u allen doen om vraag en antwoord kort en bondig te doen.

De heer Minhas (VVD):

Ik ben net even stil geweest om te luisteren of er nog een reactie zou komen. Meneer Krul was me voor en vroeg om een brief. Alleen, ik schrik hier toch een beetje van, moet ik eerlijk zeggen, niet alleen van de beantwoording van de Staatssecretaris, maar ook van mijn eigen collega's, die zeggen: prima, die spitsheffing, maar de Kamer moet er eerst iets over kunnen zeggen. Ik hoor de collega's om een brief vragen met een toelichting op de rol van de Kamer. De Kamer wil nog een eindbeslissing kunnen nemen. Wat mij betreft moet het doel zijn: geen spitsheffing en kijken hoe je de druk uit de spits kan halen. En dat kan op allerlei manieren. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: ja, maar al die andere manieren kosten geld. Dat is helemaal niet waar. Als u het ov-studentenproduct, dat betaald wordt door het Ministerie van OCW, op

een andere en een slimmere manier zou inzetten, bijvoorbeeld door een dal- en een weekendkaart aan te bieden ... Dat gebeurt nu helemaal niet. NS heeft als belanghebbende ook niet de prikkel om dat te doen, want daar staat een heel ander tarief tegenover.

De voorzitter:

En wat is uw vraag, meneer Minhas?

De heer Minhas (VVD):

Als we dat soort dingen onderzoeken, dan komt daaruit dat het best wel slim kan zonder dat het meer geld kost. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is de volgende. Laten we hier met elkaar niet spitsheffing als doel voorleggen. Nee, het doel moet zijn om de spits rustiger te maken. Eigenlijk moet de Staatssecretaris dat onderzoek laten doen, met name door de Algemene Rekenkamer. Dat is de partij die dat voor ons kan toetsen. Ik zou dus voorstellen om dat bij de Rekenkamer neer te leggen.

De voorzitter:

En de vraag aan de Staatssecretaris is: bent u dat met de heer Minhas eens?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik denk dat zijn suggestie ook goed is om mee te nemen in de onderzoeken. Kijk, dit gaat niet van vandaag op morgen geregeld zijn. We moeten kijken of tariefdifferentiatie kan helpen. Je kunt op gunstige momenten bijplussen en meer mogelijk maken. Er wordt gezegd dat de spits ontlast moet worden. Dit was overall een budgetneutraal systeem, want daarmee werd er op andere plekken ook minder betaald in de spits. Het is dus ook een beetje een vraag-en-aanbodverhaal. Dat zou de VVD normaal gesproken moeten aanspreken. Ik begrijp natuurlijk wel heel goed dat er allerlei haken en ogen aan zitten. Daarom is het ook belangrijk dat de Kamer op elk moment de mogelijkheid heeft om iets te vinden van het uiteindelijke voorstel waarmee NS zal komen. Daar gaan jaren overheen, daar gaat onderzoek overheen en daar gaan gesprekken overheen. Dat is dus niet van vandaag op morgen zomaar geregeld. We moeten samen kijken hoe we de spits ontlasten en hoe we kunnen komen tot een betere spreiding.

De voorzitter:

Ik zie nog een punt van de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Dat is een punt van orde. Ik merk dat ik en mijn collega's nu alle interrupties aan het verbranden zijn op dit punt, terwijl er gewoon heel erg veel onduidelijkheid is. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat zij later op al die dingen terugkomt. Dan blijven wij elkaar en de Staatssecretaris hier bevragen in heel veel onduidelijkheid, met vage interrupties en halve duidelijkheden. Zou het een idee zijn om nu even te schorsen, dit gewoon even goed uit te zoeken en dan verder te gaan?

De voorzitter:

Nou, ik stel voor om de schorsing gewoon aan het einde van de eerste termijn van de kant van het kabinet te doen. Volgens mij hebben we net geconstateerd dat alle vragen in dit blokje beantwoord zijn. De Staatssecretaris heeft volgens mij nog drie andere blokjes. Laten we die nou eerst even afhandelen. Dan kunt u in de schorsing voor de tweede termijn nog eens even rustig nadenken over wat er allemaal gezegd is. Ik wil ook best de toezeggingen die de Staatssecretaris gedaan heeft vast even voor u herhalen aan het eind van deze termijn, zodat u niet hoeft te wachten tot het einde van de tweede termijn. Dan kunt u daar in de tweede termijn

nog eens rustig op doorgaan met de Staatssecretaris. Kunt u zich daarin vinden?

De heer **Krul** (CDA):

Ja, dat zou helpen, voorzitter. Dat lijkt mij een goed idee.

De **voorzitter**:

Ik zie geknik. Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de Staatssecretaris voor het volgende blokje.

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, ik had nog specifiek gevraagd naar de Rekenkamer. Is de Staatssecretaris bereid om de Rekenkamer daar opdracht toe te geven?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik denk dat het verstandig is om het CPB dat te laten doen. Dat zou mij een prima idee lijken, als de heer Minhas zich daarin kan vinden. Ik zit toch heel even te zoeken, want volgens mij heb ik op het punt van tariefdifferentiatie ... Ik noem het met opzet zo, omdat één element er heel erg uitgelicht is. Ik denk dat dat zonde is, want volgens mij willen we allemaal hetzelfde. We willen toe naar een goede spreiding en meer treinreizigers, die op een goede en fijne manier kunnen reizen. We willen het systeem ook betaalbaar houden. Het staat op bepaalde punten onder druk en daar moet naar gekeken worden. Ik wil gewoon alle opties openhouden. Ik wil ook dat de Kamer er uiteindelijk iets van kan vinden. Dat is ook het verzoek geweest. Als ze het dan een waardeloos voorstel vindt, kan het naar de prullenbak verwezen worden. Die ruimte ...

De **voorzitter**:

Op dat punt bent u glashelder, mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zoek dus ook een heel klein beetje naar waar het ongemak van de Kamer nu dan zit of waar ik niet duidelijk ben geweest in mijn toelichting. Volgens mij heb ik heel duidelijk aangegeven dat de Kamer de komende jaren nog alle ruimte heeft om hier iets van te gaan vinden.

De **voorzitter**:

Op dat punt kan de Kamer in tweede termijn ook nog prima doorvragen. Daarvoor kunt u de schorsing benutten. Meneer Minhas, volgens mij heeft de Staatssecretaris u gerustgesteld over het feit dat de NS het onderzoek niet zou moeten gaan doen. Of het dan het CPB, de Rekenkamer of nog weer een ander bureau zal zijn, is volgens mij ook iets waarover u in de tweede termijn nog eens rustig de degen kunt kruisen. Met uw welnemen ga ik de Staatssecretaris dan toch vragen om het volgende blok van de beantwoording te gaan doen. Volgens mij ging dat over het uitbreiden van de dienstregeling. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat klopt, voorzitter. De heer De Hoop, mevrouw Van der Graaf en mevrouw Van Ginneken vroegen of ik bereid ben om ambitieuzere afspraken te maken met de NS over de frequentie. Daar is ook om verzocht in de motie van De Hoop en Van der Graaf. Het contract dat we nu afsluiten, wordt gekenmerkt door realistische ambities die passen bij de situatie waarin we zitten. Voor mij is het in de eerste plaats van belang om het huidige kwaliteitsniveau te behouden en het treinaanbod te optimaliseren. Betrouwbaarheid en voorspelbaarheid zijn daarbij cruciaal. Door nu voor betrouwbaarheid te kiezen, gaan we ook de reiziger van de toekomst voor ons terugwinnen. Daar ben ik echt van overtuigd. Vanuit die nieuwe basis kunnen de frequenties verder toenemen en kan het

spoorvervoer ook stap voor stap worden verbeterd binnen de context van de nieuwe concessie. Als eerste stap wordt op zaterdag de minimale bediening verhoogd. Het verder aanpassen van de frequenties wil ik ook in de pas laten lopen met de verdere reizigersgroei.

Mevrouw Van Ginneken had nog verschillende vragen over de minimale bediening. Zij stelt voor om die te verhogen. Er zijn op dit moment op veel trajecten hogere frequenties dan minimaal wordt vereist. Dat is in lijn met de reizigersvraag. In de nieuwe concessie eis ik in principe als basisniveau twee keer per uur en laat ik het binnen de kaders van de concessie van NS om de frequenties te verhogen. Als de minimale bediening per station en per richting in de concessie voor alle stations wordt verhoogd, dan betekent dat met name in het weekend en in de avond extra treinen, en dus ook wel extra kosten. Die extra kosten wegen dan niet op tegen de lagere reizigersvraag.

De heer Krul vroeg waarop de uitzonderingen op de minimumfrequenties zijn gebaseerd. Rover is geconsulteerd over de bestaande dienstregeling. De uitzonderingen op de minimale bediening zijn gebaseerd op de huidige ontheffingen, en die ontheffingen zijn door NS aangevraagd omdat er niet voldoende reizigers zijn op die tijdstippen. Rover is ook over die ontheffingen geconsulteerd.

De heer Krul heeft voorts gevraagd waarom er niet is verzocht om meer treinen in de vroege weekenduren en waarom het aantal nadrukkelijk verlaagd is. Hij ziet graag de financiële onderbouwing. Ik heb NS verzocht om in kaart te brengen wat het betekent om extra treinen te laten rijden. Dat leidt tot hogere kosten. Als die kosten meer toenemen dan de toenemende opbrengsten, ontstaat er dus een exploitatietekort. Ik heb daar op dit moment niet de middelen voor. De reizigersprognoses vragen ook niet om extra treinen. De financiële onderbouwing betreft ook nog eens een keer bedrijfsvertrouwelijke informatie. Ik vind wel dat de Tweede Kamer die ook zou moeten krijgen. Dus ik zal daarover met NS in overleg treden met het streven om die informatie vertrouwelijk ter inzage te leggen, zodat de Tweede Kamer daarnaar kan kijken.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog of ik kan toezeggen dat ik met NS afsprek dat de productstappen weer worden gekoppeld aan concrete jaartallen, zoals ook het geval was in de concept-ontwerpsconcessie. Dat kan ik toezeggen.

De leden Van Ginneken en Eppink vroegen waarom er geen verbetering komt van het aanbod in Noord-Nederland. Volgens mij is dat ook door meerdere partijen gevraagd. Hoe is het gegaan rondom het aanbod van Arriva en de gesprekken erna? Voor mij staat voorop dat de stoptreindiensten in Noord-Nederland van groot belang zijn voor de regionale reizigers en dat ze kunnen rekenen op betrouwbare treinen. We weten dat het aantal reizigers in dunnerbevolkte gebieden zoals Noord-Nederland lager is dan op andere plekken. In de afgelopen maanden zijn er met name vragen geweest over de levensvatbaarheid van dat initiatief. Wat mij betreft zijn er onvoldoende zekerheden daarover. Ik hoop dat Arriva inmiddels bereid is om harde garanties af te geven dat ze de diensten voor de hele concessie zal rijden tegen dezelfde voorwaarden. Mijn ministerie heeft gekeken wat de juridische mogelijkheden zijn om tot bindende afspraken te komen. Die zijn niet zo hard als concessieafspraken. Ik zie daarom met name kansen in het op termijn decentraliseren van die diensten, zodat die aanbesteed kunnen worden. Daarvoor is het weer nodig dat tot afspraken met de provincie wordt gekomen. Er is wel ruimte in de concessie om dit per midterm review te realiseren.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik heb onderzocht of meer sprinters, bijvoorbeeld per kwartier, kunnen bijdragen aan een stijging van het aantal reizigers. Dat zou bijvoorbeeld kunnen op trajecten als Oss-Den Bosch en Lelystad-Zwolle. We hebben samen met NS onderzocht wat het netto-effect is van het rijden van meer sprinters. Een verhoging van de frequentie zal in principe leiden tot wat meer reizigers op die verbin-

dingen. Het rijden van meer treinen leidt echter ook tot hogere kosten. Als die kosten meer toenemen dan de toenemende opbrengsten, ontstaat weer dat bekende exploitatietekort. Zoals eerder gezegd, heb ik daarin dus ook een afweging moeten maken.

De heer Krul en mevrouw Van der Graaf vroegen of ik nog een derde en vierde intercitydienst wil opnemen tussen Zwolle en Groningen. Ik wil het liefst ook nog meer treinen dan er nu zijn opgenomen. Extra treinen betekent wel dat er extra middelen moeten komen, zowel voor de exploitatie als voor de infrastructuur. Ik heb daarin ook bepaalde keuzes moeten maken. Binnen het huidige financiële kader zijn de middelen hiervoor gewoon niet beschikbaar. Deze treinen zijn ook niet strikt noodzakelijk, ook gegeven de reizigersprognoses. Ik heb net ook al gezegd waarom het alternatief van Arriva op dit moment nog niet serieus door ons wordt overwogen. Dat kan bij de midterm review worden heroverwogen.

De heer Krul vroeg nog: is 10 tot 13 miljoen het enige wat nodig is voor die derde en vierde intercitydienst tussen Zwolle en Groningen? Dat is niet zeker, want die 10 tot 13 miljoen per jaar gaat alleen over de exploitatie. ProRail waarschuwt in adviezen dat er ook kosten kunnen zijn voor de infrastructuur. Denk bijvoorbeeld aan het weghalen van overwegen en het versterken van de tractie- en energievoorziening. Die precieze kosten inzichtelijk maken, vraagt om een verdere analyse. Meneer Krul vroeg ook waarom er niet gekozen is om vanaf de start van de concessie een eerste uitbreiding te doen van het nachtnet. Hij vraagt me ook om in te gaan op het voorbeeld van de trein tussen Alkmaar en Den Helder. Ook daarvoor geldt dat het uitbreiden van het nachtnet naar alle landsdelen betekent dat er extra treinen moeten zijn, dus ook tussen Alkmaar en Den Helder. Dat leidt tot extra kosten die op dit moment niet passen binnen het financiële kader. We hebben bepaalde keuzes moeten maken. Dit zijn dingen die ik ook graag zou willen, maar we hebben andere keuzes voorgesteld. Ik heb in de conceptconcessie wel opgenomen dat ik bij de actualisatie van het volume in 2027 kijk naar de uitbreiding van het nachtnet.

Ik moet heel even hoesten, voorzitter!

De voorzitter:

Ik zie links van mij af en toe een vinger omhooggaan, maar de Staatssecretaris is nu even lekker aan het antwoorden. Ik stel voor dat we de vragen aan het einde van het blokje doen. Dank voor uw begrip. Ik heb de tijd even volgepraat, Staatssecretaris, maar gaat u verder.

Staatssecretaris Heijnen:

Heel fijn! Dank u wel, voorzitter.

De heren De Hoop en Alkaya vroegen hoe ik kan garanderen dat we straks meer in plaats van minder en veel duurdere treinen naar Duitsland, Frankrijk en Engeland hebben, en hoe ik voorkom dat de winsten niet naar buitenlandse bedrijven gaan. Gezien de interesse van opentoeegangvervoerders, de groeiende reizigersvraag naar internationale treinreizen en het winstgevend karakter daarvan ligt het niet voor de hand dat het aanbod minder of duurder zal worden. Opentoeegangvervoer is een marktinitiatief, dus ik kan daar niet expliciet op sturen. Ook binnen een concessie heb ik daarover geen zekerheid, omdat een buitenlandse partij die samenwerkt met NS zich altijd kan terugtrekken. NS wil samen met de partners vanaf 2025 internationale verbindingen in open toegang gaan aanbieden. Daarmee heeft NS, net als andere vervoerders, de mogelijkheid om winst te gaan maken op die internationale verbindingen. Meneer Alkaya vroeg nog wat het voor het spreiden van reizigers over de dag betekent dat we de internationale lijnen niet opnemen in de concessie. De binnenlandse lijnen die zijn opgenomen in de concessie zijn voldoende om te voldoen aan de binnenlandse vervoervraag. De

internationale lijnen spelen geen rol in het spreiden van de reizigers over de dag. Als er een internationale trein nodig is voor binnenlands medegebruik, is die opgenomen in de concessie. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de IC Brussel.

Mevrouw Van der Graaf had nog gevraagd waarom er geen derde IC Brussel is en waarom er niet met toegankelijk materieel wordt gereden. Voor de derde IC Brussel ga ik ervan uit dat mevrouw Van der Graaf doelt op de verbinding tussen Brussel en Eindhoven. Voor een verbinding naar Eindhoven zijn aanpassingen van de infrastructuur nodig, die momenteel niet zijn voorzien. De verbinding Rotterdam-Brussel wordt met bestaand materieel van NMBS uitgevoerd. Dat betekent dat reizigers soms niet zelfstandig toegankelijk materieel aantreffen. In die gevallen biedt NS reisassistentie aan op de Nederlandse stations. NS voert deze verbinding uit in samenwerking met NMBS. Voor die verbinding is NS dus afhankelijk van de afspraken die worden gemaakt met NMBS over onder andere het materieel en de lijnvoering.

Meneer Minhas vroeg nog waarom de koppeling van de IC Brussel met de rest van Nederland niet is geborgd en waarom daarvoor andere voorwaarden gelden dan binnenlands. Voor een deel heb ik daar net al antwoord op gegeven, maar de NS voert die verbinding uit in samenwerking met NMBS. Voor die verbinding is NS dus afhankelijk van de afspraken die worden gemaakt met NMBS over de dienstregeling en de lijnvoering. Het is niet nodig om expliciete afspraken te maken over de doorkoppeling, omdat de IC Brussel ten noorden van Amsterdam moet doorrijden vanwege het gebrek aan keercapaciteit in Amsterdam. Dat blijkt uit het advies van ProRail.

Dat was 'm.

De voorzitter:

Kijk, zo boemelt u lekker door de antwoorden heen, mevrouw de Staatssecretaris. Dank voor de beantwoording. Ik zag een vinger bij de heer Eppink en eentje bij de heer Krul. Ik zie nu een derde bij de heer Minhas. Daarna mag mevrouw Van der Graaf. Of we gaan straks gewoon het rijtje af. Meneer Eppink, het woord is aan u.

De heer Eppink (BBB):

Ik wil wat vragen over de marktanalyse die wordt geëist door de Europese Commissie. Er is een inbreukprocedure gestart. Die gaat ook over de duur van de periode tussen de datum van de onderhandse gunning en het moment waarop de concessie daadwerkelijk start. Die tijdsperiode maakt het moeilijk voor andere partijen om die markt te betreden. Is dat de kern van de inbreukprocedure van de Commissie? Want dat hangt toch als een zwaard van Damocles boven de gunning. Want indien deze wordt geacht niet strijdig te zijn met het Europese recht, dan valt dat weg. Dan zitten we in een soort van juridisch no man's land. Ik zou graag zien dat we dat voorkomen.

Staatssecretaris Heijnen:

Meneer Eppink zijn vraag zit in het mapje overig, dus dat komt nog. Ik zal daar dadelijk dus nog wat verder op ingaan, maar we hebben hier in de commissie ook best veel debatten over gevoerd. Ik heb de Kamer daarbij ook meegenomen in de dilemma's waarvoor wij ons gesteld zien. We hebben toen ook uitgebreid besproken of het verstandig was om een beknopte marktanalyse te doen of om de gunning rechtstreeks te starten. Er is toen ook vrij veel steun uitgesproken door de Kamer voor het niet doen van een beknopte marktanalyse, terwijl dat toen overigens wel het advies was van het kabinet. Maar wij hebben toen de lijn van de Kamer daarin gevolgd. Er was toen vrij brede steun om het voor de laatste keer onderhands aan NS te gunnen. Er zijn inmiddels twee gerechtelijke uitspraken geweest. Bij die twee uitspraken zijn we vooralsnog bij beide in

het gelijk gesteld. Daar zal ongetwijfeld nog het een en ander uit volgen, maar we zijn nog steeds in gesprek met de Europese Commissie over dit punt, en dat blijven we ook. Het is best wel ingewikkeld. Dat is ook de reden waarom de Kamer er toen bij mij op heeft aangedrongen om een plan B te maken. Ik heb ook al eerder aan de Kamer laten weten hoe dat eruitziet. Maar ik wil de heer Eppink daar ook nog weleens apart over informeren, als daar behoefte aan is. Dan kan ik nog een verdere toelichting geven dan dit. Of ik ga er dadelijk in de tweede termijn nog wat langer op in.

De voorzitter:

U gaat er bij het mapje overig nog uitgebreid op in, heb ik begrepen. Volgens mij kan de heer Eppink dus niet anders dan heel erg tevreden zijn, en ik zie aan de glimlach op zijn gezicht dat dat zo is. Dat is mooi om te zien! Dus dank voor dit antwoord. Het woord is aan de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Ik voel toch de noodzaak om even te reageren op en een vraag te stellen over wat de Staatssecretaris zojuist heeft gezegd over het nachtnet. De Staatssecretaris stelt: extra treinen zorgen voor extra kosten, en daarin moeten we nou eenmaal een afweging maken. Maar dat is natuurlijk niet hoe het in de regio wordt beleefd. Het gaat niet om extra treinen, maar om een afschaling van wat er nu is. Is de Staatssecretaris het in het kader van Elke regio telt! niet met mij eens dat die afschaling, die dus met name plaatsvindt in de periferie, helemaal geen discussie is over extra treinen? Nee, het gaat gewoon om minder treinen dan er nu rijden. Dat voornemen van de Staatssecretaris in deze concessie is toch niet in lijn met de gedachte van Elke regio telt! en mobiliteit als basisrecht? We moeten toch juist daar waar het nu wordt afgeschaald een extra inspanning leveren? Ik heb ook begrepen dat het gaat om capaciteit en personeel, en niet eens om kosten, of in elk geval heel beperkt. We moeten toch juist daar die extra inspanning doen om in dat nachtnet overeind te houden wat er al is? En dan heb ik het nog niet eens over extra treinen.

Staatssecretaris Heijnen:

NS kijkt continu of de vraag groeit. In 2027 komt er weer een moment waarop wordt gekeken of dit weer opgeschaald kan worden. Ik snap het punt van de heer Krul. Er is bij de samenstelling van deze concessie ook echt gekeken naar een goede spreiding over heel Nederland. Dat vind ik namelijk ook heel erg belangrijk. Daar is dus echt naar gekeken. Er zijn dus niet alleen lucratieve lijnen bijgeplust en minder lucratieve lijnen geschrapt. Ik heb echt benadrukt dat het heel belangrijk is dat alle bewoners in heel Nederland op een goede manier bereikbaar blijven. Als je onbeperkte capaciteit hebt, zou je natuurlijk graag zien dat er overal meer, vaker en intensiever treinen gaan rijden, maar dat is niet bij alle lijnen mogelijk.

Dit is zo'n voorbeeld van een lijn waarvan je hoopt dat ie versneld weer kan worden uitgebreid, maar waarbij 2027 het eerste moment is waarop dat eventueel voorzien is.

De heer Minhas (VVD):

We hebben hier regelmatig debatten met de Staatssecretaris. Daarin ging het onder andere over de personeelstekorten en over de uitvallende treinen. Haar letterlijke woorden waren: «Maar ik ben geen directeur bij de NS. Ik zit niet in het bestuur. Ik ben aandeelhouder en het is een staatsbedrijf, en dat is het. Ik kan als concessieverlener het gesprek aangaan, maar meer kan ik niet doen.» Dit is het moment om te sturen. Dit is het moment om voor de komende jaren te regelen wat we wel en niet willen. Als Kamer hebben we dat in handen, en de Staatssecretaris staat aan de lat om dat te regelen. Ik vroeg haar hoe het nou zit met die IC Brussel.

Daarvan zegt ze: daar neem ik geen extra voorwaarden voor op, omdat die trein toch niet bij Amsterdam kan keren en dus wel verder móét. Maar als die trein vervolgens zonder passagiers doorrijdt om verderop ergens te keren, dan is het nog steeds een reguliere internationale verbinding. En als de Staatssecretaris vervolgens ook nog hele andere eisen stelt aan de kwaliteit van die verbinding, dan is het gewoon een internationale trein en zou die dus volgens de eigen regels naar open toegang moeten. Hoe borgt u dus dat de reiziger straks niet hoeft te reserveren voor die trein en er geen hogere tarieven worden gevraagd? Dat zit daar namelijk in. Dat is allemaal niet geregeld, maar dit is het moment om dat te doen. Ik vraag de Staatssecretaris dus of zij bereid is om dat alsnog te doen.

De voorzitter:

Hoe borgt u dat, Staatssecretaris? Het woord is aan u.

Staatssecretaris Heijnen:

Kijk naar het Toekomstbeeld OV uit 2019. Toen waren we nog heel positief. We dachten toen echt dat we een enorme groei zouden doormaken en flink zouden gaan investeren in het ov. Maar nu is er een moment gekomen waarop we aan het herijken zijn. Het gaat mij er nu om dat we het robuuste basisnet dat er is zo goed mogelijk proberen te borgen, met een goede spreiding over het hele land. Ik ben het met de heer Minhas eens dat als er bepaalde voorwaarden zijn die niet handig zijn om aan reizigers te stellen, we daarnaar moeten laten kijken. Ik zeg dus graag toe daar nog eens naar te kijken. Maar ik geef hierbij ook weer een winstwaarschuwing, net als net bij de oproep van mevrouw Van Ginneken over hoe je fiets en ov of verschillende modaliteiten beter aan elkaar kunt koppelen. Als ik de finishing touch ga doen bij de afspraken die we maken, dan moeten we daarin een prioritering aanbrengen. Maar ik beloof de heer Minhas dat ik dit punt zal meenemen. Maar ik heb ook de indruk dat hij andere dingen nog hoger op z'n wensenlijst heeft staan. Geef me dus in de tweede termijn ook even mee hoe zwaar bepaalde zaken wegen.

De voorzitter:

Daar kunt u volgens mij van opan, gezien de knik van de heer Minhas. Mevrouw Van der Graaf, als ik het goed heb, had u ook nog een vraag. Ik wil ook wel eerst naar mevrouw Van Ginneken gaan, als u nog even wat bedenktijd nodig heeft.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Mag ik, zonder dat dit als interruptie geldt, even iets vragen? Ik had namelijk iets gevraagd over de minimale bediening, de afschaling van 9% en de gevolgen daarvan voor Noord-Nederland, met name Friesland? Daar is de Staatssecretaris nog niet op ingegaan. Komt dat nog?

De voorzitter:

Laten we dat even snel toetsen.

Staatssecretaris Heijnen:

Daar kom ik straks nog op.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

O, dat komt nog.

De voorzitter:

Dat komt nog. Dan bent u gerustgesteld. Dan gaan we naar mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter, dit is niet echt een interruptie, maar een verzoek om een gestelde vraag alsnog te beantwoorden. Ik had namelijk twee vragen aan de Staatssecretaris gesteld. De ene ging over de minimumfrequenties: waarom heeft ze daar niet op ingezet? Die vraag heeft ze beantwoord. Maar ik vroeg ook: wat kost het om een hogere minimumfrequentie vast te stellen voor die belangrijke regionale stations, zoals Deventer en Purmerend? Die vraag heeft de Staatssecretaris nog niet beantwoord. Dat mag ook in de tweede termijn, maar als de Staatssecretaris ons medeverantwoordelijk wil maken voor het leggen van de puzzel van de betaalbaarheid van deze concessie op de langere termijn, hebben wij die informatie ook nodig.

De voorzitter:

Ik kijk even naar rechts, naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen:**

Daar kom ik in de tweede termijn op terug, want dat heb ik nu even niet beschikbaar.

De voorzitter:

Daar moet u het even mee doen, mevrouw Van Ginneken. De heer Madlener dan.

De heer **Madlener** (PVV):

Er is een motie van mijn hand aangenomen om de internationale lijnen in de concessie te houden. De Staatssecretaris heeft dat niet gedaan, dus zij voert die motie niet uit. Dat betreft dus de motie-Madlener om de internationale lijnen in de concessie te houden. Die is aangenomen in deze Kamer. De Staatssecretaris legt die motie naast zich neer. Daar heb ik een vraag over. Het mooie van het systeem van één concessie met één NS is namelijk dat de rendabele lijnen betalen voor de onrendabele lijnen. Nu schijnt het zo te zijn dat die internationale lijnen erg rendabel zijn voor de NS. Oftewel, dit kost de NS gewoon geld. Mijn vraag is: hoeveel geld kost dit de NS? Weet de Staatssecretaris dat?

Staatssecretaris **Heijnen:**

Meneer Madlener vraagt nu voor een deel naar bedrijfsinformatie, dus ik moet even kijken in hoeverre we bepaalde dingen in het openbaar kunnen delen. Dat geldt overigens ook voor de vraag van mevrouw Van Ginneken van net. We kijken eventjes hoever we kunnen komen om dat openbaar te delen. En anders zorg ik dat die informatie vertrouwelijk bij de Kamer komt. Maar we hebben natuurlijk wel te maken met het gegeven dat Europa heeft aangegeven dat er meer marktwerking moet komen op het spoor. We fietsen over een dunne lijn, zeg maar. We hebben dus gezegd toch onderhands te gunnen. Ik heb dat dilemma ook gedeeld met de Kamer. Ik heb ook enorm gewaardeerd hoe de Kamer daarmee is omgegaan. Maar we moeten natuurlijk wel zorgen dat als we meer ruimte aan de markt kunnen laten, we ook laten zien dat we die ruimte daadwerkelijk bieden. Bij die internationale lijnen is het bijvoorbeeld zo dat die op een andere manier rijden dan dat hele intensieve robuuste basisnetwerk waarover het net hadden. Maar die Brusselse lijn is een onderdeel van het robuuste basisnet, dus die zit daarin. Maar NS is dus ook al bezig met partners om te kijken hoe het eventueel zelf kan inschrijven op die lijnen. En als zij dan het beste aanbod hebben, dan zal het aan hen gegund worden, neem ik aan. Maar het staat anderen dus ook vrij om daarop in te schrijven. Dat is dus een van de keuzes die we hebben gemaakt, om allerlei verschillende redenen.

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

Aan het begin van dit blokje ging de Staatssecretaris in op de motie van mevrouw Van der Graaf en mij, waarin wij zeiden dat we de minimumfrequenties het liefst willen verhogen van één keer naar twee keer per uur. Ik begrijp best dat dat niet overal kan. Maar ik vind het als Kamer moeilijk te dragen dat er gewoon plekken zijn waar die minimumfrequenties omlaaggaan. Ik kan me best voorstellen dat het niet overal omhooggaat, maar ik vind dat we als Kamer een grens moeten stellen als het omlaaggaat. Dat is echt onwenselijk. Die verschraling moeten we tegengaan. Is de Staatssecretaris het dus met mij eens dat dat echt onwenselijk is? En wil zij in ieder geval toezeggen dat in de concessie de minimumfrequenties niet omlaaggaan?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik wil dat beeld even rechtzetten, want dat is niet zo. Er gelden uitzonderingen, maar die gelden bij de huidige concessie ook al. De lijn is: minimaal twee keer per uur. Dan zijn er bepaalde uitzonderingen. Die gelden nu nog steeds, maar dat is dus bij de huidige concessie ook al zo. Het is dus niet zo dat er minder treinen gaan rijden, qua minimale bediening. Dat is wel even belangrijk om te weten.

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

Daarmee zegt de Staatssecretaris dus dat Noord-Nederland zich er niet druk over hoeft te maken dat er bijvoorbeeld bij de lijnen van Zwolle naar Leeuwarden en Groningen een minimumfrequentie genoemd wordt die onder het huidige aantal treinen per uur zit. Dat gaat dus niet gebeuren, begrijp ik.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De minimale bediening gaat niet naar beneden. Zoals gezegd is het nu ook al zo dat de lijn is: minimaal twee treinen per uur. Daarop zijn een aantal uitzonderingen. Ik zou moeten nagaan of deze lijn daar een uitzondering op is, maar volgens mij is dat niet zo.

De **voorzitter**:

Dat roept een vervolgvraag op van mevrouw Van der Graaf.

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

Dit is toch dat punt waarvan ik dacht dat de Staatssecretaris daar nog even op terug zou komen: Friesland. Daar doelt de heer De Hoop nu ook op, dus dan pak ik het nu toch maar even op. Want als ik het goed in de ontwerpconcessie heb gelezen, staat daarin dat de NS 9% van het gevraagde vervoersvolume mag afschalen, mits aan die gevraagde minimale bediening wordt voldaan. Maar specifiek voor dat tracé van Zwolle naar Leeuwarden geldt dan dat je slechts met twee sprinters zou kunnen volstaan. En dan gaat de bereikbaarheid echt achteruit. Dat is de zorg die de heer De Hoop en ik met elkaar delen. We hebben daarbij de hoop dat de Staatssecretaris nu zegt: dat is echt niet im Frage.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De minimale bediening is standaard twee keer per uur, dus dat zou dan overeenkomen met die twee sprinters waarover mevrouw Van der Graaf het heeft. Maar ik stel voor dat ik hier in de tweede termijn nog heel specifiek op terugkom, want dan kan ik daar nog iets uitgebreider op antwoorden.

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

Dat is goed. En dan zouden wij dus het liefst als antwoord horen dat de frequentie daar niet achteruitgaat. Ik geef dat dus maar vast mee.

De voorzitter:

Niemand wil treinen achteruit hebben; dat is helder. Volgens mij kunnen we dit blok dan afsluiten. We gaan door naar het volgende blok. Dat ging volgens mij over de prestatie-eisen. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, voorzitter. Ik begin met een veelgestelde vraag. Krul, De Hoop, Minhas en Van Ginneken vroegen waarom er is gekozen om NS de vrijheid te geven om onder te presteren op sommige lijnen op sommige lijnen het landelijk gemiddelde maar voldoende is, specifiek qua punctualiteit. Ik vind alle verbindingen op het hoofdrailnet natuurlijk even belangrijk. Ik vind het ook belangrijk dat er landelijk een goede kwaliteit wordt geboden aan de reiziger. Daar sturen we op met behulp van prestatie-indicatoren zoals punctualiteit. Te veel sturen op één enkele lijn kan leiden tot een gemiddelde verslechtering. Daarmee is een grotere groep reizigers slechter af. Door een ambitieuze waarde voor het hele land te vragen, vraag ik indirect ook goede prestaties voor de afzonderlijke lijnen. En door te sturen op jaarlijkse waarden heb je bijvoorbeeld ook geen last van seizoenseffecten. Maar ik begrijp de oproep van de Kamer wel. Ik zou dus willen onderzoeken of ik een zogenaamde «doorzakwaarde» kan vaststellen, een uiterste ondergrens, waaraan elk onderdeel van het netwerk moet voldoen. Ik wil ook wel toezeggen dat NS voor de Kamer inzichtelijk zal maken wat de prestaties zijn per individuele lijn.

De voorzitter:

Ik zou u wel de suggestie willen meegeven om daar een iets chiquer woord voor te vinden!

Staatssecretaris Heijnen:

Voor doorzakwaarde?

De voorzitter:

Met alle respect, maar doorzakwaarde? Maar goed, dat is een persoonlijke noot vanuit de voorzitter. U vervolgt uw beantwoording.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zal nog eens nadenken over dat woord, voorzitter, maar volgens mij is het effectief in de zin dat iedereen begrijpt wat ik daarmee bedoel. Dat is natuurlijk ook fijn.

Mevrouw Van der Graaf vroeg naar die twee lijnen en naar Zwolle-Leeuwarden. Ik geef even de antwoorden die ik nu paraat heb. En als zij dan nog extra vragen heeft, dan hoor ik die graag. Afschalen kan alleen in uitzonderlijke omstandigheden. NS moet een afschaling ruim van tevoren bij mij aangeven en onderbouwen. NS kan dus niet zomaar teruggaan naar twee sprinters tussen Zwolle en Leeuwarden.

Meneer Minhas had nog gevraagd naar de reisdata van het ov. Hij wil dat die op een goede manier toegankelijk worden gemaakt. Hij vroeg: waarom gaat de Staatssecretaris mee met NS in het verhaal dat dit bedrijfsvertrouwelijke informatie is en is de Staatssecretaris bereid om hierbij te verwijzen naar een onafhankelijk toezichthouder? NS wordt gevraagd om transparant te zijn en informatie te delen. Daarvoor wordt gebruikgemaakt van een informatiesysteem. Dat bevat informatie voor verschillende groepen en is voor een deel openbaar. NS moet gemotiveerd aangeven of informatie als bedrijfsvertrouwelijk wordt gekwalificeerd. Er is geen toezichthouder voor bedrijfsvertrouwelijke informatie. Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik kan toezeggen dat NS het jaarverslag transparanter maakt. Op basis van de concessie ontvang ik jaarlijks een financiële verantwoording over de lasten en de opbrengsten van de HRN-concessie. Op basis van Europese regelgeving moet NS een hele strikte scheiding maken tussen de HRN en de overige activiteiten. De

accountant ziet toe op een correcte toedeling van kosten en opbrengsten in de HRN-verantwoording. Ik zal het verzoek over de indeling van het jaarverslag van NS doorgeven aan de aandeelhouder, de Minister van Financiën. Misschien doet mevrouw Van Ginneken dat zelf ook wel, hoor ik.

Dan vroeg ze nog naar de kostenbesparingen in de operatie: dat is niet vanwege service-overwegingen, dus kan NS dat op bepaalde trajecten niet heroverwegen, als dat kan zonder impact voor de reiziger? Met de introductie van de Airport Sprinter gaat NS oefenen met eenmansbediening op de trein. Bij succes kan dat mogelijk verder worden ingezet. Ik wil niet in detail sturen op de wijze waarop NS het personeel en materieel inzet om de concessieafspraken te behalen. NS heeft die kennis als beste in huis. Het inzetmodel van personeel is echt een aangelegenheid tussen NS en de bonden. Ik denk dat mevrouw Van Ginneken ook weleens met treinpersoneel op pad is geweest, haar kennende. Een van de eerste dingen die je dan bijvoorbeeld hoort van conducteurs is: veiligheid boven alles. Dat is natuurlijk een punt dat voor hen heel erg hoog in het vaandel staat. We weten volgens mij allebei dat dat zo wordt beleefd.

De laatste vraag is van de heer Madlener: kunnen boetes aan NS niet betaald worden door de directie in plaats van door het bedrijf zelf en kan er geen prestatiebeloning worden ingevoerd? We hebben deze discussie eerder volgens mij ook weleens gehad. Toen heb ik meneer Madlener ook doorverwezen naar Minister Kaag. Zij is aandeelhouder en zij gaat daar dus ook over. Ik ben daar ook niet echt een voorstander van, moet ik eerlijk zeggen, want de huidige beloningsniveaus zijn in lijn met het deelnemingenbeleid van de Staat. Daar past het invoeren van een prestatiebeloning dus niet bij. Staatsdeelnemingen zijn private ondernemingen en deels onderhevig aan commerciële concurrentie. Voor het leiden van ondernemingen is specifieke kennis en ervaring van belang. Maar ik zou meneer Madlener willen adviseren om dat uitgebreid met de Minister van Financiën te bespreken, als hij die behoefte voelt. Dat was 'm.

De voorzitter:

Dank voor uw beantwoording. Volgens mij roept dat een korte vraag op van de heer Madlener. Daarna is de heer Minhas.

De heer Madlener (PVV):

De Staatssecretaris spreekt hier namens het kabinet. Ik vind het dus een beetje makkelijk om te zeggen: daar ga ik niet over. Het kabinet gaat daarover. De Staatssecretaris kan natuurlijk best met haar collega zeggen: laten we dat veranderen. Ik heb namelijk ook geen alternatief gehoord. We zien dat het uitdelen van een boete niet werkt. We zien ook dat de NS zich niet aan de afspraken heeft gehouden. De boete kon niet geïnd worden door de Staatssecretaris en werd toen kwijtgescholden of op een andere manier ingezet. We hebben dus geen alternatief. Het beste alternatief dat ik kan bedenken, is dat de directie zelf aansprakelijk wordt. Het is heel normaal in het bedrijfsleven dat je een prestatiebeloning krijgt. Dan wordt de directie, die verantwoordelijk is, min of meer gestraft als ze het niet halen in plaats van het personeel. Maar ik hoor hier geen alternatief. We weten dat de boete niet werkt, maar dan staan we met lege handen. Dat wil ik voorkomen.

De voorzitter:

En u vraagt dus naar een alternatief.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik hoor meneer Madlener nu zeggen: als je niet goed presteert, word je gestraft. Maar dan krijg je vaak geen bonus. Er volgt geen korting op je salaris. Maar ik heb net al antwoord gegeven op deze vraag. Ik ontloop het

niet, maar als er echt een gesprek gevoerd moet worden over hoe je als aandeelhouder wil omgaan met de directie en de beloning daarvan, dan is dat echt een uitgebreider gesprek, dat gevoerd moet worden met de Minister van Financiën. Maar ik heb net aangegeven dat ik daar geen voorstander van ben, om de redenen die ik net genoemd heb. Maar daarover verschillen wij volgens mij van mening. Het punt van meneer Madlener is voor mij duidelijk.

De voorzitter:

Kort nog, afsluitend, meneer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Ik heb geen antwoord gekregen. Ik begrijp dat de Staatssecretaris ons idee van een prestatiebeloning niet ziet zitten. Maar we constateren ook dat het boetesysteem zoals het in de vorige concessie zat, niet werkt. De vraag is dus nu: als de NS nu weer niet aan de eigen afspraken voldoet, wat gaan we dan doen? Hoe kunnen we dan afdwingen dat dat toch gebeurt? Daar heb ik namelijk nog geen antwoord op gekregen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik denk dat het wel werkt. Het is namelijk ook niet goed voor het imago. Ze vonden het zelf ook echt heel vervelend. Het was de eerste keer in lange tijd dat er überhaupt een boete werd opgelegd. Ik vond het wel heel ingewikkeld dat we daarmee in feite de reiziger dupeerden. Dat wilden we ook weer niet. Vandaar dat ik heb gezegd: dan wil ik dat jullie het investeren in iets wat de reiziger direct ten goede komt. Dat middel heb ik toen gebruikt. Ik snap en deel de frustratie van meneer Madlener op dat punt, maar ik denk niet dat het beloningssysteem van de top van het bedrijf het gouden ei is. Ik denk niet dat dat de oplossing gaat zijn voor dit probleem. Het is beter om dan te kijken naar hoe we die prestatieafspraken inrichten en hoe we ervoor zorgen dat als je kort, je er dan op z'n minst voor zorgt dat het op een goede manier weer ten goede komt aan de reiziger. Ze moeten het wel voelen. Het is voor het bedrijf echt niet oké geweest, ook niet qua beeldvorming. Ik denk dus dat ze het echt wel hebben gezien als een aansporing om dat richting de toekomst te voorkomen.

De heer Minhas (VVD):

Ik weet niet of de Staatssecretaris mijn vraag over de non-discriminatie-eis heeft beantwoord, maar volgens mij haalde ze in haar beantwoording twee dingen door elkaar in het kader van de transparantie en de bedrijfsvertrouwelijkheid van data. Kijk, volgens mij is het in ons aller belang om ervoor te zorgen dat de juiste prestaties worden geleverd. Dat systeem waarnaar u verwijst, is het CIS. Dat ken ik, alleen dat biedt bulkdata. Met die data kun je niet per traject zien: wat is hier de potentie, hoeveel reizigers zijn er, op welk moment? En als wij met elkaar vinden dat die data zo belangrijk zijn om de reiziger op een goede manier te bedienen, dan kan het niet zo zijn dat u zegt: dat is bedrijfsvertrouwelijke informatie van de NS. U gaat die ritjes toch niet in open toegang aanbieden, want het is een concessie voor de komende jaren. Dan mag toch iedereen zien wat daar gebeurt, zodat we ook kunnen nadenken over hoe we dat kunnen verbeteren? En als de NS vervolgens zegt dat ze de reizigers niet hebben om ergens meer dan twee sprinters te laten rijden, dan kunnen wij zeggen: ja, maar wacht eens even, er reizen hier 6.000 mensen per dag. Dat kan nu gewoon niet. Daarom vraag ik u om die data beschikbaar te stellen. En bij het blokje overig kom ik nog terug op dat verhaal over die mobiliteitskaarhouders.

Staatssecretaris Heijnen:

We hebben in deze nieuwe concessie de eisen wel wat aangescherpt, ook voor het delen van data. Ik hoor meneer Minhas zeggen dat dat niet scherp genoeg is, maar dat is altijd een dilemma: het is bedrijfsgevoelige informatie en wij willen graag optimale transparantie, maar je moet daar met elkaar uit zien te komen. Het is dus wel degelijk aangescherpt. Dat is natuurlijk ook een van de dingen waarover we het in die onderhandelingen hebben gehad.

De heer Minhas (VVD):

Ik ga hier niet nog een interruptie en tijd aan besteden, maar ik denk dat het goed is om hier later op terug te komen.

De voorzitter:

Dan rond ik dit blokje af. Dan vraag ik de Staatssecretaris met het laatste blok aan te vangen. Dat betreft de nog openstaande overige vragen. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, voorzitter. Meneer Minhas vroeg wat ik vind van het initiatief van de Arriva om 24 stoptreinen en 2 intercitydiensten te laten rijden op het hoofd railnet. We hebben het daar in feite net al over gehad, maar die berichten zijn mij bekend. Ik ken de details echter nog niet. De ACM heeft de melding vandaag gepubliceerd op haar website. Treinen in aanvulling op de voorziene bediening in de concessie zie ik natuurlijk als goed nieuws. Tegelijkertijd moet de dienstregeling betrouwbaar en samenhangend blijven. Voor mij staat voorop dat de reiziger het beste product krijgt. Dat is de basis die ik ook met deze HRN-concessie in stand wil houden. Ik ga afwegen of ik de ACM ga vragen om een economische evenwichtstoets uit te voeren om de potentiële impact van dat initiatief op de HRN-concessie te beoordelen. En verder is het ook aan ProRail om de capaciteitsaanvragen te verdelen.

Dan vroeg meneer Minhas wanneer er kaders voor open toegang komen. Ik ben al in gesprek met ProRail over de instrumenten die nodig zijn om capaciteit te verdelen in een situatie met meer open toegang. Ook heb ik zojuist een onderzoek afgerond dat de mogelijkheden onderzoekt om de kaders voor open toegang te versterken. Daarin is ook capaciteit een belangrijk thema. Ik zal dit rapport op korte termijn, dit najaar nog, naar de Kamer sturen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik een kader voor samenloop kan uitwerken. Ik zou daarvoor willen verwijzen naar het decentralisatiekader dat ik vorig najaar heb gestuurd. Daarin wordt uitgebreid uitgewerkt welke uitdagingen er zijn wanneer er samenloop op het spoor ontstaat en hoe daar het beste mee kan worden omgegaan.

Meneer Alkaya vroeg of de ACM bij het uitvoeren van een economische evenwichtstoets bij een opentoeegangmelding de prestaties van vervoerders uit het verleden kan meenemen. Op verzoek van belanghebbenden kan de ACM een economische evenwichtstoets uitvoeren voor een opentoeganginitiatief. Daarbij kijkt de ACM naar het financiële effect van een initiatief op een concessie die over hetzelfde traject gaat. Op basis van de Europese regels kan de ACM niet de prestaties van een vervoerder in het verleden meenemen.

Meneer Eppink vroeg naar informatie over de consequenties voor de staatssteunregels. Ik heb daar volgens mij net al een enigszins uitgebreide toelichting op gegeven. Ik kan daar niet op vooruitlopen. De Commissie heeft in juli een ingebrekestellingsprocedure gestart, en overigens geen staatssteunprocedure. De vraag of er sprake is van eventuele onrechtmatige staatssteun is op dit moment niet aan de orde. Dat is pas het geval als de rechter oordeelt dat de nieuwe HRN-concessie in strijd is met het

Europese recht. Vooralsnog wachten we de uitkomsten van de ingebrekestellingsprocedure af.

Meneer Madlener vroeg of ik met scherpe afspraken sterker kan sturen op veiligheid en op minder meldingen. Ik vind sociale veiligheid heel erg belangrijk. Samen met de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid heb ik recent nog een overleg gevoerd met de hele ov-sector. Toen hebben we iedereen bij elkaar geroepen. In deze concessie vraag ik NS ook om zich actief in te spannen om onveilige situaties te voorkomen. Ik stuur bij NS via de prestatie-indicator sociale veiligheid op het voorkomen van onveilige incidenten. En om het gesprek te kunnen voeren met betrokken partijen, vraag ik NS ook om inzicht te geven in het type meldingen. Het is namelijk ook belangrijk om te weten wat er nu precies gebeurt. Ik vraag NS ook om zich in te zetten voor de afspraken die gemaakt zijn in het landelijk convenant sociale veiligheid en om in de samenwerkingsstrategie die ze hebben ook aandacht te hebben voor sociale veiligheid.

Mevrouw Van der Graaf vroeg: wanneer wordt de wijziging van het besluit toegankelijkheid ov naar de Kamer gestuurd? In het kader van de voortgang van de uitvoering van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer is het streven dat de gewijzigde regelgeving in 2025 in werking treedt. En het komt eind '24 of begin '25 naar de Kamer, hoor ik vanuit de ondersteuning aan mijn rechterzijde.

Meneer Eppink zei: ik wacht het oordeel van het ACM-rapport af over een gelijk speelveld voor mobiliteitskaartaanbieders. Hij vroeg: NS is zelf MaaS-dienstverlener, dus kijkt de ACM ook of het voor andere, kleinere MaaS-dienstverleners een gelijk speelveld is? Er is aan ACM gevraagd om te onderzoeken in hoeverre er sprake is van een gelijk speelveld voor mobiliteitskaartaanbieders. Voordat de definitieve publicatie er is, kan ik ook niet aangeven wat de precieze inhoud is van het onderzoek dat is gedaan door ACM. De inhoud van dat rapport is namelijk tot die tijd vertrouwelijk.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik een hardere toezegging kan doen over fietsparkeren en het meenemen van fietsen in de trein. Volgend uit een ingediende motie heb ik fietsenstallingen weer onderdeel gemaakt van de concessie. Vooruitlopend op nieuwe afspraken heb ik de bestaande afspraken zo veel mogelijk overgenomen. Het «eerste 24 uur gratis»-regime is het uitgangspunt voor alle bewaakte fietsenstallingen.

De invoering daarvan is wel mede afhankelijk van gemeentelijk beleid. Wat betreft fietsen in de trein moet de NS het aanbod van fietsplekken afstemmen op de te verwachten vraag en ook aandacht hebben voor verstoorde dienstregelingssituaties. Daarmee acht ik het niet noodzakelijk om harde normen voor het aantal mee te nemen fietsen en de omvang van fietsplekken op te nemen. Ik zie geen toegevoegde waarde in een onderzoek naar de kosten van aparte fietscoupés.

Meneer Alkaya vroeg of ik bereid ben om te gaan praten over het wegnemen van btw en belastingen op openbaar vervoer. Afschaffing van btw voor ov is een sympathiek idee, waar ik mij ook hard voor heb gemaakt bij mijn collega Van Rij. Alleen, er is op dit moment gewoon geen financiële dekking voor dat voorstel. De Kamer heeft daarover ook al met collega Van Rij gesproken. Ik stel voor dat dit gesprek vervolgd gaat worden bij het Belastingplan. Maar je ziet gewoon wel de trend in de Kamer om te kijken wat je kunt doen aan die tariefdifferentiatie en om eventueel te komen tot lagere tarieven. Daarom ben ik blij met de betrokkenheid van de Kamer bij dit onderwerp. Ik vind het wel goed dat we de Kamer dus in positie brengen om op elk moment mee te kunnen beslissen over de aanpassingen die in die tarieven zouden worden gedaan.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog of er een einde kan worden gemaakt aan het dubbel opstaptarief door een concrete resultaatverplichting op te nemen in de concessie. Ik kan dat niet alleen en eenzijdig eisen in deze concessie. Dat kan ik alleen in NOV-verband. Dat vergt namelijk

nationale concessie-overstijgende afspraken. NS moet zich confirmeren aan de besluiten die daarover worden genomen in de NOVB-vergaderingen.

Meneer Madlener vroeg of de concessie niet wat korter kan, bijvoorbeeld de helft korter, omdat hij negen jaar te lang vindt. Dat kan. De Europese regelgeving kent alleen maximumtermijnen. Een kortere looptijd dan negen jaar is wel ongunstig, omdat NS dan niet echt een gedegen investeringsbeleid ten aanzien van ... O, ik hoor best wel veel geluid op de tribune. Een kortere looptijd dan negen jaar is dus niet gunstig, omdat NS dan geen gedegen investeringsbeleid ten aanzien van materieel kan voeren. Het geeft ook best wel veel onzekerheid voor de organisatie. Het leidt ook tot hogere kosten, die dan doorberekend moeten worden aan bijvoorbeeld de reiziger en dat willen we volgens mij ook niet. Ter vergelijking, in de regio zijn de concessies meestal voor een periode van vijftien jaar. Bovendien is het ook zo dat na deze concessie de Europese regelgeving in werking is getreden en dan zullen we sowieso toe moeten naar het doen van een marktanalyse, voordat er überhaupt gekeken kan worden naar gunning.

De laatste vraag is van mevrouw Van Ginneken: kan de Minister toezeggen dat het geld uit het noodfonds ten goede komt aan de reiziger als het niet gebruikt wordt en niet generiek beschikbaar komt in het Mobiliteitsfonds? De balans kan pas in 2033 worden opgemaakt. Als de risicoafpraak over reizigersaantallen niet hoeft te worden gebruikt – dat hoop ik natuurlijk – moet dat te zijner tijd, aan het einde van de concessieperiode, breed worden overwogen. Tegen die tijd kan ook worden gekeken naar bestedingen die worden ingezet voor ov-reizigers.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik heb een vinger gezien voor een vervolgvraag van de heer Madlener. Ik zie er nog een van de heer Minhas en volgens mij heeft mevrouw Van Ginneken ook nog een vraag.

De heer Madlener (PVV):

Ik heb een vraag over het punt veiligheid. De NS is de eerste verantwoordelijke voor de veiligheid in de treinen en op de perrons, na de kaartcontrole zou ik willen zeggen. Als je incheckt en je bent door het poortje, zit je op het NS-gebied en dan is de NS in eerste instantie aansprakelijk voor de veiligheid van de passagiers. Nu heeft de NS op dit punt echt verzaakt in de afgelopen jaren. Er waren te weinig beveiligers. Zij hebben gelukkig hun best gedaan om dat in te lopen, maar ik ben dus bang dat dit weer ondersneeuwt. Hoe sturen we daar dan op? Dat blijkt erg beperkt te zijn. Ik heb al gezegd dat het aantal geweldsincidenten tussen reizigers – ik bedoel dus als je reist en je een crimineel op je dak krijgt – is gestegen van 2.300 incidenten in 2021 tot maar liefst 3.144 incidenten een jaar later. Dat is een enorme stijging. Het gaat daar dus niet goed. Het enige wat ik teruglees, is: ja, het gevoel van veiligheid is een KPI. Dat is zo'n indicator.

De voorzitter:

En wat is uw vraag?

De heer Madlener (PVV):

Ik wil eigenlijk dat dit zwaarder wordt beoordeeld in de prestaties van de NS. Ik heb daar ook een voorstel voor, namelijk om gewoon het aantal incidenten te meten. Dat is helder. Dat kun je ook lezen op de site van de NS zelf. Maar het kan ook op een andere manier.

De voorzitter:

En uw vraag is of de Staatssecretaris ...

De heer **Madlener** (PVV):

Mijn vraag is: is de Staatssecretaris bereid om hieraan meer gewicht te geven?

Staatssecretaris **Heijnen**:

We hebben deze gesprekken ook in breder verband. Ook op bepaalde regionale trajecten zijn ontzettend veel geweldsincidenten of onveilige situaties. Dat is gewoon niet oké. Maar helaas vinden er ook wel breed in de samenleving steeds meer incidenten plaats, dus ook in treinen. Kijk naar de voetbalstadions afgelopen weekend. Je ziet overal in de samenleving dat er links en rechts best wel wat verhuftering plaatsvindt. Natuurlijk moet er gekeken worden naar hoe er zo veilig mogelijk kan worden verbleven in stations en in treinen. Daar hebben wij ook als overheid voor een deel een rol in te vervullen. Dat is ook de reden waarom ik bijvoorbeeld Eric van der Burg laatst heb laten aanhaken bij het overleg dat wij hadden. Er is namelijk ook een probleem met de identificatieplicht van reizigers. Er wordt door de vervoerders heel erg gevraagd of ze daar wat meer ruimte voor kunnen krijgen. Dat zijn dus dingen waarin wij hen ook weer tegemoet kunnen komen. Er is dus echt wel een bereidheid, ook onder het personeel. Dat wil natuurlijk ook graag dat het zo veilig mogelijk is en dat het de andere reizigers, die zich niet misdragen, op een goede manier kan beschermen. Ik zei net al tegen mevrouw Van Ginneken: «veiligheid boven alles» is zo ongeveer het mantra bij de medewerkers van NS. Het is een heel terecht punt. Daarom staat ook wel heel nadrukkelijk benoemd in de concessie dat veiligheid belangrijk is en dat we daar afspraken over hebben. Maar voor een deel moeten we ook gewoon bekijken hoe wij zelf, aan onze kant, ervoor kunnen zorgen dat zij goed bewapend zijn – «bewapend» is misschien het verkeerde woord; ik bedoel dat figuurlijk – om de goede maatregelen te kunnen treffen, zodat er ook een bepaalde afschrikkende werking van uitgaat.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van de heer Madlener. Dat is uw laatste, meneer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik hoor allemaal «waarheden». Natuurlijk is de overheid ook medeaansprakelijk. De hele maatschappij verhuftert. Dat is des te meer reden voor de NS om hier heel veel personeelsinzet op te plegen. De NS heeft dat jarenlang niet gedaan. We zien ook een stijging van de geweldsincidenten. Dan durven mensen gewoon de trein niet meer in. Laten we eerlijk zijn: dan durf je gewoon niet meer op zo'n station te gaan staan. De NS heeft op dit punt verzaakt in het verleden. Ik zoek echt naar een mogelijkheid om hier een zwaarder punt van te maken in deze concessie.

De **voorzitter**:

Uw appel is helder.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik hoor nog geen antwoord van de Staatssecretaris, behalve allemaal algemeenheden, zoals: in het stadion en de maatschappij gaat het ook fout. Dat is allemaal waar, maar dat is juist een extra reden om de NS nog zwaarder op het hart te drukken: we verwachten op dit punt iets van jullie, namelijk dat jullie zorgen voor de veiligheid in de trein en op de perrons.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Daarvoor hebben we ook die prestatie-indicator. Daar zou ik nog eens naar kunnen kijken. Misschien kan de heer Madlener zelf ook aangegeven op welke punten die strenger zou moeten of kunnen wat hem betreft. Dan

kan ik dat ook nog weer meenemen in het gesprek dat ik met NS heb. Het is natuurlijk zo dat er ook bij NS een enorm groot belang is om ervoor te zorgen dat de reizigers veilig zijn en dat het personeel op een veilige manier kan werken. Maar tegen bepaalde verhuftering die je breder in de samenleving ziet, zijn we ook niet altijd met z'n allen opgewassen. We moeten wel met z'n allen bekijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we dat punt van die identificatieplicht oplossen. Daarvoor zitten we continu met elkaar om de tafel. Ik moet eerlijk bekennen dat het al heel erg hoog op de agenda staat bij alle vervoerders. Als ik het goed heb, is het aantal boa's bij NS inmiddels op orde. Het staat ook bij hen heel erg hoog op de lijst.

De voorzitter:

Dank u wel. Als de heer Madlener de suggesties heeft waarom u vraagt, zal hij die in tweede termijn ongetwijfeld met u delen. Dank voor de beantwoording van deze vraag. Ik heb nog een vraag van de heer Minhas gezien.

De heer Minhas (VVD):

De Staatssecretaris zei zojuist over die opentoegegaanvragen: die ken ik nog niet in detail en ik overweeg een advies aan te vragen bij de ACM voor een economische evenwichtstoets. Maar die adviesaanvragen zijn niet heel veel anders dan de adviesaanvraag die is binnengekomen voor de lijnen boven Zwolle. Daarvoor heeft u om een economische evenwichtstoets gevraagd. Die aanvraag komt als eerste binnen. De Europese regelgeving zegt: joh, vanaf 1 januari 2025 gaat opentoegegang boven concessievervoer. Nou, wat zegt de ACM? Dat staat vandaag op haar website: ik ga hiervoor geen economische evenwichtstoets uitvoeren, want er ligt geen concessie. Hoe gaat ProRail nou een keuze maken tussen de NS-aanvraag en deze aanvraag? Kan de Staatssecretaris toelichten hoe dat proces gaat?

Staatssecretaris Heijnen:

Het zijn eigenlijk twee vragen. De een gaat over capaciteit en de ander gaat over economische impact. Dit verzoek is vanmiddag binnengekomen, geloof ik. Ik ga kijken wat we kunnen doen. Ik heb aangegeven dat we willen bekijken wat we kunnen doen om de ACM op bepaalde onderdelen te laten toetsen.

De voorzitter:

Meneer Minhas, uw gezicht zegt dat u nog een vervolgvraag heeft.

De heer Minhas (VVD):

Dit is een beslissing op een bezwaar geweest en de ACM zegt: ik kan niet toetsen, dus dat ga ik ook niet doen, want er ligt geen concessie. Dan is de vraag: hoe gaat u toewijzen? En hoe gaat u dan de vraag van collega Krul beantwoorden, die zegt: nou, stop nog maar eens 13 miljoen euro subsidie bij de NS? Maar laten we het bij de NS, dan gaat er dus nog meer subsidie bij, terwijl dat van het Europees recht helemaal niet mag, want er is opentoegegangvervoer en ProRail mag niet kiezen.

De voorzitter:

En u bedoelt natuurlijk: hoe gaat de Staatssecretaris toetsen?

De heer Minhas (VVD):

Exact. Sorry, voorzitter. U mag ook antwoorden, maar ik bedoel de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Nee hoor, geen punt. Staatssecretaris, het woord is aan u.

Staatssecretaris Heijnen:

Volgens mij ging dit over de vraag Leeuwarden-Groningen. Ik kom daar dadelijk in de tweede termijn even wat uitgebreider op terug. Dat is namelijk vrij specifiek en ik ben meer een generalist.

De voorzitter:

Ik zie nu aan de heer Minhas dat hij daar dan weer blij van wordt. Dat is mooi om te zien. Mevrouw Van Ginneken, het woord is aan u.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank. Ik voel de behoefte om op heel veel dingen door te vragen, maar laat ik er twee uitkiezen. Volgens mij heb ik ook nog twee interrupties, dus dan combineer ik die nog maar even. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat het dubbel opstaptarief opgelost moet worden in NOVB-verband. Natuurlijk zijn al die partijen daarbij nodig. Dat realiseer ik me, maar ik zie toch dat die partijen een beetje in een soort stare down verwickeld zijn. Ik zou heel graag zien dat de Staatssecretaris de NS binnen de context van deze concessie de opdracht geeft om het initiatief en voortouw te nemen, en op enige termijn op de proppen te komen met een concreet plan dat is afgestemd met de NOVB-partners. Nogmaals, de NS is natuurlijk een belangrijke partij in het opheffen van het dubbele opstaptarief. Ik wil iets meer ambitie en iets meer concreet perspectief op het resultaat.

De voorzitter:

Stelt u gelijk uw tweede vraag?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Mijn tweede vraag gaat over de fietsen. De fiets is ontzettend belangrijk in voor- en natransport. We weten ook dat aanbod van goede fietsvoorzieningen de vraag creëert. Ik vind het dus wat flauw dat de Staatssecretaris zegt dat er nog niet voldoende vraag is naar de mogelijkheid om de fiets mee te nemen in de trein. Ik wil op dit punt echt meer ambitie. Kan de Staatssecretaris dus toezeggen dat ze de NS met concretere voorstellen laat komen en dat ze dat onderzoek naar een aparte fietscoupé wél laat uitvoeren?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik denk wel dat het goed is. Ik heb ook weleens met de trein gereisd op momenten dat er ook nog eens een heleboel fietsen in de trein waren; dat is dan best wel heftig. Daar moeten we rekening mee houden. Er wordt ook op dit punt naar prioritering gekeken. Het is niet zo dat ik het geen goed idee vind. We hebben het nu over de vraag of we op alle momenten genoeg mensen op een goede manier vervoerd krijgen. Is het dan handig om daar dan nog eens de fiets bij te gaan doen? Misschien op bepaalde momenten. Als die ruimte er is, zal de NS daar vast zelf ook wel naar kijken. Dit is op dit moment niet mijn absolute topprioriteit in de gesprekken die wij hebben. Daar ben ik eerlijk in.

Dan nog even over dat dubbele opstaptarief. Ik snap die oproep, want dat is natuurlijk ontzettend frustrerend voor de reizigers. Het kost wel 50 miljoen. Die kosten moeten verdeeld worden; die moet je wel weer ergens vandaan halen. Dat zijn gesprekken die gevoerd worden, maar die kosten tijd. Ik ben het wel helemaal met mevrouw Van Ginneken eens dat de reiziger er in feite geen last van moet hebben dat hij met verschillende vervoerders reist. Dat is ook een heel frustrerend punt als je over de grens reist; dan zit je ook altijd met een heleboel geklooi. Je zou op z'n minst mogen verwachten dat dit in Nederland op een goede manier geregeld is. Dit zal ik nog een keer als warme oproep doorgeven. Dat hoeft misschien niet per se aanvullend uitonderhandeld te worden, omdat je daar ook

weer andere partners voor nodig hebt. Ik heb de oproep van mevrouw Van Ginneken gehoord.

De voorzitter:

Dank u wel. Welkom aan beide heren die de Staatssecretaris straks wellicht ook kunnen ondersteunen, zodat ze helemaal voorbereid is voor de tweede termijn. Dat bruggetje wil ik graag maken. Met dit antwoord ronden we de eerste termijn van de kant van het kabinet af. Ik stel voor dat we zo even tien minuten schorsen, want daar had u in de eerste termijn ook om gevraagd. Dan is er nog een vraag van de heer Krul.

De heer Krul (CDA):

Voorzitter, dit keer richt ik mijn woord even tot u, want u heeft mij een toezegging gedaan.

De voorzitter:

Voordat ik ga schorsen, ga ik die twee toezeggingen nog even oplezen. U bent mij gewoon te snel af, maar dat vergeef ik u. Als ik het goed heb beluisterd – en ik heb het nog even samen met de griffier bekeken – heeft de Staatssecretaris twee toezeggingen gedaan op het punt van tariefdifferentiatie. Ik ga ze nu voorlezen en ik stel voor dat u dat op zich laat inwerken, zodat we een eventuele discussie over de exacte formulering en exacte interpretatie in de tweede termijn kunnen hebben. Dan bent u voorbereid.

- Toezegging één. De Staatssecretaris zegt toe vóór 2026 geen nieuw tariefstelsel in te voeren en ook niet zonder toestemming van de Kamer. Dit neemt ze op in de HRN-concessie.
- Toezegging twee. De Staatssecretaris zegt toe een externe partij opnieuw te laten kijken naar tariefdifferentiatie. Daarbij kijkt zij ook naar andere opties om het vermijden van de spits aan te moedigen. Tevens laat de Staatssecretaris daarbij de effecten van een klimaticket onderzoeken.

Dat zijn twee toezeggingen die zij doet aan de commissie. Ik heb daar dus geen specifieke namen bij. Zij heeft ze ook zo concreet gemaakt dat dit vóór het tweeminutendebat in een soort een brief met wat meer detail naar u toe komt. Voor nu lijkt me dat voldoende stof tot nadenken. Ik schors tot 21.25 uur. Dan beginnen we met de tweede termijn en kunt u uw eigen interpretatie van deze toezeggingen verwoorden, uiteraard in uw eigen woorden. Ik schors de vergadering – ja, ik had 10 minuten gezegd – tot 21.20 uur.

De vergadering wordt van 21.12 uur tot 21.22 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren. Als u uw plaatsen inneemt en oplet, gaan wij verder met dit commissiedebat van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Aan de orde is de tweede termijn van de kant van de Kamer en daarvoor heeft u 100 seconden, 1 minuut en 40 seconden. Ik denk dat het handig is om geen interrupties meer te doen, tenzij u echt een heel inhoudelijk verhelderende vraag voor elkaar heeft. Dan kan ik u die natuurlijk niet weigeren. Laten we het zo doen en kijken of we dit nog enigszins ordentelijk kunnen afronden.

Het woord is aan de heer Krul. Hij spreekt namens het CDA.

De heer Krul (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording.

Voorzitter. Ons openbaar vervoer moet dekkend zijn voor heel Nederland met als uitgangspunt dat mobiliteit een basisrecht is. Dát is het doel en dat bereiken we niet door ons complexe spoor steeds verder op te

knippen en over de schutting te kieperen richting de markt. Verdere liberalisering van het spoor moeten we zo veel mogelijk tegengaan. En we bereiken dat ook niet met een spitsheffing, die de politieagent en de zorgmedewerker onnodig straft en op kosten jaagt. Maar tegelijkertijd hebben we gisteren ook van de NS en vandaag van de Staatssecretaris gehoord dat de spits wel degelijk te druk wordt en dat we straks in 2029/2030 echt voor een groot probleem staan. Daarom denk ik ook dat het goed is dat er daadwerkelijk onderzoek gedaan wordt naar mogelijkheden om op dat moment de spits te ontlasten. De eenzijdige insteek die nu gekozen wordt richting de spitsheffing is wat ons betreft te nauw.

Voorzitter. We bereiken dat doel van mobiliteit voor iedereen ook niet door afschaling, die ook weer in deze concessie zit, in de periferie en de regio's, bijvoorbeeld in het Noorden. De ambities moeten daar echt groter en beter. We bereiken dat wel door openbaar vervoer blijvend als maatschappelijke voorziening te zien. Het CDA gaat allereerst een tweeminutendebat aanvragen. Ik kondig daarbij alvast aan dat wij met voorstellen zullen komen om met name in het Noorden die bereikbaarheid naar het ambitieniveau te brengen of dichterbij het ambitieniveau te brengen dat de mensen in het Noorden verdienen. En dan gaat het specifiek om Zwolle, Groningen en Leeuwarden.

Wij zullen ook kijken naar het nachtnet en wij zijn heel benieuwd naar de beantwoording van de Staatssecretaris over de onafhankelijke onderzoeken die nodig zijn om de spits in 2030 rustiger en behapbaar te maken. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u vriendelijk. Het woord is aan de heer De Hoop. Hij spreekt namens de Partij van de Arbeid en GroenLinks.

De heer De Hoop (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ik vond het om heel eerlijk te zijn een vreemd debat, doordat we in het begin van de eerste termijn van de Staatssecretaris toch een soort nieuwe vorm van spitsheffing toegeworpen kregen. Daar hebben we best een lastig gevoel bij. Doordat het zo prominent over die spitsheffing is gegaan, vind ik dat er ook te weinig aandacht is geweest voor waar die hoofdrailnetconcessie wat mij betreft echt over gaat. Dat is dat we een fatsoenlijke publieke voorziening hebben met openbaar vervoer over heel Nederland. Met name die minimumfrequentie, waar de heer Krul het ook over had, in verschillende gebieden moet echt overeind blijven wat de PvdA en GroenLinks betreft. Dat geldt ook voor het traject Zwolle-Leeuwarden-Groningen.

Wat ons betreft is de spitsheffing nog steeds een no-go; laat ik daar helder over zijn. Ik ben heel benieuwd naar de brief van de Staatssecretaris en ik verzoek de voorzitter om twee keer een tweeminutendebat te houden. Dat hebben we eerder gedaan bij de concessie. Ik vraag dat, omdat ik vind dat de Staatssecretaris ook met de eerdere moties van de Kamer te weinig heeft gedaan in deze concessie. Er is toch heel veel onduidelijkheid en weinig helderheid over kwaliteit en prestaties. Dus ik wil dat de Kamer de ruimte heeft om daar genoeg op te sturen. Dus ik leg dat verzoek daarom bij u neer.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Minhas.

De heer Minhas (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Om te beginnen wil ik de Staatssecretaris complimenteren dat ze ondanks haar gezondheidssituatie toch in staat is geweest om de Kamer vandaag te woord te staan op dit belangrijke onderwerp.

Voorzitter. Er is al genoeg gezegd over de spitsheffing. Gisteren hebben we er tijdens de briefing van alles over gehoord, maar dankzij goed journalistiek werk van de Volkskrant hebben we ook gezien dat de tarieven niet tot € 2,50 duurder gaan worden in de spits, maar dat dat echt veel duurder kan worden. Ik snap – en ik hoop dat de Staatssecretaris dat ook begrijpt – dat daar breed in de Kamer zorgen over zijn. Ik wil toch even van de Staatssecretaris duidelijkheid hebben over het punt dat we onderzoek gaan doen naar het ontlasten van de spits en niet naar de manier waarop een spitsheffing eventueel ingevoerd zou kunnen worden en wat de rol van de Kamer daarbij is. Dat is voor mij heel belangrijk. Ik heb wat gevraagd over de IC Brussel. De Staatssecretaris komt daarop terug, inclusief de ACM-toets op de reeds aanwezige aanvragen en de manier waarop ProRail dat gaat wegen. Ik ben daar echt benieuwd naar. We hebben heel veel vragen en we hebben ook nog wat vragen gesteld over zaken, waarop ik in het tweeminutendebat terugkom. Voorzitter, dat gezegd hebbende wil ik mijn collega's in deze commissie hartelijk danken, want ik verwacht dat dit mijn laatste commissiedebat is geweest in deze Tweede Kamer. Ik vond het een eer om dit te mogen doen en ik vond het een nog grotere eer om de reiziger te mogen vertegenwoordigen.

(Geroffel op de bankjes)

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Minhas. Het was ook een eer om u in deze commissie aan tafel te hebben.

Het woord is aan de heer Alkaya van de Socialistische Partij.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter, en dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van onze vragen.

Ik heb het een en ander gezegd over de kwaliteit van de internationale verbindingen, maar belangrijk zijn volgens mij vooral de kosten van het openbaar vervoer in ons land. Die zijn gewoon veel te hoog. Dat geldt voor de ov-tickets in algemene zin, maar zeker ook voor de treintickets. Die zijn veel te duur en de prijs daarvan zou omlaag moeten. Een spitsheffing is voor mijn partij dan ook onacceptabel. Ik heb daarom gevraagd om die in de concessie onmogelijk te maken. De Staatssecretaris heeft een nieuw plan gepresenteerd en eigenlijk zegt ze daarmee dus: ik ga het in de concessie niet onmogelijk maken. Als andere partijen daaraan mee willen werken, wil ik de Staatssecretaris wel de Kameruitspraak meegeven dat wij dit op geen enkele manier zullen toestaan, ook in de toekomst niet.

Ik ben ook niet overtuigd van het plan van de Staatssecretaris, want hoe zou de Tweede Kamer daardoor altijd het laatste woord hebben? Ik zou haar daarom willen vragen of er een precedent is. Is er een ander artikel in de concessie opgenomen, waardoor de Tweede Kamer het laatste woord heeft? De concessie is in juridisch zin een besluit volgens artikel 1.3 van de Algemene wet bestuursrecht. Als dat besluit eenmaal is vastgesteld, is de rest daardoor volgens mij niets meer en niets minder dan een politieke toezegging van de Staatssecretaris. Ik vind dat niet genoeg waarborg bieden voor de toekomst. Al zou ik daarin mee willen gaan, dan ben ik er niet van overtuigd dat dit genoeg waarborgen voor de toekomst biedt. Ik ben benieuwd naar de brief van de Staatssecretaris. Ik ben benieuwd hoe zij dat juridisch voor zich ziet, maar de SP zal op geen enkele manier een spitsheffing steunen.

De voorzitter:

Ik dank u vriendelijk en geef met plezier het woord aan mevrouw Van der Graaf. Zij spreekt namens de ChristenUnie.

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

Dat ontvang ik dan ook met groot genoegen. Dank u wel, voorzitter! Dank aan de Staatssecretaris voor de heldere antwoorden die zij heeft gegeven en voor het feit dat zij de Kamer tegemoet is gekomen.

Ik vraag toch ook nog even door op die tariefdifferentiatie. Ik leid hier namelijk uit af dat artikel 30 in de concessie sowieso wordt aangepast. Ik heb nu de indruk dat er daardoor een weging moet worden gemaakt. Worden daar wel teksten over tariefdifferentiatie in opgenomen, dan kunnen we criteria en randvoorwaarden laten opnemen, ook over het betrekken van de Kamer daarbij. Of je neemt daar niets in op en dan ligt dat iets meer uit handen. Dat is in ieder geval het gevoel dat mij bekruipt. Graag wat zicht daarop van de Staatssecretaris. Hoe beziet zij dat? Ik wil de Staatssecretaris vragen toe te zeggen dat zij de aangepaste concessie naar de Kamer stuurt, want de precieze tekst daarvan krijg ik graag onder ogen.

Er werd in verband met Leeuwarden-Zwolle gesproken over «uitzonderlijke gevallen». Wat zijn dat precies voor uitzonderlijke gevallen? Is dat bijvoorbeeld ook het onrendabel zijn van een lijn? Zou dat ook een uitzonderlijk geval kunnen zijn? Die zorg is er, omdat de regio nu zelf meebetaalt aan drie of vier treindiensten die er nu rijden. Dat hoeft dan niet meer, maar de vrees is dat die verbindingen dan wegvallen en dat mensen uiteindelijk met minder bereikbaarheid komen te zitten. Mijn laatste vraag, omdat de regio ook aanwezig is. We zijn bij de flessenhals Meppel op werkbezoek geweest en ik wil de Staatssecretaris vragen hoe het staat met de planvorming. We hebben extra geld beschikbaar gesteld. Is daar nu al werk van gemaakt en heeft lenW ProRail al de opdracht gegeven om alle maatregelen voor de flessenhals Meppel door te rekenen? Wij kregen mee dat dat nog niet gebeurd was. Dat is wel nodig om daar vervolgstappen in te kunnen zetten, zodat we niet pas over zeven jaar verbetering gaan zien; wij hopen die eerder te kunnen zien. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Eppink namens de BoerBurgerBeweging.

De heer **Eppink** (BBB):

Dank u wel. Mijn laatste vraag gaat over het voorstel om twee extra treinen op de noordelijke lijnen te financieren, voor 13 miljoen. Bestaat of ontstaat hier niet het gevaar van ongeoorloofde staatssteun, zeker als er een aanbod uit de markt is dat subsidievrij is en de NS zelf zegt deze lijnen niet te kunnen bedienen? Dat risico op ongeoorloofde staatssteun is erg groot. Als het niet doorgaat, heeft de regio er niets aan. Ik moet er toch op wijzen dat het spoorvervoer een openbare dienstverplichting is van algemeen belang, ook in de regio's. Dat is het dus niet alleen in de Randstad, maar overal in de regio. Dank u.

De **voorzitter**:

Ik dank u vriendelijk. Mevrouw Van Ginneken, het woord is aan u.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank. Dank ook aan de Staatssecretaris. Zij heeft ondanks de verkoudheid toch heel veel met ons gedeeld. De concessie waar we vanavond over spraken, is voor heel veel mensen de sleutel tot bereikbaarheid. Dit is dus ook hét moment om oplossingen te vinden voor problemen op dat punt. Ik ben blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat de Kamer mag meepraten en blijven meebeslissen over de drukke spits. Ten aanzien van de minimumfrequentie ben ik niet tevreden met het antwoord van de Staatssecretaris. Zij zegt: het sluit wel aan bij het huidige niveau. In

Deventer wordt volgens de concessie op zondag één keer per uur gereden; dat is nu toch echt twee keer per uur. Ik overweeg dus een motie op dit punt om dit echt goed gelijk te trekken.

Ik ben ook niet tevreden met de antwoorden van de Staatssecretaris over het oplossen van het dubbele opstaptarief en de vervoersvormoverstijgende abonnementen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat als bij de midterm review de partijen, het NOVB en de NS, nog geen concrete plannen hebben opgeleverd, ze wél een concrete resultaatsverplichting gaat opleggen? Die moet dan natuurlijk nu al in de concessie worden aangekondigd.

Ik zou ook echt meer ambitie op fietsgebied willen zien. Misschien komt daar ook nog wel een motie voor.

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Madlener namens de Partij voor de Vrijheid, het woord is aan u.

De heer Madlener (PVV):

Dank u. De spitsheffing is voorlopig van de baan, zullen we maar concluderen. Dat is een goede zaak. De Staatssecretaris heeft goed geluisterd naar een meerderheid van de Kamer. Dank daarvoor. In 2026 hebben we hier weer een nieuwe discussie over, verwacht ik zo, en dan misschien met een andere Staatssecretaris. Ik ben tevreden op dat punt. Ik ben nog niet tevreden over de aandacht voor veiligheid. Ik heb het er nog eens even bij gepakt. Er staat: de NS monitort het aantal incidenten, de NS neemt actief deel aan het opstellen van een landelijk convenant, en er wordt een gemiddeld cijfer gegeven door klanten. Ik had eigenlijk verwacht dat de NS ieder jaar een plan specifiek voor veiligheid opstelt en dat openbaart, waarop de Kamer daar ook iets van mag vinden, of in ieder geval de Staatssecretaris, waarna de Kamer van de Staatssecretaris haar oordeel hoort. Zoiets verwacht ik. Ik kan het hier niet even formuleren, maar ik hoop dat de Staatssecretaris bereid is om hier een iets zwaarder en duidelijker gewicht aan te geven.

De heer Minhas herinnert mij eraan dat er een toezegging was gedaan door de Staatssecretaris om ervoor te zorgen dat a er in de treinen voldoende boa's zijn die zorgen voor veiligheid en b die boa's in staat zijn om de tickets te controleren die de klanten bij zich hebben, dus dat zij ook als controleur kunnen optreden. O, ik bedoel een identiteitsbewijs. Sorry. Hoe staat het met die toezegging? Is dat al zover? Ik heb het ook over de rol van de boa's en het aantal boa's. Ik zou dat allemaal terug willen zien in die indicator ten aanzien van de veiligheid.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener. Ik begrijp uit uw stilte dat u aan het einde van uw tweede termijn bent. Uiteraard heeft u nog heel veel wensen die u ook graag had willen delen, maar die houdt u tegoed, of misschien moet ik zeggen: die houden wij tegoed. Ik kijk voorzichtig naar rechts, naar de Staatssecretaris, om te zien hoeveel tijd zij nog nodig heeft om de nog openstaande en gestelde vragen te beantwoorden.

Staatssecretaris Heijnen:

Kan ik even vijf minuutjes overleggen? Dan kan ik daarna in één keer alles beantwoorden.

De voorzitter:

Uiteraard krijgt u vijf minuten. Ik schors de vergadering voor vijf minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

We kijken of we tijdens het laatste halfuurtje van dit commissiedebat tot een ordentelijke afronding kunnen komen met elkaar. Dat begint met de beantwoording door de Staatssecretaris van de in tweede termijn door de Kamer gestelde vragen. Zij had er ook nog een paar openstaan uit de eerste termijn. Ik geef met veel plezier wederom het woord aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Eerst nog even over de brief die werd gevraagd door de commissieleden. Ik zal daarin een aantal dingen zetten. Ik wil die even markeren. Ik zal NS vragen het voorstel te verbeteren, gehoord ook de zorgen van de Kamer. We laten een externe partij andere mogelijkheden in kaart brengen om te voorkomen dat we in de NS-bias terecht komen. Daarbij laten we ook het plan van NS toetsen, waarbij rekening wordt gehouden met bedrijfsverantwoordelijkheid. Ook passen we artikel 30 in de concessie aan. We nemen daarin op dat de Tweede Kamer het laatste woord heeft. Ik denk dat het goed is om dat nog even te markeren.

Dan de vraag die ik nog had van meneer Alkaya. Hij vroeg of ik nog een ander voorbeeld weet waarin de Tweede Kamer het laatste woord heeft, maar waarin dat niet is gelukt. Voor zover ik weet zou dit de eerste keer zijn. Het geeft ook aan hoe belangrijk dit onderwerp is. In de brief zal ik terugkomen op het exacte juridische wat en hoe. Dan weet de heer Alkaya, en iedereen die de brief leest, ook hoe dat juridisch precies is afgehecht. Volgens mij is echt wel duidelijk dat de Kamer hierin nog een stevige mening wil kunnen hebben.

Meneer Minhas vroeg nog waarom er voor de IC Brussel andere eisen gelden dan voor de rest van het hoofdrailnet. Voor het binnenlandse gedeelte van die verbinding gelden zo veel mogelijk dezelfde eisen als bij de overige binnenlandse verbindingen, bijvoorbeeld op het gebied van tarieven en geld terug bij vertraging. In België hebben we ook met Belgische wensen te maken. Dat is ook de reden waarom daar weer andere dingen gelden.

Dan de vraag van mevrouw Van der Graaf en van meneer De Hoop over het minimumbedieningsniveau Leeuwarden-Zwolle. Het minimumbedieningsniveau is twee keer per uur. Dat is nu zo en dat blijft zo. NS heeft geen ontheffingsverzoek ingediend. In de praktijk rijden er op veel trajecten meer treinen dan twee keer per uur. 9% van het daadwerkelijk niveau kan wel zonder instemming. Afschaling van het minimumbedieningsniveau kan niet zonder mijn instemming. Ik leg dit antwoord alvast even apart, want ik begrijp dat ik daar straks nog een aanvullende vraag over krijg.

Meneer Krul vroeg om in de dienstregeling 2024 tussen Alkmaar en Den Helder in de avond een uurdienst te rijden en vroeg ik hoe ik daarnaar kijk. NS heeft de consumentenorganisaties en decentrale overheden deze zomer om advies gevraagd over de dienstregeling 2024. NS bestudeert nu de adviezen en neemt daarover in oktober een besluit. NS stelt dat de bezettingsgraad op het traject Alkmaar-Den Haag vanaf 22.30 uur dusdanig laag is dat ze het noodzakelijker achten om materieel en personeel elders in te zetten op dat tijdstip. Maar meneer Krul gaat er vanavond wat aan te doen om dat aantal weer wat omhoog te brengen, denk ik. Met die aanpassing zou NS niet voldoen aan de minimale bedieningseisen. Daarvoor dient NS volgens de gebruikelijke procedure een ontheffingsverzoek te doen. Dat zal ik dan ook beoordelen.

Meneer Minhas had nog een vraag over de informatievoorziening over de prestaties. Ik snap de behoefte aan meer informatie over het presteren van NS. Waar het gaat over de prestatie-eisen over het gehele hoofdrailnet is dat al geregeld. Ik zeg toe om met NS in overleg te treden over

het informeren van de Tweede Kamer over de prestaties, ook op individuele lijnen.

Meneer Minhas vroeg of ik deel wat ProRail zegt, namelijk dat in de nieuwe Europese verordening opentoeegangvervoer voorrang zou krijgen boven concessie. ProRail refereert aan een nieuw Europees voorstel dat zojuist gedaan is door de Europese Commissie. Wij zijn nog bezig om ons standpunt daarover te bepalen. Mijn ministerie heeft nog even contact gehad met meneer Bakker. Hij wil het beeld wegnemen dat met dit voorstel opentoeegangvervoer per 2025 ingaat voor concessievervoer. Wat hij bedoelde te zeggen is dat het huidige voorstel geen speciale positie regelt voor concessievervoer. De Europese Commissie zou graag verdeling van capaciteit zien naar sociaaleconomische criteria in plaats van in contractvorm. Dat maakt het nodig om met elkaar te spreken over instrumenten en middelen, zoals gisteren ook door ProRail werd beoogd. Dan was er nog een vraag van meneer Minhas over de economische evenwichtstoets. Hoe gaat ProRail zo dadelijk de capaciteit verdelen? De verdeling van de capaciteit en een toets op het economische evenwicht zijn twee afzonderlijke dingen. Ook als de ACM toegang zou geven, is het niet gezegd dat een vervoerder capaciteit krijgt van ProRail. In de Nederlandse regelgeving krijgt de concessie voorrang wanneer er sprake is van een overbelastverklaring. Dat gaat niet in tegen de Europese regelgeving, integendeel. Die geeft daarvoor juist ruimte. Ik denk dat de heer Minhas doelt op het nieuwe Europese voorstel over de capaciteitsverdeling. De Europese Commissie geeft daarin geen prioriteitspositie voor het concessievervoer. Dat moet wel nog worden uitonderhandeld met de lidstaten en met het Europees Parlement.

Meneer Madlener had nog gevraagd naar de financiële gevolgen voor de HRN-concessie nu NS de internationale winstgevende lijnen gaat verliezen. Dat de internationale langeafstandsverbindingen niet meer in de HRN-concessie zijn opgenomen, lijkt geen effect te hebben op de rentabiliteit van de nieuwe concessie. Daarnaast heeft NS aangegeven de huidige internationale langeafstandsverbindingen samen met partners vanaf 2025 ook in open toegang aan te kunnen bieden.

De heer Eppink vroeg waarom de Europese Commissie een ingebrekestelling is gestart tegen de lange overgangstermijn. De ingebrekestellingsprocedure van de Europese Commissie is gebaseerd op de lange overgangstermijn. De lange periode tussen de datum van gunning, namelijk uiterlijk 24 december van dit jaar, en het moment waarop de diensten van start gaan, namelijk pas na 1 januari 2025, acht de Commissie niet objectief gerechtvaardigd. Dat was niet zijn vraag, zegt de heer Eppink. Misschien kan hij dadelijk nog even toelichten wat dan zijn vraag is.

Mevrouw Van der Graaf vroeg nog of een niet-rendabele lijn wordt gezien als een uitzonderlijk geval. Nee, dat is niet zo. Het gaat dan echt om unieke situaties. U moet dan bijvoorbeeld denken aan covid. Dat was zo'n situatie. Minder rendement kan dus niet zomaar leiden tot afschaling. Mevrouw Van Ginneken vraagt om toch nog een dubbel opstaptarief te regelen in de concessie. Ik heb aangegeven waarom dat niet kan, namelijk omdat het concessieoverstijgend is. Dat gaan we dus opnieuw op de agenda van het NOVB zetten. Dat kan ik haar wel toezeggen. Het heeft wel als consequentie dat alle tarieven een beetje duurder worden om het te bekostigen of dat er bijvoorbeeld naar 50 tot 100 miljoen gezocht moet worden om het op een andere manier te dekken.

Even kijken. De laatste vraag van de heer Eppink ging over de 13 miljoen extra. Hij vroeg of we die moeten zien al staatssteun. Het moet zorgvuldig onderzocht worden of er sprake is van overcompensatie in de zin van de PSO-verordening. Dat doen we bij iedere aanpassing van de concessie. Wij doen dat dus binnen de bestaande en we zullen dat ook in de nieuwe doen.

Dat waren mijn antwoorden, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik heb opgeschreven dat de heer De Hoop, de heer Krul, de heer Minhas en de heer Madlener hun vingers opstaken. Ik voeg daar nu ook mevrouw Van der Graaf aan toe. Het woord is aan de heer De Hoop. Kort en bondig, alstublieft.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik heb een verduidelijkende vraag. Nu is het volgens mij zo dat NS twee treinen rijdt, de intercity's tussen Leeuwarden en de andere steden, en de provincie een bedrag betaalt om ook twee onrendabele Sprinters te laten rijden. Die derde en vierde trein komen nu in de concessie. Als je die derde en vierde niet zou laten rijden, dan wordt er niet minder gereden ten opzichte van de eerdere concessie. Mijn zorg zit hem erin dat die derde en vierde zo in de concessie zitten, dat die daadwerkelijk gereden worden. Want dan valt dit misschien wel buiten de concessie, maar wordt er de facto minder gereden op die trajecten. Ik hoop dat ik mijn zorg zo goed verwoord heb. Ik ben benieuwd wat de Staatssecretaris daarover zegt.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik snap die zorg wel. Ik wil aanbieden om hier nog even schriftelijk op terug te komen, zodat we dit goed schetsen en ook het risico goed kan worden ingeschat door de Kamer.

De voorzitter:

U neemt dat mee in de brief die nog komt.

Staatssecretaris Heijnen:

Nee, ik denk dat ik dat even apart doe, want dat staat daar toch een beetje los van. Op die manier houden we het zuiver.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Krul (CDA):

Dank daarvoor, want dat was precies de onduidelijkheid die ook bij mij speelde. Ik heb nog een andere, verhelderende vraag. De Staatssecretaris zegt een paar dingen toe. Waar ik specifiek om gevraagd heb en waar nog geen toezegging op is, heeft te maken met het onderzoek dat nu reeds gedaan is. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: we laten dat dan toetsen. Maar mijn verzoek is heel specifiek om ook het onderzoek naar bijvoorbeeld de populatie die echt moet reizen in de spits en die 5% zou zijn, en naar de cijfers van de kosten die dat eventueel zou opleveren, echt onafhankelijk te laten doen. Het gaat dus niet om toetsen, maar om onderzoek te laten doen.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik vind dat een hele serieuze vraag en ik wil daar ook graag op ingaan in de brief, zodat we kunnen toelichten in hoeverre we daaraan tegemoet kunnen komen.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Minhas (VVD):

De Staatssecretaris reageerde op mijn opmerking over de ACM. Zij zei dat er van alles speelt en dat zij een economische evenwichtstoets kan vragen. We werken in Nederland met een overbelastverklaring. Een aanvraag betekent niet per se toewijzing. Er ligt echter een uitspraak van de ACM waarin letterlijk staat: het Ministerie van IenW is net als NS van

mening dat de ACM een economische evenwichtstoets had moeten uitvoeren naar aanleiding van haar aanvraag; ze heeft zelf echter geen bezwaar gemaakt tegen het bestreden besluit. Dat besluit is: ik ga geen economische evenwichtstoets uitvoeren, omdat er geen concessie ligt; ik kan nergens aan toetsen. Dat betekent dat ProRail een aanvraag moet toekennen. Dat moet ProRail op non-discriminatiebasis doen. Is dat zo of is dat niet zo?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dat is niet zo. Dat is niet zo.

De heer **Minhas** (VVD):
Oké. Sorry.

De **voorzitter**:
Volgens mij is uw vraag helder en ik kan niet anders dan constateren dat het antwoord ook helder is. Een korte vervolgvraag van de heer Minhas.

De heer **Minhas** (VVD):
Dit is wel even heel belangrijk. Er ligt nu een aanvraag. Staatssecretaris, wat heeft het dan voor nut om een aanvraag te doen, als u zegt «we hebben het nog in concessie, maar in die concessie stoppen we van alles, ook als dat een aanvraag overschrijdt»? Dat is toch een hele gekke redenering?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Dat is wel zoals het is. Ik kan daar dus even ook niet veel anders van maken.

De **voorzitter**:
Dan constateer ik dat u het daarmee moet doen, meneer Minhas.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik had nog geen antwoord gekregen op mijn vraag of de Staatssecretaris bereid was om iets meer aandacht te hebben voor de verplichting over de sociale veiligheid en de inspanning die de NS daarop levert. Ik wil dat iets meer duidelijk hebben, bijvoorbeeld door een jaarlijkse rapportage waarin de NS onveilige situaties in kaart brengt en maatregelen aankondigt. Ook moet daar dan iets in staan over het aantal boa's en de personeelsinzet.

De **voorzitter**:
Ik zie dat uw vraag geland is aan deze kant. We gaan het woord aan de Staatssecretaris geven.

De heer **Madlener** (PVV):
Het moet net even wat duidelijker, zodat de Kamer er ook een mening over kan hebben in de zin van: is het genoeg et cetera?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik zeg dat graag toe. Dit is een belangrijk onderwerp. Het staat al op de radar en ik heb ook al best wel vaak Kamerbrieven gestuurd over hoe wij omgaan met de veiligheid in de treinen en op de perrons. Want dat is een zorg van het personeel, van de reizigers ook en daarmee van ons allen. Ik heb ook gezegd dat de identificatieplicht, waar om gevraagd werd vanuit de sector, echt een hoofdpijndossier is. Dat is de reden waarom ik mijn collega Van der Burg bijvoorbeeld laatst heb betrokken bij de gesprekken die we hebben. Dat heeft weer iets te maken met het bestaande recht op privacy. Dat is natuurlijk vervelend, want daarmee kun je ook niet goed in beeld brengen wie nou de raddraaiers zijn. Ik hoop dus dat we dat snel hebben opgelost. Ik zeg dus graag toe dat we de Kamer blijven infor-

meren over de vorderingen die door de vervoerders – maar breder dan alleen NS, want deze problematiek geldt zeker ook in het streekvervoer – gemaakt worden. We moeten ook kijken in hoeverre we incidenten kunnen kwantificeren. Het allerbelangrijkste is dat we ook bekijken welke maatregelen genomen worden om het binnen de perken te houden.

De **voorzitter**:

Volgens mij kunt u daar tevreden mee zijn.

De heer **Madlener** (PVV):

Daar ben ik zeer tevreden mee, dus ik zie dat graag tegemoet. Ik heb daarbij ook aandacht voor de wens van de NS, want die verwacht ook iets van de overheid, namelijk dat ook de overheid inzet levert. Ik vind dat de NS ook de gelegenheid moet hebben om dat te rapporteren, zodat het een soort jaarlijkse terugkerende discussie wordt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Helemaal eens. Zij leggen dingen bij ons neer die wij moeilijk zomaar geregeld krijgen, ook vanwege begrijpelijke zaken, zoals het recht op privacy. Maar we willen wel naar een oplossing toe werken, want we willen ervoor zorgen dat er op een betere manier toezicht gehouden kan worden. Dat is weer een vraag die heel erg maatschappelijk en politiek ligt.

De **voorzitter**:

Mevrouw De Graaf. Herstel, het is mevrouw Van der Graaf.

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

Er is nog een onbeantwoorde vraag van mij over de flessenhals Meppel en de planvorming daar. Daar ontvang ik nog graag een antwoord op. Ik kom ook even terug op de tariefdifferentiatie en de aanpassing van artikel 30. Uit wat de Staatssecretaris net aangaf, leid ik af dat de Staatssecretaris net heeft gezegd dat artikel 30 in zijn geheel, inclusief de leden 19 tot en met 24, overeind blijft. En zij zegt: daar voeg ik aan toe dat de Kamer wel altijd akkoord moet zijn, dus dat dit niet kan zonder instemming van de Kamer. Dat is niet helemaal de afdrank die ik uit dit debat zou willen afleiden, eerlijk gezegd. Ik zou wel een inhoudelijke aanpassing willen zien, namelijk aan welke criteria en voorwaarden dat onderzoek zal moeten voldoen. Er staan er nu maar drie in lid 19. Er staan er misschien nog enkele verstopt in de andere leden, maar het is een beetje zoeken. Ik zoek hier toch wel naar wat meer handvatten, zodat de Kamer ook weet wat daar nou heen gaat. Mijn vraag was daarom: is het nodig om dat in die concessie op te nemen, ook met een ingangsdatum, bijvoorbeeld niet voor de midtermreview, of moet je het er helemaal uit laten en moet het dan worden toegevoegd op het moment dat het dáár is? We weten namelijk dat er nog veel uitgezocht moet worden en het nog niet helemaal rond is.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zou zeggen: dubbel gestikt houdt beter. Als ik de Kamer was, zou ik zeggen: laat wel staan dat je altijd, als er op wat voor manier dan ook wordt gesproken over tariefdifferentiatie, gunstig of ongunstig, het laatste woord wil hebben als Kamer. Die oproep is mij volstrekt helder. Ik zal in de brief ingaan op hoe we dat gaan verwerken op een goede manier. Dan kan de Kamer daarop reageren en zeggen of dat inderdaad in lijn is met hetgeen we vandaag besproken hebben. Want ik heb de oproep echt wel heel duidelijk gehoord: de Kamer wil mee aan zet zijn. Ik vind dat begrijpelijk en daarom heb ik ook gezegd dat ik ervoor ga zorgen dat dit op een goede manier wordt opgenomen. Dat gaan we dus zeker ook doen.

Dan heb ik ook nog het antwoord op de vraag over Meppel, maar volgens mij wil mevrouw ...

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

Op dit punt nog kort, want ik vind dit bijvoorbeeld ook van belang in het geval dat reizigers moeten overstappen naar andere vervoerders. Dat is ook een belangrijk onderwerp. Ik denk dat daaraan ook woorden gewijd moeten worden. Ik had daarnaast nog de toezegging gevraagd aan de Staatssecretaris om de aangepaste concessie naar de Kamer te sturen. Op dit punt denk ik dat dit voor het tweeminutendebat moet.

De **voorzitter**:

U heeft volgens mij van de Staatssecretaris gehoord dat zij bij die brief ook de aanpassingen van het bekende artikel 30 gaat voegen. Ik zal dat straks samenvatten.

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

Ja.

De **voorzitter**:

Als u daar niet tevreden mee bent, kunt u dat opnieuw ter discussie stellen in het tweeminutendebat door middel van moties of vragen. Maar dat is uiteraard aan de Kamer. Dan het antwoord over Meppel.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Even voor de duidelijkheid: het komt in de brief te staan. Het is niet zo dat de hele aangepaste concessie nog komt voor dat tweeminutendebat, want daar hebben we waarschijnlijk echt nog wel even wat tijd voor nodig. Ik weet dus niet of dat gaat lukken, maar ik heb het punt echt gehoord. We zullen in die brief ook ingaan op de verschillende elementen die vandaag besproken zijn, zoals ik net ook heb aangegeven. Dat is dus heel duidelijk. Dan kom ik op station Meppel. ProRail is op dit moment bezig met een verkenning. Er vindt op dit moment veelvuldig overleg plaats, ook met de regio. Dat is ook onderdeel van een zorgvuldig proces dat we aan het doorlopen zijn. De opdracht gaat in oktober de deur uit en we verwachten dat het onderzoek in 2024 of uiterlijk in 2025 klaar is.

De **voorzitter**:

Meneer Minhas, had ik nou goed gezien dat u nog een korte, inhoudelijke vraag wilde stellen?

De heer **Minhas** (VVD):

Voorzitter, heb is meer een procesmatige vraag, hoor. Ik stelde net de vraag hoe het werkt met toewijzing. De Staatssecretaris zei: ja, zo werkt dat. Dat werd haar ingefluisterd. Ik geloof dat best, maar ik zou de Staatssecretaris willen vragen of ze in de brief aan de Kamer wil toelichten hoe dat dan werkt, want ik snap dat eigenlijk nog steeds niet. Wat ik in de ACM-analyse lees, is echt wat anders. Op basis van wat we gisteren van ProRail hebben gehoord, kwam ik ook op een andere conclusie uit.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Daarvoor geldt hetzelfde als zojuist bij de andere vraag: ik zal daar even een apart briefje over sturen. Daarin zal worden uitgelegd hoe dat precies in elkaar zit.

De **voorzitter**:

Dank. Dan constateer ik dat wij met deze beantwoording ook de tweede termijn van de kant van het kabinet hebben kunnen afronden; met dank! Ik ga proberen om de tijd een heel klein beetje vol te praten, zodat de griffier hier links van mij de enorme hoos aan toezeggingen nog eens even keurig

netjes op een rijtje kan zetten. Dank voor die toezeggingen, mevrouw de Staatssecretaris. Ik constateer ook dat ik nog een kwartier heb om het met u samen allemaal te kunnen afhechten. Als een volleerd machinist halen we dan, conform spoorboekje, het einde van dit overleg.

Ik begin met te melden dat het lid Krul namens het CDA een tweeminuten-debat op dit punt heeft aangevraagd. Dat gaan we uiteraard doorgeleiden. De heer De Hoop heeft daar namens de Partij van de Arbeid het verzoek aan toegevoegd om een tweede tweeminutendebat. Dat gaan we uiteraard ook doorgeleiden. Ik schat alleen wel in – maar goed, dat laten we uiteraard aan onze collega's van de plenaire griffie – dat dat wellicht niet gaat lukken. Dat gaat u ongetwijfeld ervaren.

Dan de toezeggingen.

– De Staatssecretaris zegt toe voor 2026 geen nieuw tariefstelsel in te voeren en dat ook niet te doen zonder toestemming van de Kamer. Dit neemt zij op in de HRN-concessie.

Dat is de toezegging zoals ik die zojuist ook al had verwoord.

– De Staatssecretaris zegt toe NS te vragen om de plannen omtrent prijsdifferentiatie en spitsmijding te verbeteren. Ook laat zij een externe toets uitvoeren op deze plannen. Tot slot zegt zij toe artikel 30 dusdanig aan te passen dat de Kamer het laatste woord heeft.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zou daar gewoon «tariefdifferentiatie» van maken, want daar ...

De **voorzitter**:

In plaats van «prijsdifferentiatie»?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Nou, «prijsdifferentiatie» kan blijven staan, maar het tweede stuk kan weg, het stuk over de spits.

De **voorzitter**:

Dat staat er ook niet.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Wat stond er dan?

De **voorzitter**:

Er staat dat u een externe toets laat uitvoeren op de plannen van NS en tot slot dat in artikel 30 de aanpassing wordt vastgelegd dat de Kamer het laatste woord heeft over de tariefdifferentiatie. Nu heeft iedereen de neiging om wat te zeggen, maar ik kijk vooral naar de Staatssecretaris, want het is haar toezegging.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het kan zo toegezegd worden, maar ik zie dat de heer Krul het anders had ...

De **voorzitter**:

Meneer Krul, kort.

De heer **Krul** (CDA):

Er is echt een wezenlijk verschil tussen een toets en een onderzoek. Ik heb in het debat meerdere malen aangegeven dat wij een onderzoek verlangen, een onafhankelijk onderzoek, en niet een toets van bestaande plannen. Dat heb ik een paar keer in het debat aangegeven.

De **voorzitter**:

Volgens mij gaat u op uw wenken bediend worden, want dat was ook de opmerking van de heer Minhas. Volgens mij heeft de Staatssecretaris

aanvullend op deze toezegging ook het volgende toegezegd aan, in mijn herinnering, het lid Minhas.

- De Staatssecretaris zegt toe om een onafhankelijk onderzoek uit te laten voeren naar andere maatregelen om de spits te mijden.

Kijk, ik hoor bevestiging van de heer Minhas en ik zie een glimlach bij de Staatssecretaris, dus die toezegging staat nu ook vast. Dan de volgende toezegging.

- De Staatssecretaris zegt toe te kijken naar het verzoek van het lid Minhas over het voorkomen van een reserveringsplicht en tariefsverhoging voor de internationale verbindingen.
- De Staatssecretaris zegt toe te kijken naar de mogelijkheden voor een combi-abonnement voor verschillende modaliteiten.

Dit zegt zij toe aan het lid Van Ginneken. Geweldig, het ligt allemaal op volgorde! En dat in die korte tijd!

- De Staatssecretaris zegt toe NS te verzoeken om de prestaties op lijnniveau te monitoren. Tevens onderzoekt zij de mogelijkheid voor een ondergrens.

Daar hadden we net het woord «doorzakwaarde» voor, maar daar is «ondergrens» van gemaakt. Ook dat is een toezegging aan de heer Minhas.

- De Staatssecretaris zegt toe schriftelijk terug te komen op de dienstregeling en de frequenties tussen Zwolle en Leeuwarden.

Volgens mij is dit een toezegging aan de heer De Hoop. En ook aan mevrouw Van der Graaf; dank voor deze toevoeging. Dan de laatste toezegging.

- De Staatssecretaris zegt aan het lid Madlener toe om de vorderingen op het gebied van sociale veiligheid periodiek aan de Kamer te doen toekomen.

De Staatssecretaris zegt toe een extern onderzoek te laten uitvoeren naar hoe veel reizigers ... Volgens mij is dit dezelfde toezegging als die aan de heer Minhas. Dit gaat ook over het mijden van de spits en het externe onderzoek. Deze toezegging hebben we al gehad. Ik zal dit toevoegen aan toezegging 3 aan de heer Krul. Nu echt de allerlaatste toezegging.

- De Staatssecretaris zegt toe schriftelijk terug te komen op hoe de ACM capaciteitsaanvragen toetst.

Dat is volgens mij de laatste toezegging. Dat is het laatste punt, de derde brief, dat net nog even binnen is gehaald.

Nou. Het is 22.05 uur. Dank aan de leden voor al hun vragen, opmerkingen en inbreng. Volgens mij hebben de leden een hele hoop antwoorden gekregen. Dank daarvoor aan u, mevrouw de Staatssecretaris, en uiteraard ook aan uw ambtelijke ondersteuning. Dank aan u, de mensen op de publieke tribune, voor uw geduld en voor het feit dat u zo geïnteresseerd bent blijven zitten. Dat geldt ook voor degenen die thuis zijn blijven kijken. Ik geloof dat dat wel gelukt is via internet. Via de app was er wat storing, maar ik hoop dat u het allemaal heeft kunnen blijven storen. Dank aan de collega's van de Dienst Verslag & Redactie, dank aan de bode en dank aan u, meneer de griffier, voor het fantastisch vastleggen van de toezeggingen.

Ik eindig hiermee het commissiedebat en wens u allen een heel prettige avond.

Sluiting 22.07 uur.