

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake de strategie van de Nederlandse Spoorwegen (NS) inzake commerciële activiteiten op en rond stations.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

De adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inbreng van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben een aantal vragen over de strategie van de NS met betrekking tot commerciële activiteiten op en rond stations.

De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris met een plan te komen hoe de verbeterpunten uit de Quicksan personenvervoer per spoor 2013 van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) (Kamerstuk 29 984, nr. 442) kunnen worden toegepast. Kan de staatssecretaris hier een planning voor opstellen? De leden van de VVD-fractie lezen in de reactie van de staatssecretaris op de quickscan dat er volgens de staatssecretaris «een aantal oplossingen moeten komen». Om welke oplossingen gaat het hierbij en waar hebben deze oplossingen betrekking op? Met andere woorden, de leden van de VVD-fractie vragen welke concrete maatregelen er getroffen moeten worden en welk eindbeeld de staatssecretaris voor ogen heeft.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of het toekennen van ex ante toezicht aan de ACM ten aanzien van een non-discriminatoire toegang tot bijkomende diensten, voorzieningen en stations en het verplichten van een netverklaring de enige oplossingen zijn die de staatssecretaris naar aanleiding van het rapport van de ACM van plan is te omarmen.

De leden van de VVD-fractie hebben tevens de vraag wat de mening van de staatssecretaris is ten aanzien van de knelpunten die regionale vervoerders ondervinden met betrekking tot de onderhandelingen met de NS over toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen en stations. De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris daarbij in ieder geval in te gaan op de verdeling van reizigersopbrengsten, transparantie in de kosten gemaakt door Trans Link Systems (TLS), afhankelijkheid ten aanzien van marketingactiviteiten, de kwaliteit van reizigersinformatie, de voordelen die de NS heeft bij aanbestedingen en het verkrijgen van toegang tot stationsruimten.

De leden van de VVD-fractie hebben voorts de vraag of de staatssecretaris vindt dat de NS marktmacht heeft als het gaat om de toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen en stations. Als het antwoord daarop nee is, vragen deze leden waarom niet. Is de staatssecretaris van mening dat er problemen op dit vlak zijn, gezien het gegeven dat aangetoond wordt dat er knelpunten zijn, zo vragen de leden van de VVD-fractie zich af. En zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie constateren dat op verschillende gebieden inmiddels wordt samengewerkt aan een eerlijk speelveld in de openbaarvervoersmarkt, zoals bij de OV-chipkaart en TLS. Het uitgangspunt is dat alle vervoerders op gelijke wijze toegang moeten hebben tot de voorzieningen. Deze redenering kan volgens de leden van de VVD-fractie worden doorgetrokken naar de toegang van stations en bijkomende diensten en voorzieningen. Is de staatssecretaris het met deze redenering eens? Zo ja, waarom wordt dit uitgangspunt dan niet gehanteerd op het gebied van stations en bijkomende diensten en voorzieningen? Zo nee, waarom niet, zo vragen de leden van de VVD-fractie. De leden van de VVD-fractie vragen wat de staatssecretaris vindt van een model waarbij stations en bijkomende voorzieningen en diensten apart worden georganiseerd in een BV-structuur, omdat het hier onder andere gaat over diensten en voorzieningen die essentieel zijn voor de uitoefening van de werkzaam-

heden van alle vervoerders, dus ook de regionale vervoerders die daarbij afhankelijk zijn van de NS.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de staatssecretaris ervoor kiest om tot 2025 in het kader van de Definitie Zeggenschap Infrastructuur, exclusieve rechten, zoals een exclusief recht op over- en onderbouwing van hoofdinfrastructuur, om niet toe te kennen aan de NS (zie Kamerstuk 29 984, nr. 416). Waarom wil de staatssecretaris niet verder gaan dan het «in beschouwing» nemen van de bevoegdheid van ACM om hier ex ante te toetsen in plaats van ex post, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts wat een netverklaring eigenlijk precies betekent, behalve inzicht in tarieven en voorwaarden. De staatssecretaris geeft aan dat dit tevens het minimum is wat ingevolge de Herschikkingsrichtlijn (richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte) zou moeten gebeuren, terwijl de leden van de VVD-fractie vinden dat deze richtlijn veel verder gaat, namelijk een «organisatorische en boekhoudkundige scheiding wanneer de aanbieder een machtspositie heeft op de markt waarvoor de voorziening wordt gebruikt». Kan de staatssecretaris hier wat verder op ingaan en toelichten hoe zij dit ziet, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Is de staatssecretaris het met de leden van de VVD-fractie eens dat een netverklaring nog niet een onafhankelijke toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen en stations regelt? De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris of het hier niet slechts gaat om informatievoorziening en de afhankelijke positie van de regionale vervoerders ten opzichte van de NS in stand blijft.

De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris een overzicht naar de Kamer te sturen van eigendom van, gebruik van en toegang tot de bijkomende diensten en voorzieningen en stations. Kan de staatssecretaris in dat overzicht ook meenemen waar of in welke BV's zich het juridische en economische eigendom bevinden, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Ten slotte vragen de leden van de VVD-fractie bij welke reisfaciliteiten NS-personeel en hun directe familieleden voordelen hebben. Klopt het dat deze reisfaciliteiten voor deze mensen ook gelden bij andere vervoerders? Geldt dit andersom voor personeel van regionale vervoerders bij de NS ook? Zo nee, waarom niet, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Inbreng van de leden van de PvdA-fractie

De leden van de PvdA-fractie hebben een aantal opmerkingen en vragen over de strategie van de NS met betrekking tot commerciële activiteiten op en rond stations.

De leden van de PvdA-fractie vinden dat het openbaar vervoer een publieke dienst is waarbij de reiziger centraal dient te staan. Bij het bieden van een zo comfortabel mogelijke reis, hoort wat deze leden betreft ook het aanbieden van voorzieningen op stations. Zij zien dan ook geen enkele noodzaak om de dienstverlening op stations uit handen van de NS te nemen en aan een andere partij te gunnen.

De leden van de PvdA-fractie vinden het wel terecht dat op stations waar de NS zelf geen treindienst aanbiedt, en dus geen winkels wil exploiteren, andere bedrijven en vervoerders de ruimte krijgen om dat wel te doen. Daarbij moeten kostendekkende tarieven worden gehanteerd waarbij de NS geen overwinst mag maken. De leden zijn het daarom eens met het

voorstel om de tarieven transparant te maken en de ACM controle te laten uitoefenen.

De leden van de PvdA-fractie vragen de staatssecretaris om een overzicht te geven van het aantal stations waar momenteel diensten worden aangeboden door andere bedrijven en/of vervoerders.

De leden van de PvdA-fractie vinden dat, los van de discussie over de exploitatie van stations, het eigendom, beheer en onderhoud van de stations momenteel complex geregeld is. Zij hebben begrepen dat ProRail en de NS momenteel inventariseren of aanpassing van de huidige verdeling wenselijk is. Klopt dit en zo ja, wanneer is deze inventarisatie afgerond?

De leden van de PvdA-fractie vragen tot slot of er een strategie is inzake de exploitatie van de dienstverlening rond stations zoals fietsenstallingen, toiletten en kaartverkoop. Zij vragen de staatssecretaris om deze strategie danwel het beleid hierop transparant te maken en naar de Kamer te sturen.

Inbreng van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie willen de staatssecretaris een aantal vragen voorleggen over de strategie van de NS met betrekking tot commerciële activiteiten op en rond stations.

De leden van de CDA-fractie constateren dat volgens de analyse van de ACM een onderscheid is gemaakt naar het exclusieve recht om «commerciële voorzieningen te exploiteren binnen de Railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI)» enerzijds, en «het recht op commerciële exploitatie binnen infrastructuur met gemengde functies» anderzijds. De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de jaarlijkse inkomstenstroom is die de NS put uit haar activiteiten uit hoofde van het «exclusieve recht om binnen de RVVI commerciële voorzieningen te exploiteren». Wat zijn, gemeten in termen van inkomsten/opbrengsten, de vijf belangrijkste activiteiten en welke opbrengsten zijn daarmee gemoeid? De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag wat de jaarlijkse kostenstroom is die tegenover deze opbrengsten staat en wat, na de aftrek van de kosten, de winst is die de NS overhoudt aan deze activiteiten. Deze leden zijn benieuwd hoe zich dit verhoudt tot de kernactiviteit van de NS: personenvervoer.

De leden van de CDA-fractie vernemen eveneens graag wat de jaarlijkse inkomstenstroom is die de NS put uit haar activiteiten uit hoofde van het «recht op commerciële exploitatie binnen infrastructuur met gemengde functies». Wat zijn, gemeten in termen van inkomsten/opbrengsten, de vijf belangrijkste activiteiten, zo vragen zij zich af, en welke opbrengsten zijn daarmee gemoeid? De leden van de CDA-fractie vragen inzicht in de jaarlijkse kostenstroom die tegenover deze opbrengsten staat en in de winst die de NS overhoudt aan deze activiteiten, na aftrek van de kosten. Ook hier geldt dat de leden van de CDA-fractie willen vernemen hoe zich dit verhoudt tot de kernactiviteit van de NS: personenvervoer.

De leden van de CDA-fractie vragen of deze cijfers zijn ontdaan van interne verrekeningen binnen NS-verband, bijvoorbeeld tussen de NS als eigenaar van de gebouwen enerzijds en de NS als exploitant van die gebouwen respectievelijk NS Reizigers anderzijds. Zo nee, kan de staatssecretaris die verrekeningen dan ook separaat in kaart brengen zodat de echte netto kosten en netto opbrengsten zichtbaar worden?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de NS ook in het buitenland actief is. Voert de NS een met de Nederlandse situatie vergelijkbaar beleid ten aanzien van stations in het buitenland bij de buitenlandse activiteiten van de NS, zo vragen zij zich af. Deze leden vragen tevens naar de verhouding van de kerntaak van de NS in het buitenland (personenvervoer) ten opzichte van de nevenactiviteiten als commerciële activiteiten op stations in het buitenland.

Ook vragen de leden van de CDA-fractie of er een risicoanalyse gemaakt is van de commerciële activiteiten op stations; welke financiële risico's loopt de NS?

De leden van de CDA-fractie constateren dat volgens de ACM-analyse de vormgeving van binnenruimte en bewegwijzering van het station beschermd wordt door een kader van afspraken die gemaakt zijn tussen de NS en ProRail. Vragen die bij de leden van de CDA-fractie leven hebben betrekking op hoe voorkomen wordt dat de NS zichzelf hierbij bevoordelt. In welke mate zijn dit kader en deze werkwijze vatbaar voor willekeur tegenover andere vervoerders? Deze leden vragen verder of de regionale vervoerders betrokken zijn bij de vaststelling van dit kader. Zo nee, waarom niet en is de staatssecretaris bereid om in het licht van de ACM-aanbevelingen de NS en ProRail ertoe te bewegen de regionale vervoerder op gelijke voet te betrekken?

Ook constateren de leden van de CDA-fractie dat voor de beleving van stations het uiterlijk van belang is. Reizigers voelen zich beter in een schoon, heel en veilig stationsgebouw. De omgeving van stations wordt vaak grondig verstoord door graffiti. Wie is waar verantwoordelijk voor het verwijderen van graffiti (NS, ProRail, gemeente, anderen), wat zijn de kosten hiervan en welk beleid wordt ten aanzien van graffitiwrijving gevoerd, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de ACM meldt dat op verschillende punten geen sprake is van uniforme voorwaarden en tarieven. Is de staatssecretaris bereid om de ACM te vragen om in samenspraak met de NS en ProRail en met betrokkenheid van de regionale vervoerders te komen tot een uniform pakket aan voorwaarden? De leden van de CDA-fractie vragen of de staatssecretaris op dit punt bereid is om bevoegdheden aan de ACM toe te kennen ter borging van de uitvoering van die voorwaarden en bijbehorende tarieven.

De leden van de CDA-fractie constateren uit de ACM-analyse dat de fietsenstallingen rondom de stationsgebouwen soms juridisch eigendom zijn van de gemeenten, maar economisch eigendom van de NS. De NS heeft onlangs de contracten met een groot aantal exploitanten van die stallingen opgezegd. In het kader daarvan vragen deze leden hoe de verhoudingen zijn geregeld tussen de NS en de gemeenten. Is er sprake van een financiële vergoeding die de NS aan de gemeenten betaalt voor het economisch eigendom en zo ja, is die marktconform? Ook vragen deze leden of de NS zonder meer gerechtigd is tot opzegging van de contracten met de exploitanten van de stallingen. De leden van de CDA-fractie vernemen verder graag of het juist is dat de NS deze stallingen wellicht zelf wil gaan exploiteren. Zo ja, hoe beoordeelt de staatssecretaris dat voornemen en hoe verhoudt dat zich tot de hoofdtaak van de NS, namelijk vervoer van passagiers per spoor?

De leden van de CDA-fractie constateren dat er volgens de marktscan van de ACM sprake is van een huurprijsbeleid voor commerciële ruimtes, dat verschilt per stad, station en locatie op het station. Deze tarieven worden volgens de ACM niet gereguleerd. Deelt de staatssecretaris de gedachte

van de leden van de CDA-fractie dat hier sprake is van willekeur, waarbij de NS per gelegenheid kan bepalen wat de prijs is en daarbij concurrerende of strategische belangen kan laten meewegen?

De leden van de CDA-fractie vragen of de staatssecretaris het standpunt deelt dat als aan de NS het recht wordt gegund om «om niet» een kiosk of informatiepunt te kunnen plaatsen, van de NS mag worden verwacht dat soortgelijke voorzieningen van de regionale vervoerders ook «om niet» beschikbaar moeten zijn, zodat het reizigersbelang optimaal gediend wordt. De reiziger heeft immers belang bij een goede informatievoorziening van alle vervoerders, zo menen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag wanneer de Kamer het wetsvoorstel tot implementatie van de Herschikkingsrichtlijn tegemoet kan zien. Is het wetsvoorstel gereed voordat de nieuwe Hoofdrailnetconcessie (HRN-concessie) van kracht wordt, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de ACM vaststelt dat er knelpunten in de markt bestaan die niet met toezicht oplosbaar zijn, bijvoorbeeld vanwege definitieproblemen en een vage omschrijving in artikel 67 van de Spoorwegwet (Sw). De leden van de CDA-fractie vernemen graag welke mogelijkheden er zijn om die definitieproblemen van artikel 67 Sw, zo snel mogelijk op te lossen, waarbij ook minder conventionele oplossingen zoals het opstellen van een convenant of een addendum bij de huidige HRN-concessie betrokken kan worden. Is de staatssecretaris bereid om dit spoedig te onderzoeken en daarover uiterlijk in januari 2014 te rapporteren, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of het wellicht mogelijk is om op korte termijn alsnog een algemene maatregel van bestuur onder artikel 67 Sw tot stand te brengen die de bestaande definities verheldert en het door ACM geconstateerde probleem oplost.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de ACM-analyse een onderscheid maakt naar enerzijds het exclusieve recht om commerciële voorzieningen te exploiteren binnen de RVVI en anderzijds het recht op commerciële exploitatie binnen infrastructuur met gemengde functies. Beide exploitatierechten lijken om niet aan de NS beschikbaar te zijn gesteld. De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de waarde is van deze rechten. Als dat niet onderzocht is, dan vragen zij of dat alsnog kan gebeuren. De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de staatssecretaris bereid is om die waarde te betrekken bij de vergoeding die de NS of een andere partij over de komende jaren zal moeten voldoen aan de staat, hetzij rechtstreeks, hetzij uit hoofde van de HRN-concessie.

De leden van de CDA-fractie vragen zich ten slotte af of het vergeven van dit soort rechten om niet geen vorm van staatssteun is en zo ja, of er dan geen sprake is van verboden staatssteun. Welke zekerheden bestaan hieromtrent? Loopt de staat een risico dat andere vervoerders zich met succes kunnen beklagen en claims kunnen indienen, zo vragen zij.

Inbreng van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben een aantal opmerkingen en vragen over de strategie van de NS met betrekking tot commerciële activiteiten op en rond stations.

Deze leden zijn van mening dat, waar het gaat om exploitatie van stations, er een eerlijk speelveld moet zijn tussen de NS en andere vervoerders. Zij constateren dat daar nog een aantal knelpunten ligt, en hopen dat de

staatssecretaris zich volledig zal inzetten om deze aan te pakken en zo, in het belang van de reiziger, een gelijk speelveld te bewerkstelligen.

De leden van de D66-fractie constateren dat de NS in 1995 «om niet» de eigendomsrechten heeft ontvangen en hiermee de rechten voor commerciële exploitatie van stations. Kan de staatssecretaris aangeven onder welke voorwaarden dit is gebeurd? Zijn deze voorwaarden sindsdien gewijzigd en is het mogelijk om deze, in het kader van de concessieverlening van het Hoofdrailnet 2015–2025 verder aan te passen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wil de staatssecretaris deze voorwaarden aanscherpen op de door de ACM gesignaleerde contract- en concurrentiegerelateerde knelpunten zoals hoogte van tarieven en belemmeringen bij de commerciële exploitatie, zo vragen deze leden.

De leden van de D66-fractie vragen voorts in hoeverre de ruimten die de NS commercieel exploiteert, worden gevuld met retail die onder de NS valt. Kan de staatssecretaris hiervan een schatting geven? In hoeverre vinden er ook retailactiviteiten van de NS plaats buiten Nederland? Kan de staatssecretaris aangeven in hoeverre winst uit retailactiviteiten en activiteiten «rond het spoor» kan worden ingezet voor dienstverlening «op het spoor», en andersom? Welk bedrag is in 2011 en 2012 uit retailactiviteiten gevloeid naar dienstverlening op het spoor? Welke rol heeft de Rijksoverheid hier als aandeelhouder en concessieverlener? Hebben regionale vervoerders in deze dezelfde rechten en mogelijkheden als de NS? Kunnen zij winst uit retailactiviteiten inzetten voor dienstverlening op het spoor?

Ook vragen de leden van de D66-fractie welke activiteiten precies als «commercieel» worden gedefinieerd. Sommige aspecten zijn immers cruciaal voor een goede dienstverlening, zoals informatieloketten en personeelsruimten. Dit is geen commercieel gebruik van de ruimte op stations, maar toch worden regionale vervoerders hiervoor vaak wel als zodanig belast. Is de staatssecretaris het eens met deze leden dat het commercieel belasten van deze ruimten het gelijke speelveld verstoort? Voorgenoemde leden lezen dat de NS heeft toegezegd om vooruitlopend op de regelgeving op korte termijn te zorgen voor meer transparantie in de tarieven en voorwaarden in de vorm van een netverklaring voor stations. Deze leden vinden het positief dat er meer transparantie komt, maar vragen zich af of er ook andere afspraken zijn gemaakt over de invulling van de tarieven en voorwaarden. Voorts lezen zij dat de staatssecretaris met de NS is overeengekomen dat de NS het initiatief neemt om de commerciële exploitatie van gebouwen bij stations, waarvan de NS eigenaar is en die de NS niet bedient, te bevorderen. Gelden hierbij dezelfde voorwaarden als bij perrons en tunnels van deze stations? Op hoeveel stations rijden zowel de NS als regionale vervoerders en in hoeverre worden ook hier concrete stappen genomen om ruimte voor commerciële exploitatie mogelijk te maken voor regionale vervoerders?

Tot slot hebben de leden van de D66-fractie nog enkele vragen over het beleid van de NS voor fietsenstallingen. Deze leden hebben uit de media vernomen dat de NS de contracten met exploitanten van fietsenstallingen opzegt, om deze vervolgens aan een nieuwe exploitant te gunnen. De leden van de D66-fractie zijn van mening dat de NS hier niet anders hoeft te handelen dan bedrijven die geen staatsdeelneming zijn. De leden van de D66-fractie vragen voorts in welke gevallen nieuwe exploitanten verplicht zijn om de personeelsleden van de oude exploitant over te nemen. Tevens constateren deze leden dat op verschillende stations de exploitatie van de fietsenstallingen wordt overgenomen door een stichting die mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan het

werk helpt. Hoewel de leden van de D66-fractie dit toejuichen, zijn zij van mening dat dit niet tot gevolg mag hebben dat hierdoor andere mensen hun baan verliezen. Re-integratie mag in de optiek van deze leden niet leiden tot verdringing. Kan de Staatssecretaris garanderen dat hiervan geen sprake is bij de NS?

Inbreng van de leden van de ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat stations steeds meer worden uitgebaat als complete winkelcentra. Dit kan het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren doordat reizigers onderweg nog even snel een boodschap kunnen doen en zo tijd kunnen besparen. De komst of uitbreiding van winkels gaat vaak ook gepaard met een complete herinrichting en restyling waardoor het verblijfsklimaat voor reizigers ook aangenamer wordt. De ChristenUnie-fractie steunt deze ontwikkeling dan ook mits belangen van de reiziger zoals voldoende transferruimte, goede wachtruimtes en overzichtelijke stations voorop staan. Stations zijn in de allereerste plaats stations en pas daarna komen de andere functies.

Voor de NS zijn winkels aantrekkelijk omdat zij een positieve bijdrage leveren aan het bedrijfsresultaat. Dit is ook van belang voor de staat als aandeelhouder van de NS omdat hiermee de waarde van het bedrijf kan toenemen.

In het jaarverslag van de NS (2011) is een indicatie te vinden van de omvang van de activiteiten van de NS op het gebied van knooppuntontwikkeling en exploitatie van winkels. Het gaat inmiddels om circa 20% van de opbrengsten van de NS waarbij er in de afgelopen tien jaar bijna een verdubbeling heeft plaatsgevonden. Onduidelijk is echter wat de bijdrage is in de kosten en in de winst van de NS. Genoemde leden zouden hier wel graag inzicht in hebben zodat transparanter wordt in hoeverre het spoorvervoer op het hoofdrailnet momenteel kostendekkend is.

De rol van de NS bij de exploitatie van de winkels op de stations wordt mogelijk van belang indien het vierde EU-spoorpakket door zou gaan en het hoofdrailnet ook aanbesteed zou worden. Als de NS in dat geval (delen van) de hoofdrailnetconcessie in 2024 zou verliezen, wat zou dit dan betekenen voor de winkelvoorzieningen op de stations? Behoudt de NS deze rechten dan wel? Zijn hierover zaken geregeld in het vierde EU-spoorpakket zoals dat nu voorligt of is dit aan de nationale overheden? Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie hoe momenteel eigendom en exploitatie van winkels op stations in de rest van de EU geregeld is. Is de situatie in Nederland vergelijkbaar met die in andere lidstaten?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in hoeverre de verbouw van de grote knooppuntstations (NSP's) momenteel wordt gefinancierd vanuit de overheidsbegroting en in hoeverre deze door de NS wordt gefinancierd. Welke zaken worden nu door de NS bekostigd en welke door het Ministerie/ProRail? Deze leden hebben dezelfde vraag over de herinrichting van de kleinere intercitystations.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de toename van het aantal winkels op stations kan gaan wringen met het lokale detailhandelsbeleid. Worden de winkels op het station niet steeds meer ook concurrenten van ondernemers in het winkelcentrum verderop?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de NS er recent voor heeft gekozen om de huurcontracten van zelfstandige ondernemers die fietsservicepunten bemanden op te zeggen zodat alle fietsservicepunten

onder beheer komen van de NS. Genoemde leden vragen wat de aanleiding is van dit besluit en of dit in het belang is van de reiziger. Is ook overwogen de bestaande contracten te behouden tot een natuurlijk moment voor beëindiging, bijvoorbeeld pensionering van de zittende exploitant? Klopt het dat de NS een vergelijkbaar beleid ook aan het doorvoeren is inzake het beheer van de toiletten op de stations?

Inbreng van de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met onbegrip kennisgenomen van de berichten in de media over het door de NS opzeggen van contracten met uitbaters van fietsstallingen. Deze leden willen hier graag enkele vragen over stellen.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben uit berichten in de media vernomen dat de NS breekt met uitbaters van fietsenstallingen op stations in onder andere Leiden, Rotterdam, Amsterdam en Alkmaar. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat de NS overall in het land contracten opzegt met uitbaters van fietsenstallingen? Is de Staatssecretaris er al langer mee bekend dat de NS de contracten met tientallen exploitanten van bewaakte fietsstallingen, zoals Fietspoint, bij stations wil opzeggen? Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij hier betrokken bij is geweest?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren willen graag weten wat de Staatssecretaris ervan vindt dat tientallen ervaren fietsmakers op straat komen te staan omdat de NS goedkoper uit wil zijn. Kan de Staatssecretaris aangeven of het waar is dat de NS plannen heeft om te gaan werken met een stichting die -met subsidie- langdurig werklozen inzet? Deelt de Staatssecretaris de mening dat allereerst voorkómen moet worden dat mensen werkloos raken, zoals nu met de ervaren fietsmakers dreigt te gebeuren? Deelt de Staatssecretaris de mening dat de NS hier mogelijk onrechtmatig handelt, gelet op de verdringing op de arbeidsmarkt die zo plaatsvindt? Zo nee, kan de Staatssecretaris nauwgezet uiteenzetten waarom het door de beugel zou kunnen om huidige arbeidskrachten op straat te zetten om de ontstane arbeidsplaatsen vervolgens in te vullen met gesubsidieerde banen in het kader van het terugdringen van werkloosheid? Zo ja, wat gaat de Staatssecretaris doen om de NS tot de orde te roepen? Deelt de Staatssecretaris de mening dat de NS op deze wijze oneigenlijk gebruik lijkt te willen maken van regelingen, en daarmee belastinggeld, die bedoeld zijn om de werkloosheid te bestrijden? Vindt de Staatssecretaris dat acceptabel? Zo ja, waarom?

Volgens berichten in de media wil Halfords de stallingen op stations overnemen, zo lezen de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren. Kan de Staatssecretaris dit bevestigen? Zo nee, hoe zit het dan? Kan de Staatssecretaris aangeven wat de voorwaarden zijn die gesteld worden aan nieuwe partijen die de fietsenstallingen zouden kunnen gaan exploiteren?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren willen graag nadere uitleg over het aantal werknemers dat werkloos dreigt te worden. Volgens berichten in de media gaat dit bijvoorbeeld in Leiden om twaalf mensen, net als in Amsterdam. In Rotterdam dreigen dertien mensen hun baan te verliezen en in Alkmaar vijf. Kan de Staatssecretaris aangeven om hoeveel fietsenstallingen het gaat en hoeveel fietsmakers hierdoor hun baan zullen verliezen? Zo nee, waarom niet? Kan de Staatssecretaris duidelijkheid scheppen over wat er met de huidige werknemers van de fietsenstallingen gaat gebeuren? Deelt de Staatssecretaris de mening van

de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren dat de kwaliteit van fietsenstallingen voor een belangrijk deel afhangt van de kennis, werkervaring en klantenbinding van de fietsenmakers? Is de Staatssecretaris bereid op zijn minst de NS het huidige personeel verplicht door eventuele nieuwe exploitanten te laten overnemen? Zo nee, waarom niet?

Graag krijgen de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren meer informatie over de manier waarop de Staatssecretaris betrokken is bij de plannen van de NS over de fietsenstallingen, bijvoorbeeld in overleg met de NS, ProRail en gemeenten. Is de Staatssecretaris bereid in overleg aan te dringen op behoud van de huidige fietsenstallingen en het huidige personeel? Zo nee, waarom niet?

II. Reactie van de Staatssecretaris