

3

Vragenuur

Vragenuur

Vragen Heutink

Vragen van het lid Heutink aan de minister voor Klimaat en Energie, viceminister-president, bij afwezigheid van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over **het bericht dat NS de opgelegde boete van 1,5 miljoen vanwege slechte prestaties gaat gebruiken voor "sociale verbinding"**.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de heer Heutink van de fractie van de PVV, die een vraag heeft aan de minister voor Klimaat en Energie, die wij van harte welkom heten op dit onderwerp. Het woord is aan de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter, dank u wel. Toen ik dit bericht las, dacht ik even dat het een 1 aprilgrap was. Maar niets is minder waar. De NS gaat namelijk 1,5 miljoen euro uitgeven aan het maken van een datingapp. Dit is niet zomaar 1,5 miljoen euro. Nee, dit bedrag is afkomstig uit een boete die niet geïnd gaat worden door de regering en daarom aan de reiziger ten goede moet komen. Dan is dit toch wel zo'n beetje het laatste waar de reiziger op zit te wachten?

Voorzitter. Deze boete is opgelegd vanwege het feit dat de NS in 2022 ondermaats heeft gepresteerd. En daar blijft het niet bij! Vorig jaar, in 2023, waren alle verträgen samen goed voor tweeënhalve jaar vertraging. De treinen zijn smerig. Veel treinen vallen uit of komen helemaal niet opdagen.

Dan hoor ik u denken: 1,5 miljoen euro aan de reiziger uitgeven moet toch makkelijk zijn voor de grootste vervoerder van reizigers? Maar zelfs dat was te veel gevraagd. Daarom werd Rover ingeschakeld om een prijsvraag te organiseren. De winnende inzending was geen schonere trein, korting voor de reiziger of meer bo's in de trein. Nee. De winnende inzending betrof een "tinder" voor de trein: een datingapp. De winnaar wordt ook nog op kosten van de belastingbetaler op rondreis door Zwitserland gestuurd. Helemaal niemand, maar dan ook echt niemand, begrijpt dit. De eerste vraag die ik aan, in dit geval, de minister heb, is: hoe bestaat het dat NS aan een reizigersorganisatie moet vragen hoe het 1,5 miljoen euro aan de reiziger ten goede moet laten komen? Waarom weet NS dit zelf niet?

De voorzitter:

Het woord is aan de minister.

Minister Jetten:

Voorzitter, dank u wel. Ik beantwoord deze vraag graag namens de staatssecretaris van IenW. Ik wil allereerst ook wel benadrukken dat dit voor niemand in deze zaal een verrassing kan zijn. De staatssecretaris heeft uw Kamer namelijk meermaals geïnformeerd over de redenen waarom er een boete aan NS is opgelegd. Zij heeft u ook meermaals geïnformeerd over de vraag waarom die boete niet is geïnd.

Dat geld zou dan namelijk in de schatkist zijn gekomen, terwijl het beschikbaar moest blijven voor de reiziger. De staatssecretaris heeft uw Kamer ook meermaals geïnformeerd over het feit dat die reizigers juist op verzoek van reizigersorganisaties werden betrokken bij de besteding van die middelen. Ik vind het eigenlijk wel mooi om te zien dat 6.000 NS-reizigers de moeite hebben genomen om ideeën in te dienen over hoe de reis kan worden verbeterd en hoe die 1,5 miljoen voor de reiziger nuttig kan worden ingezet. Het winnende voorstel dat daaruit is gekomen, is een multifunctionele app die sociale interactie bevordert, zodat de verbinding tussen reizigers wordt verbeterd en de reis die mensen met het ov maken prettiger wordt.

De heer Heutink — of is het Van Heutink? — noemt terecht een aantal zaken die gewoon niet goed gaan bij de reis en rondom het spoor. We willen natuurlijk allemaal graag dat de treinen op tijd rijden en schoon zijn. We willen graag dat mensen met elkaar ook een veilige reis maken. Daarover maakt de staatssecretaris ook hele strakke prestatieafspraken met de NS. Zij ziet ook streng toe op de naleving van die prestatieafspraken.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik constateer dat de minister ook afconcludeert dat de NS de controle gewoon niet heeft. Ze hebben dus van 6.000 mensen advies nodig om te kunnen bepalen hoe ze dat geld kunnen uitgeven, terwijl ze niet presteren; ze komen te laat en halen de prestatieafspraken keer op keer niet. Dan is mijn volgende vraag waarom er niet voor is gekozen om die 1,5 miljoen euro bijvoorbeeld in te zetten voor schonere treinen, meer bo's of korting op de trein. Waarom is die 1,5 miljoen niet bijgelegd bij het verzoek om structureel 120 miljoen bij de Kamer op te halen? Waarom is dat niet gebeurd? En is de minister bereid om dat alsnog te laten doen door de NS?

Minister Jetten:

Dat is een begrijpelijke vraag, maar ik denk dat het antwoord daarop heel strak is. De boete van 1,5 miljoen, die over het jaar 2022 is opgelegd, was niet vanwege de bodemwaarde in de prestatieafspraken. Het was een boete omdat de NS niet aan de voorwaarden voldeed die bij de beschikbaarheidsvergoeding waren gesteld. Dat was een vergoeding die ten tijde van corona aan de NS werd uitbetaald om ervoor te zorgen dat het prestatieniveau van NS op een bepaald minimum bleef, ondanks een afgeschaalde dienstregeling en minder reizigers. Er is niet aan die voorwaarde voldaan. Daarom is die boete van 1,5 miljoen euro opgelegd. Dat geld wordt nu ingezet voor een sociale-interactieapp. Die is dus door reizigers zelf voorgesteld. Die is ook door reizigersorganisaties uitgekozen als het beste ingezonden idee. Waarom die niet wordt ingezet voor andere uitdagingen die in de ov-sector leven, is eigenlijk heel simpel. Een schone trein die op tijd rijdt met voldoende personeel om een veilige reis te garanderen is de keiharde concessieafpraak waar NS voor heeft getekend. Daar moet de NS aan voldoen binnen haar eigen exploitatie en met haar eigen middelen. Als je deze boetegelden zou inzetten voor het basiswerk dat de NS zou moeten doen, als de NS nog niet aan de kwaliteitseisen in de afspraken kan voldoen, dan laten we de vervoerder te makkelijk weggemen. Dus ik denk dat hier uiteindelijk toch een goede weg is gekozen. De staatssecretaris ziet gewoon streng toe op het naleven van de concessieafspraken door de NS. De boete over de

beschikbaarheidsvergoeding van 2022 die is geïnd, gaat niet naar de schatkist, naar de minister van Financiën, maar blijft binnen de ov-sector beschikbaar om een mooi idee van reizigers uit te voeren.

De heer Heutink (PVV):

De reizigers hebben dus helemaal niets aan die boete gehad, want ze krijgen nu een datingapp, waar niemand op zit te wachten. De treinen komen nog steeds te laat. We kunnen wel allemaal leuke prestatieafspraken hebben, maar die worden niet nagekomen. Daarom hanteren we een boete als sanctiemiddel, maar we constateren dus dat dat niets, maar dan ook helemaal niets, gaat bijdragen aan een verbetering van de dienstverlening door NS. Wat heeft het geven van een boete als zware sanctie dan nog voor zin?

Minister Jetten:

Nogmaals, als de NS niet voldoet aan de afspraken binnen de vervoersconcessie die NS heeft, dan kan de staatssecretaris daartegen optreden. Dat doet ze ook. Ze is ook vorige week nog uitgebreid met u in debat gegaan over alle uitdagingen die in de spoorsector spelen. De vraag of de NS in 2023 aan de afspraken heeft voldaan, zal nog moeten worden beoordeeld op basis van de jaarstukken van 2023. Tot slot hebben 6.000 reizigers de moeite genomen om voorstellen in te dienen voor hoe deze anderhalf miljoen het best kan worden ingezet ten dienste van de reiziger. Daar heeft een jury waar reizigersorganisaties in zaten, uiteindelijk het winnende voorstel uit gekozen. Dus laten we hier niet al te denigrerend daarover spreken met elkaar. Dit is gewoon een idee dat uit de reizigers zelf komt.

De heer Heutink (PVV):

Het is wel een heel duur idee, een van anderhalf miljoen euro. Ik constateer dat de minister een mooi praatje heeft ingestudeerd, maar wat heeft de reiziger per saldo aan een datingapp voor een trein die niet komt opdagen?

Minister Jetten:

We kunnen het nog een keer gaan herhalen, maar hier gaat mijn antwoord toch hetzelfde op zijn. Nogmaals, de NS moet gewoon voldoen aan strenge en strakke prestatieafspraken: treinen moeten rijden, op tijd rijden, schoon zijn en veilig zijn. Daar is een vervoersconcessie voor afgesproken. Als de NS daar niet aan voldoet, kan de staatssecretaris daartegen optreden. Daar heeft ze vorige week nog uitgebreid met uw Kamer over gedebatteerd.

De heer Heutink (PVV):

Ik constateer dat ik keer op keer hetzelfde antwoord krijg van deze minister. We hebben juist de mogelijkheid om een boete op te leggen aan NS als de prestaties ondermaats zijn. Dan verwacht je van een vervoerder dat hij die prestaties gaat verbeteren, dat hij niet met een datingapp op de proppen komt, maar dat hij concrete maatregelen neemt om die prestaties te verbeteren. Dat was ook de eis van de staatssecretaris toen zij deze boete oplegde.

Tot slot dan nog één vraag. Ik hoop dat de minister daar wel antwoord op kan geven. Kan de minister aan alle reizigers in ons land garanderen dat sancties in de toekomst

wel degelijk gaan bijdragen aan meer punctualiteit, schone treinen en meer veiligheid in de trein?

Dank u wel.

Minister Jetten:

Daarvoor is er een vervoersconcessie en daarvoor zijn er afspraken in die vervoersconcessie, waarop wordt toegezien. Deze boete ging over de beschikbaarheidsvergoeding van 2022. Dat is dus een ander soort afspraak tussen het Rijk en de vervoerder. Daarom is deze boete ook op een andere manier ingezet.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik sluit me wel een beetje aan bij de heer Heutink in die zin dat je ziet dat de prestaties van de NS achter zijn gebleven. Ik hoorde de minister zeggen dat het geen verrassing kan zijn dat het nu gaat zoals het gaat met de besteding van deze gelden, die een boete hadden moeten zijn. Wat je nu ziet, is dat de NS gestraft wordt en dan zelf bepaalt waar het ingezet wordt. De verrassing zit 'm in het doel waar het nu aan besteed wordt. Het wordt besteed aan sociale verbinding. Volgens mij is sociale verbinding bij uitstek dat je mensen van A naar B kunt brengen. Dus nog een keer de vraag: kan toegezegd worden dat dat de volgende keer wel daaraan besteed wordt?

Minister Jetten:

Dan hadden we een hele tijd geleden als Kamer en kabinet niet moeten toestaan dat dit via een prijsvraag werd ingezet. Om nu, achteraf, de spelregels daarvan te veranderen zou ik ook niet netjes vinden naar de reizigersorganisaties die hier tijd en moeite in hebben gestoken. Ik ben het wel met u eens dat de kern natuurlijk gewoon een fatsoenlijk openbaarvervoersproduct is. De reiziger wil vooral een trein die gewoon komt op het afgesproken tijdstip. Ook wil de reiziger een zitplek, zodat hij of zij fatsoenlijk van A naar B wordt vervoerd. De nadruk zou wat mij betreft dus ook echt moeten liggen op het streng toezien op het naleven van de afspraken uit de vervoersconcessie. Als NS niet voldoet aan de bodemwaarden van die prestaties, dan moet de staatssecretaris daar ook tegen optreden. Zij zal dus ook met een strenge blik — zij voelt zich daarin ook gesteund door deze Kamer — kijken naar de jaarverantwoording die NS over 2023 heeft afgelegd.

De heer Stoffer (SGP):

Toen ik dit bericht las, dacht ik serieus dat dit een goede 1 aprilgrap was. Lees het maar eens na. Maar ik begrijp inmiddels dat dat niet het geval is. Vindt het kabinet, vindt de minister, het echt aan onze belastingbetalers uit te leggen dat we 1,5 miljoen euro in zo'n sociale app stoppen, terwijl er mensen zijn, zoals we zojuist hebben gehoord, die geen eten hebben, geen dak boven hun hoofd hebben en ga zo maar door? Roep de NS alstublieft op om dat geld dan op z'n minst nog goed te besteden en laat het terecht komen bij mensen die echt niet rond kunnen komen. Maar dit moet wat mij betreft echt stoppen, voorzitter.

Minister Jetten:

Ik denk dat we voor heel veel grote uitdagingen staan, die allemaal ook weer aan bod komen in dit vragenuur, van

het sociale domein, de zorg tot het openbaar vervoer. Openbaar vervoer is voor miljoenen Nederlanders elke dag cruciaal om naar hun werk te komen, naar hun studie te komen of om überhaupt sociale contacten te hebben. Daarvoor moet dat openbaar vervoer rijden, op tijd rijden, fatsoenlijk georganiseerd zijn. Maar we weten ook dat voor veel reizigers, juist rondom sociale veiligheid en het samen kunnen reizen, de trein slechts een onderdeel is van een bredere reis, en dat op dat vlak ook nog heel veel te verbeteren is. Dit is nu de winnende inzending van deze prijsvraag, maar moet ook nog verder worden uitgewerkt. Ik ga er ook van uit dat de NS met Rover en anderen ervoor zal zorgen dat het geld fatsoenlijk wordt besteed en dat reizigers er ook echt wat aan hebben.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

U mag weten dat ik mij ook best verwonder, niet zozeer over dit bericht van de NS maar meer over de vragen die hier worden gesteld, om heel eerlijk te zijn. Want de minister heeft gewoon gelijk: wij wisten dit als Kamer. De Kamer heeft ook nadrukkelijk gezegd: wij willen niet een boete maar iets voor reizigers. Nu hebben reizigers zelf hieraan meegedaan en aangegeven: wij willen dit idee graag uitvoeren. Ik had dat idee misschien zelf ook niet gekozen, de heer Heutink misschien niet, andere collega's ook niet, maar dat is wat de reizigers zelf wilden. Ik vind het dan toch een beetje ingewikkeld als rechtse partijen een karikatuur maken van de NS en het openbaar vervoer, terwijl ze niet willen investeren in beter openbaar vervoer voor de reizigers. Dus mijn vraag aan de minister is de volgende. Vindt u niet net als GroenLinks-Partij van de Arbeid dat als we de reiziger écht willen helpen, we dan meer moeten investeren in betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer?

Minister Jetten:

De laatste tijd heeft u veel gedebatteerd met de staatssecretaris, zowel over het regionale streek-ov als over de treinen op de hoofdconcessie. Daarbij is het gewoon van belang dat we die kwaliteit op peil houden, zodat mensen ook voor het openbaar vervoer blijven kiezen. Maar de staatssecretaris heeft vorige week in het debat ook aangegeven dat dit demissionaire kabinet beperkt is in de extra keuzes die het kan maken voor het ov. Dus wat dat betreft is het ook goed als er snel een nieuw kabinet komt dat ook voor de lange termijn richting kan geven aan hoe het verder moet met het openbaar vervoer in dit land.

De voorzitter:

Dank u wel. Hartelijk dank aan de minister voor Klimaat en Energie voor zijn aanwezigheid.