

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1128

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 26 september 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 14 augustus 2023 de ontwerp-concessie Hoofdrailnet 2025–2033 (Kamerstuk 29 984, nr. 1126).

De vragen en opmerkingen zijn op 14 september 2023 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 22 september 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
T. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

Inleiding

Hierbij bied ik uw Kamer de schriftelijke beantwoording aan van de op 14 september jl. ontvangen vragen met betrekking tot de Ontwerpconcessie voor het hoofdrailnet. In verband met de hoeveelheid vragen zijn deze geclusterd in de thema's:

1. Algemeen
2. Financieel – Algemeen
3. Financieel – Tariefdifferentiatie
4. Financieel – HSL
5. Volume
6. Juridisch – Europese Commissie
7. Opentoeegang
8. Internationaal
9. Internationaal – IC Brussel
10. Prestatiesturing met prestatie-indicatoren (PI's)
11. Kwaliteit – MaaS
12. Kwaliteit – Toegankelijkheid
13. Kwaliteit – Fiets
14. Kwaliteit – Overig

1. Algemeen

De leden van de PVV-fractie zien graag dat het salaris van de NS-top volledig prestatieafhankelijk is. Afgelopen jaren gaat er veel mis in de trein. Er zijn te korte treinen, te weinig personeel, veel uitval en soms moeten reizigers zelfs overnachten op stations. Het is dan ook niet uit te leggen dat de NS-top riante salarissen, aangevuld met een ruime bonus, blijft ontvangen. De verantwoordelijkheid voor de operationele chaos ligt primair bij de NS-top en die verantwoordelijkheid wordt onvoldoende genomen. Deze leden vinden het niet meer dan normaal dat het salaris van de NS-top gekoppeld wordt aan een KPI uit de HRN-concessie en vragen de Staatssecretaris om hier werk van te maken. (PVV)

De concessie betreft het vervoer door NS over het Hoofdrailnet. In de concessie worden afspraken gemaakt over een bonus/malus systeem gekoppeld aan de prestatie-indicatoren, zoals voor klanttevredenheid, zitplaatskans/tijd of punctualiteit. In mijn sturingsrelatie met NS is dit het instrument waar ik gebruik van maak. Uit de MTR van de huidige concessie is gebleken dat dit een effectief instrument is. Dit staat in principe los van de bedrijfsvoering van het bedrijf NS. De Minister van Financiën is de aandeelhouder van de Nederlandse Spoorwegen NV. Zij stelt de kaders voor de bedrijfsvoeringsvraagstukken en beoordeelt of het bedrijf zich daaraan houdt.

Kan de Staatssecretaris ingaan op signalen die deze leden ontvangen dat het aanbod op bijvoorbeeld Alkmaar-Amsterdam en Alkmaar-Haarlem en elders versoerd? (D66)

Dit vraagstuk betreft de dienstregeling voorafgaand aan de nieuwe concessie. Binnen de spelregels van de huidige concessie is het vormgeven van de dienstregeling de verantwoordelijkheid van NS. Voor de dienstregeling over 2024 heeft NS deze zomer een adviesaanvraag gedaan bij consumentenorganisaties en decentrale overheden. Op dit moment bestudeert NS de ontvangen adviezen. NS zal hierop reageren, waarna zij een definitief besluit zal nemen hierover. NS is voornemens de dienstregeling in 2024 ten opzichte van 2023 weer uit te breiden. Veel drukke trajecten die in 2023 nog niet uitgebreid konden worden, krijgen nu weer meer verbindingen. In totaal verwacht NS ongeveer 1.800 extra treinen per week te zullen rijden. Op enkele trajecten en momenten zal NS, met name ingegeven door personeelstekorten, minder treinen rijden wanneer de vervoersvraag dit toelaat. Bij aanpassingen aan de dienstregeling kijkt NS naar verschillende aspecten, waaronder veranderde

reispatronen, reizigersvraag en de beschikbaarheid en inzet van personeel en materieel. Uiteraard beziet mijn ministerie elk jaar of de dienstregeling voldoet aan de eisen uit de concessie.

2. Financieel – Algemeen

De leden van de VVD-fractie lezen in de stukken dat de Staatssecretaris voornemens is om, in plaats van de van NS ontvangen vergoeding van 86 miljoen euro per jaar te continueren, deze kwijt te schelden en daarnaast dertien miljoen euro per jaar aan subsidie aan NS toe te kennen voor uitvoering van de dienstverlening op het HRN. Die dienstverlening verschilt nauwelijks van de dienstverlening zoals NS die thans uitvoert. Per saldo krijgt NS dus een alleenrecht geschonken waar commerciële partijen waarde aan toekennen, maar wat door de Staatssecretaris en NS als verlieslatend wordt beschouwd. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris dat gegeven en in hoeverre heeft zij door een externe partij laten beoordelen of de nieuwe HRN-concessie een subsidie van dertien miljoen euro per jaar rechtvaardigt? (VVD)

Uit de businesscase van de nieuwe HRN-concessie, die door NS is opgesteld en door een extern bureau is gevalideerd, blijkt dat het niet mogelijk is een redelijk rendement te kunnen realiseren als NS een concessievergoeding zou moeten betalen en geen subsidie krijgt. Een redelijk rendement is nodig om rente op leningen te kunnen betalen, tegenvallers op te kunnen vangen en te kunnen blijven investeren, bijvoorbeeld in nieuwe treinen. Belangrijkste oorzaken van deze verandering ten opzichte van de huidige concessie zijn lagere reizigersaantallen en hogere kosten door inflatie (waaronder CAO-loonstijging en energiekosten), die binnen de huidige tariefafspraken niet volledig doorberekend konden worden in de ticketprijzen.

In overleg met NS en de aandeelhouder is gezocht naar een gebalanceerd pakket aan maatregelen, waarbij alle betrokken partijen (reiziger, NS, de aandeelhouder (Ministerie van Financiën) en de concessieverlener (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)) een bijdrage leveren om het rendement te verbeteren en waarmee het leveren van een kwalitatief goed en betaalbaar vervoerproduct met bijbehorende dienstregeling zoveel mogelijk in stand blijft. Dit pakket bestaat uit het vervangen van de concessievergoeding door een concessiesubsidie, maar ook uit tariefstijgingen, volumemaatregelen, het verdelen van risico's, de mogelijkheid om tarieven gelijk op te laten lopen met de inflatie en verhoging van efficiency.

Klopt het dat deze situatie beoogd wordt voor de volledige concessieperiode 2025–2034? (VVD)

Deze situatie wordt in principe beoogd voor de gehele concessieperiode van 2025 tot en met 2033. Wel zal halverwege de concessieperiode (bij de midterm review) worden beoordeeld of een bijstelling noodzakelijk is.

Mocht de NS in deze periode alsnog (excessieve) winsten maken, hoe wordt dan met deze winsten omgegaan? Worden zij afgedragen als dividend aan het Ministerie van Financiën, of vloeien deze terug naar het Mobiliteitsfonds, en zo ja, voor welk percentage? (VVD)

In de ontwerpconcessie (artikel 75, vierde lid) is bepaald dat NS bij een gerealiseerd rendement van hoger dan 6,3%, NS een vergoeding aan lenW verstrekt. Deze vergoeding wordt berekend door het verschil te berekenen tussen het gerealiseerde rendement in enig kalenderjaar en een rendement van 6,3%. Deze vergoeding wordt geboekt op het Mobiliteitsfonds.

Hoe verhoudt deze voorgenomen subsidie zich tot de eerder door de Staatssecretaris beoogde € 200 miljoen per jaar die NS zou moeten betalen, waarover de Staatssecretaris de Kamer eerder ook informeerde?

Welke veranderde omstandigheden liggen ten grondslag aan deze wijziging? (VVD)

De eerder genoemde € 200 miljoen per jaar is een optelsom van de concessievergoeding in de huidige concessie en gebruiksheffing voor het rijden over de HSL-Zuid. Gedurende de nieuwe concessie blijft NS de HSL-heffing betalen, omdat NS gebruik maakt van de HSL voor binnenlands vervoer en voor de IC Brussel). Deze heffing is wel minder dan in de huidige periode, omdat een deel van internationale lijnen over de HSL-Zuid geen onderdeel meer uitmaken van de concessie. De veranderde omstandigheden die leiden tot een subsidie in plaats van een concessievergoeding zijn hiervoor toegelicht.

Ook horen deze leden graag op welke wijze de Staatssecretaris zich committeert aan een additionele financiële ondersteuning van de NS tot een maximum van 410 miljoen euro over de concessieperiode, als de reizigerskilometers tegenvallen. Ten opzichte van welke norm c.q. welk referentiejaar of welk referentieaantal worden deze reizigerskilometers vergeleken? (VVD)

De businesscase onder de nieuwe HRN-concessie is gebaseerd op de meest recente reizigersprognose van NS. Als NS bij uitvoering van de concessie minder reizigers vervoert vangt zij het omzetverlies, binnen een bepaalde bandbreedte voor regulier bedrijfsrisico, zelf op. Daarbuiten vergoedt lenW een deel (75%) van het omzetverlies aan NS.

Voor deze laatste vergoeding geldt een plafond van € 410 miljoen cumulatief over de gehele concessieperiode.

De leden zijn tevens benieuwd ten koste van welke projecten deze additionele financiële middelen gaan. (VVD)

Het vervangen van de concessievergoeding door een concessiesubsidie gaat niet ten koste van (geplande) aanwijsbare infrastructuurprojecten. In de begroting is hiervoor eerder een risicoreservering opgenomen. Hiermee vervallen op voorhand geen projecten door de financiële bijdrage van lenW.

De leden van de VVD-fractie lezen in de beslisnota bij de HRN-kamerbrief het volgende: «De financiële afspraak bevat ook een passage over het studentenreisproduct. Voor lenW (en FIN) is van belang dat NS (net als nu) beschermd wordt tegen wijzigingen die OCW aanbrengt in het studentenreisproduct. Dit is voor NS een groot financieel risico dat zij niet kunnen beheersen.» Kan de Staatssecretaris bevestigen dat dit risico ook voor de overige openbaarvervoeraanbieders in Nederland een niet te dragen financieel risico is? Zo nee, in welk opzicht verschillen de risico's tussen NS en de andere vervoerders onderling? Zo ja, welke financiële ondersteuning heeft de Staatssecretaris in gedachte bij de overige vervoerders die tegen ditzelfde risico aanlopen?

(VVD)

Decentrale concessieverleners en -houders maken in hun concessies afspraken over de verdeling van financiële risico's (zoals opbrengstverantwoordelijkheid) net zoals ik dat doe met de NS in de HRN-concessie.

Kan de Staatssecretaris aan de leden van de VVD-fractie bevestigen dat de wijziging in financiën de belastingbetaler dus negen keer (86 + 13 miljoen euro) 99 miljoen euro per jaar kost, ofwel 891 miljoen euro over de gehele concessieperiode? (VVD)

In vergelijking met de huidige concessie ontvangt de Rijksbegroting € 774 miljoen minder (9 * € 86 miljoen) en worden de uitgaven € 117 miljoen hoger over de gehele concessieperiode (opgeteld € 891 miljoen).

Is de Staatssecretaris net als deze leden van mening dat een bedrag van 891 miljoen euro heel veel geld is voor iets waar commerciële partijen juist een positieve waarde aan toekennen? (VVD)

Zoals hiervoor aangegeven is het vervangen van de concessievergoeding door een concessiesubsidie naast andere maatregelen (tariefstijging,

volumemaatregelen, risicoverdeling) nodig om NS een redelijk rendement te laten realiseren dat nodig is voor onder andere het opvangen van tegenvallers en het doen van investeringen. Ik beseft dat het om een significant bedrag gaat. Met behulp van deze bijdrage van € 891 miljoen zorg ik ervoor dat een solide basis wordt gelegd voor het reizen met de trein. Daarmee bied ik zekerheid voor de reizigers om ook in de toekomst op een betrouwbare wijze met de trein te kunnen reizen.

Kan de Staatssecretaris gedetailleerd uitleggen waarom zij toch kiest voor het betalen van zo'n enorme som aan belastinggeld, in plaats van het zoeken naar oplossingen die deze schade zouden beperken, bijvoorbeeld door meer ruimte te creëren voor open toegang of door aanbesteding van een aantal lijnen die nu deel uitmaken van het HRN? (VVD)

Het is niet a priori te stellen dat het creëren van ruimte voor open toegang of het aanbesteden van treindiensten een positieve impact zouden hebben op de financiële balans van de HRN-concessie. Dit is sterk afhankelijk van de rentabiliteit van de dienstverlening. Overigens is samen met NS en de aandeelhouder uitvoerig gesproken over alternatieve maatregelen om de HRN-concessie minder verliesgevend te laten zijn. Besloten is dat zowel NS (verhoging efficiency), de aandeelhouder (lager normrendement), de reiziger (extra tariefstijging) als IenW (concessiesubsidie in plaats van concessievergoeding) daaraan een bijdrage zullen leveren.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd op welke wijze de dertien miljoen euro aan subsidie berekend is en voor welke lijnen, verbindingen en bijbehorende frequenties dat bedrag toegekend wordt? Kan de Staatssecretaris daarbij specificeren welke verbindingen om een subsidie zouden vragen, welke winstgevend zouden zijn en dus de subsidiebehoefte dempen? (VVD)

De € 13 miljoen subsidie per jaar is niet toe te wijzen aan specifieke lijnen of frequenties, maar is het bedrag wat naast het financieel effect van overige maatregelen (volume, tarieven, risicoverdeling/normrendement, efficiencyverhoging) nodig is om op de concessie een redelijk rendement te behalen.

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat de Staatssecretaris de cijfers extern heeft laten valideren. Kan zij de inhoud van dat externe validatierapport openbaar maken? (VVD)

Het klopt dat de cijfers extern zijn gevalideerd. Dit rapport bevat bedrijfsvertrouwelijke informatie en kan daarom niet openbaar worden gemaakt.

Welke zekerheid biedt dit rapport naar haar mening en welke voorbehouden zijn daarin gemaakt? (VVD)

In de validatie is de vraag gesteld of de businesscase en de financiële vertaling van de aanvullende afspraken voldoende robuust (volledig en duidelijk) onderbouwd zijn. Het externe bureau dat de validatie heeft uitgevoerd, heeft deze vraag bevestigend beantwoord.

Welke oordeel is in het rapport opgenomen over de gehanteerde veronderstellingen van de business case van de NS? Zijn die veronderstellingen ook getoetst bij andere vervoerders, bij wijze van benchmark? (VVD)

In de validatie is de vraag gesteld of de gehanteerde aannames die in het businessplan van NS en de daarop gebaseerde businesscase voor de nieuwe concessieperiode verifieerbaar, plausibel, navolgbaar en volledig zijn. Het externe bureau dat de validatie heeft uitgevoerd, heeft deze vraag bevestigend beantwoord. De aannames zijn niet getoetst bij andere vervoerders.

Kan de Staatssecretaris aan de leden van de VVD-fractie in detail toelichten welk deel van het bedrag van 99 miljoen euro niet betaald hoeft te worden aan de NS, als de ingediende opentoevangsdiensten wél uitgevoerd worden? Dan hoeft NS immers minder treinen te rijden en zullen de kennelijke verliezen volgens deze leden dus afnemen. (VVD)

In de ontwerpconcessie is de concessiesubsidie vastgesteld op € 13 miljoen per jaar, ongeacht de uitvoering van verbindingen in open toegang. Zoals gezegd is het afhankelijk van de rentabiliteit van de dienstverlening in hoeverre het afstoten van diensten aan de markt een verbetering of verslechtering van de businesscase van de HRN-concessie betekent. In het geval van open toegang is het waarschijnlijker dat het afstoten van diensten aan de markt een achteruitgang in de business case van de HRN-concessie betekent. Commerciële vervoerders zullen namelijk voornamelijk geïnteresseerd zijn in diensten waar zij een winstmarge op denken te kunnen halen. Dit zijn naar verwachting de diensten waar ook NS een positief rendement op behaalt.

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat NS momenteel jaarlijks honderd miljoen euro betaalt voor het alleenrecht voor de HSL-Zuid-verbinding naar Brussel, bovenop de 86 miljoen euro voor het binnenlands vervoer? Zo ja, wat gebeurt er met deze vergoeding en zal de Staatssecretaris deze continueren in de nieuwe situatie waarin zij deze verbinding ook weer in de concessie beoogt op te nemen? Zo nee, welke vergoeding betaalt NS dan voor deze verbinding en als dat lager is, waarom zou dat volgens de Staatssecretaris gerechtvaardigd zijn? (VVD)

Nee, het klopt niet dat NS betaalt voor het alleenrecht voor de HSL-Zuid. NS is onder de huidige concessie een concessievergoeding aan IenW verschuldigd. Daarnaast betaalt NS een heffing aan IenW voor het rijden van treinen over de HSL-Zuid (ca. € 120 miljoen per jaar). Dat laatste gaat over alle treindiensten over de HSL-Zuid, dus ook die naar bijvoorbeeld Parijs en Londen. Andere bedrijven die treinen over de HSL-Zuid laten rijden betalen ook een heffing. NS betaalt dus geen aparte vergoeding voor het alleenrecht voor de verbinding naar Brussel. De verbinding naar Brussel is een integraal onderdeel van de huidige en nieuwe concessie. *Kan de Staatssecretaris uiteenzetten hoe zij de kosten en baten binnen de bedrijfsvoering van NS boekhoudkundig zal laten scheiden, nu volgens eerdere opgaaf van de NS de internationale verbindingen significante winst opleverden maar deze vanaf 1 januari 2025 geen deel meer uitmaken van de concessie?* (VVD)

Dat betekent immers dat NS die verbindingen op commerciële basis zal rijden en de winst dus uit de concessie wegvalt maar nog steeds wel aan NS toevalt als positief resultaat. Hoe wordt voorkomen dat de kosten die NS maakt, niet in disproportionele mate aan het hoofdrailnet worden toegerekend wanneer die kosten (ook) thuishoren bij de commerciële activiteiten van NS, zoals de internationale verbindingen? (VVD)
Hoe voorkomt zij dat door die kruissubsidiëring de markt voor internationale verbindingen verstoord kan worden, bijvoorbeeld doordat NS de kosten boekt op het hoofdrailnet maar de winsten op haar commerciële activiteiten? (VVD)

De internationale langeafstandsverbindingen zullen geen deel meer uitmaken van de HRN-concessie en daarom zijn kosten en opbrengsten van deze lijnen niet in de businesscase van de nieuwe HRN-concessie opgenomen. Op grond van de huidige concessie levert NS elk jaar een financiële verantwoording op over de HRN-concessie. Daarbij controleert de accountant of gehanteerde toedeling van kosten en opbrengsten aan de HRN-concessie ordentelijk en navolgbaar is uitgevoerd. De door NS gehanteerde nieuwe toedeling zal worden vastgelegd in het door IenW vast te stellen controleprotocol.

Worden de opbrengsten uit die verbindingen verrekend met de kosten die NS voor andere activiteiten maakt, zoals het binnenlands spoorvervoer en strekken zij daarop in mindering? Is dat ook betrokken bij het bepalen van de subsidiebehoefte van NS en het schrappen van de concessieheffing die NS tot 1 januari 2025 aan het ministerie betaalt? (VVD)

De kosten en opbrengsten van internationale langeafstandsverbindingen (zoals naar Parijs, Londen en Berlijn) zijn niet in de businesscase van de nieuwe concessie opgenomen. De subsidie is alleen gebaseerd op de uitvoering van de concessie voor het HRN.

Heeft de Staatssecretaris de Autoriteit Consument en Markt (ACM) gevraagd om hierop jaarlijks toezicht te houden? Zo nee, is zij bereid om dat alsnog te doen? (VVD)

Heeft de Staatssecretaris de ACM gevraagd om jaarlijks toezicht te houden op deze gescheiden boekhouding? Zo nee, is zij bereid om dat alsnog te doen? (VVD)

Op grond van de concessie (artikel 55, vijfde lid) wordt de controle op de financiële verantwoording van de HRN-concessie uitgevoerd door de accountant. Deze ziet op basis van het door lenW vast te stellen controle-protocol ook toe op een correcte boekhoudkundige scheiding tussen de verschillende activiteiten van het concern, waaronder de HRN-concessie en internationale lijnen daarbuiten.

De rol van de ACM is de Nederlandse vervoermarkt goed te laten werken voor mensen en bedrijven waaronder het toezicht op mededinging.

De leden van de VVD-fractie zouden het wenselijk vinden als de kosten en baten van het HRN-vervoer van NS gescheiden worden van de overige activiteiten van NS, zoals de exploitatie van winkels op stations, het beheer en de exploitatie van vastgoed et cetera. (VVD)

Beoogt de Staatssecretaris uit hoofde van het voorkomen van kruissubsidiëring hierover een gescheiden boekhouding in te richten? (VVD)

Er wordt al een scheiding in kosten en baten gemaakt tussen de verschillende activiteiten van NS. Jaarlijks levert NS op grond van de concessie (artikel 55, vijfde lid) een financiële verantwoording op van alleen kosten en baten die toe te rekenen zijn aan de HRN-concessie. Zoals eerder aangegeven, is dit al verplicht volgens artikel 63c van de Wp2000. Het is aan de accountant om hierop toe te zien bij het beoordelen en controleren van jaarrekeningen.

Is de Staatssecretaris tevens bereid om de kosten en opbrengsten per spoorverbinding hierin te laten verantwoorden zodat nagegaan kan worden welke verbinding winstgevend of verlieslatend is? (VVD)

Het verantwoorden van kosten en opbrengsten per lijn vergt een grote mate van toedeling en resulteert in een forse toename van administratieve lasten. Ik ben daar geen voorstander van. In specifieke gevallen kan deze informatie bij NS worden opgevraagd.

Kan de Staatssecretaris aan de leden van de VVD-fractie toelichten waarom het normrendement voor NS verlaagd is naar vier procent? Hoe is dat verklaarbaar in het licht van de nettowinst van 620 miljoen euro die NS over voorgaand jaar boekte? Deelt de Staatssecretaris de opvatting, dat met zulke bedragen een verlaging juist niet voor de hand lijkt te liggen? Kan zij de Kamer verzekeren dat dit niet geldt als verboden staatssteun? Zo ja, kan zij uitleggen waarom dat niet het geval is? (VVD)

Het betreft hier het rendement op de HRN-concessie, niet het (norm)rendement dat het Ministerie van Financiën hanteert voor het gehele NS-concern. Gezien de toegenomen onzekerheden aan de opbrengstenkant (reizigersaantallen) en de kostenkant (inflatie/energieprijzen) was 6,3% ROI (*return on investment*) het uitgangspunt in de businesscase onder de nieuwe concessie. Door afspraken over verdeling van de risico's is het mogelijk de ROI te verlagen naar 4%. Overigens was de nettowinst van NS Groep zonder bijzondere baten in 2022 negatief (– € 300 miljoen). *Welke betekenis kent de Staatssecretaris toe aan het feit, dat NS juist een positief bedrijfsresultaat boekt zoals blijkt uit haar halfjaarcijfers? Welke betekenis heeft dat volgens haar voor het schrappen van de concessievergoeding, het toekennen van subsidie en het opvangen van tegenvallende reizigersaantallen? (VVD)*

Ik ken geen betekenis toe aan een positief bedrijfsresultaat van NS. Mijn focus als concessieverlener ligt op de resultaten van de HRN-concessie. Die blijven voorlopig negatief door kostenstijgingen en tegenvallende reizigersontwikkeling naar aanleiding van veranderd reisgedrag door corona. Het positieve resultaat van de NS Groep is sterk vertekend door de bijzondere waardevermindering en de Beschikbaarheidsvergoeding OV. Zoals in het jaarverslag van NS te lezen is resteert, na correctie voor bijzondere, incidentele posten over 2022 een verlies van € 304 miljoen en over 2021 een verlies van € 952 miljoen.

De leden van de VVD-fractie lezen in de stukken dat – in geval de reizigersaantallen tegenvallen ten opzichte van wat nu verwacht wordt – het verschil aan de NS zal compenseren tot een maximum van 410 miljoen euro over de gehele concessieperiode (455.555,- euro per jaar)? (VVD)

De genoemde € 410 miljoen is het plafond voor compensaties aan NS op grond van de zogenaamde risicoverdelingsregeling reizigersaantallen. Deze regeling betreft een plafond voor de gehele concessieperiode en niet een jaarlijks plafond van € 455.555,-. Als in enig jaar het plafond is bereikt, stopt de regeling en treden NS en lenW in overleg.

Kan de Staatssecretaris toelichten hoe dit precies zit, hoe het bedrag van 410 miljoen euro bepaald is en wanneer NS zich daarop kan beroepen? (VVD)

Dit plafond is de uitkomst van het overleg met NS en de aandeelhouder over de risicoverdeling rond reizigersaantallen. Daarbij is meegewogen wat de begroting van lenW maximaal kan dragen. Onderdeel van de risicoverdeling is ook dat lenW compensatie van NS ontvangt bij hoger dan geprognoseerde reizigersaantallen.

Ook zijn de leden benieuwd hoe gebruikelijk het is dat een concessieverlener én een heffing kwijtscheldt, én subsidie toekent, én zich bereid verklaart om additionele verliezen op te vangen? (VVD)

Het toekennen van een subsidie om het exploitatietekort op een concessie af te dekken, is bij veel concessies gebruikelijk. Een dergelijke subsidie moet uiteraard wel in lijn zijn met de PSO-verordening, waarbij overcompensatie wordt voorkomen. De heffing voor diensten op de HSL-Zuid wordt niet kwijtgescholden. In hoeverre in andere concessies ook risicoverdelingsafspraken zijn opgenomen over reizigersaantallen is mij niet bekend.

Kan de Staatssecretaris de Kamer verzekeren dat hiermee geen verboden staatssteun optreedt en zo ja, op welke gronden? (VVD)

Op basis van de extern uitgevoerde staatssteuntoets is er geen aanleiding om te verwachten dat er sprake is van verboden staatssteun.

Welke prikkels heeft de NS volgens de Staatssecretaris nu nog om juist meer reizigers te gaan werven, nu al haar financiële risico's afgedekt zijn en het aantal reizigers voor NS dus niet meer uitmaakt? (VVD)

Het is niet zo dat alle risico's van NS met betrekking tot reizigersaantallen zijn afgedekt. NS neemt omzetverlies binnen een vastgestelde bandbreedte rond de businesscase opgenomen reizigersprognose zelf voor haar rekeningen en hoeft een meevallende omzet binnen de bandbreedte niet aan lenW af te dragen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat naast het schrappen van de concessievergoeding én de subsidie én de daling van het normrendement én de garantie van 410 miljoen euro voor tegenvallende reizigersaantallen, reizigers straks ook nog eens zeven procent extra betalen voor de treinkaartjes vanaf 1 januari 2026. Hiermee krijgt NS naast de subsidie van 99 miljoen euro ook nog eens 140 miljoen euro aan extra opbrengsten. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat het uitvoeren van een marktanalyse, het openstellen van de markt voor open toegang en het

aanbesteden van verbindingen hier tot een financieel gunstiger resultaat voor de Staat, de belastingbetaler en de reiziger geleid zou hebben of minimaal zou kunnen hebben? (VVD)

Kan de Staatssecretaris daarmee ook bevestigen dat, nu zij geen marktanalyse heeft uitgevoerd, zij met de vingers tussen de deur zit omdat zij nu niet anders kan dan zich uitleveren aan NS als contract-partner voor het HRN? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris die situatie? (VVD)

Het besluit tot de voorgenomen onderhandse gunning van het HRN is na veelvuldig en grondig onderzoek in 2020 genomen. De overwegingen en de onderzoeken zijn met de brief van juni 2020 met uw Kamer gedeeld.¹ Uit die onderzoeken komt naar voren dat de markt niet in een kwalitatief gelijkwaardig vervoersaanbod kan voorzien, als met de voorgenomen concessie het geval zou zijn.

Verder lezen de leden van de VVD dat de Staatssecretaris een besparingspotentieel aankondigt bij de NS zelf. Kan zij nader toelichten waar dat potentieel in zit, hoe realistisch dat is en wie erop toeziet dat dit potentieel ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt? Is dat de Staatssecretaris, of de Minister van Financiën? Hoe worden dubbele petten daarbij voorkomen en hoe wordt voldoende extern toezicht gerealiseerd op de stappen die NS zet? (VVD)

In 2021 heeft NS een groot besparingsprogramma doorgevoerd oplopend tot € 1,4 miljard. Een deel van deze besparingen zijn al gerealiseerd en een deel moet de komende periode tot aanvullende besparingen leiden. Mijn ministerie heeft een externe audit laten uitvoeren over de voortgang van dit programma.

NS heeft, aanvullend op dit besparingsprogramma additionele besparingen opgenomen in het financiële kader van de HRN. Deze besparingen richten zich op een scherpere bedrijfsvoering en op besparingen op het kantoorpersoneel en inhuur externen. De voortgang van deze besparingen is onderwerp van gesprek tussen NS en de aandeelhouder, het Ministerie van Financiën.

De leden van de PVV-fractie zijn tegen het invoeren van een spitsheffing in de trein. Veel werknemers, maar ook studenten, zijn gebonden aan werken uren en kunnen daarom niet anders dan in de spits gebruik maken van de trein. Het verhogen van de tarieven in de spits zal daarom, zo verwachten de leden, niet leiden tot spreiding van het treingebruik, maar enkel een negatief effect hebben op de portemonnee van de reiziger. Dat is onwenselijk met het idee dat het OV juist aantrekkelijker en betaalbaarder zou moeten zijn. Deze leden zijn van mening dat er grote kansen liggen in het onderwijs om de uren zodanig aan te passen dat er een verschuiving plaats kan vinden van het moment dat er door deze doelgroep gebruik wordt gemaakt van de trein. Deze leden vragen aan de Staatssecretaris om vanuit haar ministerie samen met haar collega van OCW op te trekken met universiteiten en andere scholen om dit bespreekbaar te maken.

(PVV)

NS voert ten behoeve van het spreiden van reizigers gesprekken met onderwijsinstellingen over bijvoorbeeld de onderwijstijden. Deze bepaling is ook in de nieuwe concessie vastgelegd. Dit sorteert tot nu toe echter onvoldoende resultaat. Daarom laat ik de ruimte om de komende periode na te denken over het differentiëren van tarieven. Er ligt op dit moment nog geen compleet uitgewerkt voorstel. Ik creëer op dit moment ruimte voor NS om met voorstellen te komen. Tevens ga ik een afweegkader opstellen om deze voorstellen te beoordelen. In de concessie is vastgelegd waar een voorstel minimaal aan moet voldoen. Zo moet er

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 899.

onder andere aandacht zijn voor kwetsbare beroepsgroepen, omdat ik me realiseer dat niet iedereen de keuze heeft om op een ander tijdstip te reizen.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de prijs van een treinkaartje zal gaan stijgen. Deze leden vragen aan de Staatssecretaris hoe zij zorgdraagt voor een betaalbaar reisproduct en op welke wijze zij denkt het ov aantrekkelijker te maken voor de Nederlander. Ook vragen de leden aan de Staatssecretaris om manieren te zoeken om het gebruik van de trein goedkoper te maken. (PVV)

In de afgelopen jaren zijn de treinkaartjes door de huidige tariefafspraken in de concessie veel minder snel gestegen dan de inflatie (en in verhouding tot de kosten van NS). De aangekondigde extra tariefstijging in 2024 en 2026 zorgt voor extra inkomsten voor NS, waardoor eerder gemiste stijgingen voor bijvoorbeeld personeel kan worden gecompenseerd. De aangepaste tarieven komen daarmee weer in lijn met de algemene stijging van de consumentenprijzen.

Bij tariefdifferentiatie wordt reizen in het dal voor reizigers relatief goedkoper. NS zal hiertoe voorstellen bij mij indienen die ik mede beoordeel op de betaalbaarheid van het reisproduct.

Deze leden vragen hoe het kabinet bij het nieuwe tariefsysteem gaat garanderen dat forenzen die geen (volledige) vergoeding krijgen van hun werkgever voor het woon-werkverkeer niet benadeeld worden? (GL/PvdA)

Op deze vraag kan ik nu nog geen antwoord geven, omdat er op dit moment nog geen compleet uitgewerkt voorstel ligt. Ik creëer nu alleen ruimte voor NS om met voorstellen te komen. In de concessie is vastgelegd waar een voorstel aan moet voldoen. Zo moet er onder andere aandacht zijn voor kwetsbare beroepsgroepen, omdat ik me realiseer dat niet iedereen de keuze heeft om op een ander tijdstip te reizen en niet iedereen de reiskosten krijgt vergoed.

De leden van de fracties van PvdA en GroenLinks lezen dat het kabinet de twee keer 3,5 procent tariefsverhoging onderbouwt met het feit dat energieprijzen zijn gestegen. NS heeft zelf vorige week in het persbericht over haar nieuwe energiecontract echter aangegeven dat de tarieven hierdoor niet hoeven te worden verhoogd. Hoe zit dit precies? Waarom moeten de prijzen volgens de ontwerpconcessie wel omhoog? (GL/PvdA)

De reden voor de extra tariefverhoging is echter breder dan alleen de energiekosten. Ook de kosten van personeel en materieel zijn bijvoorbeeld in de afgelopen jaren gestegen, terwijl de treinkaartjes door de huidige tariefafspraken in de concessie veel minder snel zijn gestegen. De details van het energiecontract zijn nog niet met mij gedeeld. Mijn voorlopige inschatting is dat de in de businesscase voorziene tariefontwikkeling (waaronder de twee extra keer 3,5% verhoging) niet verder naar boven bijgesteld hoeft te worden als gevolg van het nu afgesloten energiecontract.

In het halfjaarverslag van NS lezen de leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties dat de opbrengsten voor NS hoger liggen dan in 2019 (1.4 miljard euro in 2023 (exclusief de beschikbaarheidsvergoeding inzake corona) versus 2.6 miljard euro over heel 2019) terwijl de reizigersaantallen nog 20% lager liggen. Hoe kan het dat minder reizigers meer opbrengen en dat desondanks ook de tarieven nog meer moeten stijgen? (GL/PvdA)

In 2023 zijn er minder reizigers dan in 2019. In het halfjaarverslag is opgenomen dat NS in de eerste helft van 2023 € 1.417 miljoen aan reizigersopbrengsten in Nederland heeft gerealiseerd. Tussen 2019 en 2023 zitten vier jaren waarin tarieven zijn geïndexeerd wat leidt tot hogere opbrengsten. De doorgevoerde indexatie was echter niet voldoende om de werkelijke kostenstijging door inflatie te compenseren. In deze vier jaar is slechts een deel van de kostenstijging doorberekend aan de reiziger. In die vier jaar is een «indexatiegat» van ongeveer 14% ontstaan. De

additionele tariefindexatie is bedoeld de helft van dit indexatiegat te dichten. De andere helft lost NS zelf op door maatregelen te treffen. *Betaalbaarheid van het ov is voor deze leden van groot belang. Daar passen dergelijke forse tariefstijgingen niet bij. Kan de Staatssecretaris op een rij zetten met hoeveel procent de prijs van alle tickets bij NS zijn gestegen sinds aanvang van de huidige concessie? Kan ook aangegeven worden welke maatregelen de Staatssecretaris overwogen heeft om te voorkomen dat in de nieuwe concessie de tarieven verder zullen stijgen?* (GL/PvdA)

Uit cijfers van Translink/CBS blijkt bovendien dat op dinsdag en donderdag de ochtendspits nog steeds onder het niveau van 2019 liggen. Waarom moeten reizigers dan toch meer gaan betalen? (GL/PvdA)

Om op een rij te zetten met hoeveel procent de prijs van *alle* tickets is gestegen, is een gewogen gemiddelde stijging van *alle* tickets nodig. Dit is niet beschikbaar. Wel kunnen we kijken naar de jaarlijkse stijging van het treinkaartje voor retour/enkele reis tweedeklas. Deze is hieronder op een rij gezet. Deze stijging komt tot stand op de manier zoals opgenomen in de concessie, door o.a. de prognose voor de consumentenprijsindex (CPI) en de stijging of daling van de gebruiksvergoeding van ProRail.

Jaar	Prijsaanpassing retour/enkele reis tweede klas
2015	1,98%
2016	2,09%
2017	0,39%
2018	1,22%
2019	1,80%
2020	1,50%
2021	1,50%
2022	1,80%
2023	5,51% ¹

¹ In 2023 heeft NS de tarieven van bepaalde kaartsoorten verhoogd, en die van andere kaartsoorten verlaagd. Hierbij is Enkele Reizen en Retouren tweede klas met 5,51% te verhoogd en Traject Vrij, Altijd Vrij en Trein Vrij juist verlaagd, met 2,38%. Tegenover het in de tabel vermelde percentage van 5,51% prijsverhoging staan dus ook prijsverlagingen.

In het overleg tussen NS, lenW en de aandeelhouder over het terugdringen van het financieel tekort op de nieuwe concessie zijn een groot aantal maatregelen in overweging genomen. Uiteindelijk is gekozen voor een mix van maatregelen waarin door bijdragen van lenW, de aandeelhouder en NS de reiziger zoveel mogelijk is ontzien.

Klopt het daarnaast, zo vragen deze leden, dat NS de tarieven van dalkortingskaarten de laatste jaren flink heeft verhoogd? (GL/PvdA)

De ontwikkeling van het Dal Voordeel abonnement laat gedurende de looptijd van de huidige concessie het volgende beeld zien. In 2015 t/m 2018 heeft NS dit abonnement helemaal niet in prijs verhoogd. In 2018 is naast het Reizen op Saldo (ROS) Dal Voordeel abonnement het NS Flex Dal Voordeel abonnement geïntroduceerd voor € 5,00 per maand. De prijs van het ROS Dal Voordeel abonnement is in 2019–2021 in lijn gebracht met de prijs van het NS Flex Dal Voordeel abonnement. Het NS Flex Dal Voordeel abonnement is sinds 2018 slechts beperkt verhoogd. Per 1/1/23 was er wel een bovengemiddelde verhoging. Toen is de prijs van het Dal Voordeel abonnement (Flex en ROS) verhoogd van € 5,10 naar € 5,60 per maand. Ik herken het beeld niet dat de tarieven van dalkortingskaarten fors zijn verhoogd.

Als dat zo is, is reizen in de daluren onaantrekkelijker geworden. Waarom wil het kabinet dan toch een spitsheffing invoeren? Kan bij dit antwoord betrokken worden dat de dienstregeling in de daluren fors is uitgekleed en dus spitsreizen nog aantrekkelijker heeft gemaakt? (GL/PvdA)

Gegeven het bovenstaande antwoord deel ik het beeld niet dat reizen in de daluren onaantrekkelijker is geworden. Met tariefdifferentiatie wordt beoogd het reizen in het dal aantrekkelijker te maken dan het reizen in de spits.

En mocht NS toestemming krijgen om een spits toeslag in te voeren, wat zijn dan de gevolgen voor mensen die een trajectkaart of een altijd vrij abonnement hebben? Blijven deze abonnementen bestaan of moeten ook deze mensen voor de spits aparte tickets gaan aanschaffen? (GL/PvdA)

NS zal met concrete voorstellen komen over hoe tariefdifferentiatie optimaal ingericht kan worden. Deze voorstellen ga ik aan de hand van een nog op te stellen afweegkader beoordelen. Hoe gevolgen voor trajectkaarten en altijd vrij abonnementen in de voorstellen van NS opgenomen zullen zijn is mij nog niet bekend.

De leden van de D66 fractie lezen dat het Ministerie van Financiën akkoord gaat met een lager rendement op de concessie. Hoeveel rendement is dat? (D66)

Het betreft een rendement op gemiddeld geïnvesteerd vermogen (ROI) van 4% gemiddeld over de gehele concessieperiode.

Beschikt de Staatssecretaris over informatie van de reizigersaantallen of effecten als gevolg van de prijsstijgingen (13,5% in 2024)? Verwacht zij dat dit het autogebruik zal stimuleren? (D66)

De genoemde 13,5% prijsstijging herken ik niet. De tarieven voor 2024 moeten nog door NS worden vastgesteld.

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris nadere uitleg te geven over hoe haar ministerie en NS in het nieuwe tariefstelsel aandacht wil geven aan kwetsbare beroepsgroepen? Hoe gaat zij dat concreet doen? Krijgen deze groepen korting? Gaat het om afspraken met werkgevers? Is het concretiseren van deze eis conditioneel voor het invoeren van het nieuwe tariefstelsel? Zijn er tracés die zij wil uitzonderen van de pilots, omdat hier weinig alternatieven zijn? (D66)

NS zal met concrete voorstellen komen over hoe tariefdifferentiatie optimaal ingericht kan worden. IenW zal deze voorstellen toetsen aan de hand van een nog op te stellen afweegkader. De positie van kwetsbare groepen is één van de criteria in dit afweegkader waarop getoetst wordt. Over mogelijke pilots en het uitzonderen van tracés waar weinig alternatieven zijn, zijn nog geen besluiten genomen.

Het lid vindt het goed dat het in de kern gaat over betrouwbare dienstregelingen neerzetten voor de reizigers, die daarnaast zoveel mogelijk ontzien dienen te worden. Echter ziet het lid van de fractie BBB dat get reizen met de trein vandaag de dag alsmaar duurder aan het worden is, iets wat het lid moeilijk kan accepteren. Het lid constateert dat I&W de NS hierin financieel tegemoetkomt om de kosten voor de reiziger zo laag mogelijk te houden, maar het zo laag mogelijk wordt al te hoog. Hoeveel ruimte is er voor de politiek met het ingaan van de concessie om te zijner tijd bij te sturen op betaalbaarheid voor de reiziger? (BBB)

De politiek heeft in beginsel de mogelijkheid om te vragen om aanpassing van de concessiebepaling over tariefruimte. Aan het inperken van de tariefruimte om minder prijsstijging af te dwingen, hangt een prijskaartje welke gedekt zal moeten worden. Dat kan tot gevolg hebben dat de concessiesubsidie verhoogd moet worden, wat ten koste gaat van de belastingbetaler of kan leiden tot verschraving van de dienstregeling. Deze afweging tussen verschillende belangen heb ik voortdurend moeten maken tijdens de gesprekken met NS.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering of het klopt dat het de NS met de Non-integrated Reservation Ticket-structuur (NRT-tariefstructuur) is toegestaan om de huidige grenstoeslag te handhaven en dat – net als op dit moment – kortingsabonnementen niet gelden in deze treinen in België. Ook hierbij vragen zij waarom dit het geval is en op welke wijze de regering zich heeft ingespannen deze af te

schaffen. Zij vragen de regering of zij erkent dat het behouden van deze toeslagen zich niet goed verhoudt tot de wens om internationaal treinvervoer concurrerender te maken met vliegverkeer. (ChristenUnie)
Ik zet mij in om de internationale spoorverbindingen van en naar Nederland zo aantrekkelijk mogelijk te maken. De tariefbevoegdheid, en daarmee ook de grenstoeslag, ligt bij vervoerders. NS maakt hierover afspraken met haar partnervervoerders over de grens en houdt zich daarbij aan de Non-Integrated Reservation Ticket-structuur die is vastgesteld in de Europese Spoorwegunie. Daarnaast is NS voor prijzen van internationale treindiensten ook mede afhankelijk van de prijs die de buitenlandse vervoerder hanteert.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering waarom er niet voor is gekozen om in afspraken over gratis reizen voor kinderen (Kids Vrij) te borgen in het programma van eisen, en NS te verplichten trajectabonnementen aan scholieren aan te bieden tegen gereduceerd tarief. (ChristenUnie)

De reden dat afspraken over gratis reizen voor kinderen niet in de ontwerpconcessie zijn geborgd, is dat het huidige Kids Vrij abonnement ook bij andere treinvervoerders geldig is. Dit vraagt dus concessie-overstijgende afspraken en kan niet eenzijdig van NS worden geëist in de concessie. Ik ben verder op dit thema ingegaan in mijn brief van juli 2023, waarmee het tariefonderzoek aan uw Kamer is aangeboden.²

3. Financieel – Tariefdifferentiatie

De leden van de VVD-fractie hebben verschillende berichten gelezen over de aangekondigde spitsheffing. Kan de Staatssecretaris nauwkeurig reflecteren op het artikel «Treinreis in de spits wordt veel duurder» uit het Financieel Dagblad van 5 september jongstleden? Kan de Staatssecretaris gedetailleerd toelichten welke afspraken zij met NS gemaakt heeft om te voorkomen dat de reiziger in plaats van meer, juist minder gebruik gaat maken van de trein, zoals het artikel suggereert? (VVD)

In de ontwerpconcessie is opgenomen dat NS ruimte krijgt om voorstellen te doen voor tariefdifferentiatie. Met tariefdifferentiatie wordt bedoeld dat het reizen op drukke momenten en op drukke trajecten duurder wordt en het reizen in rustige treinen juist goedkoper. IenW zal de voorstellen van NS beoordelen op basis van een nog vast te stellen afwegingskader. In de eerste voorbeeldberekeningen van NS, die met mij zijn gedeeld, wordt uitgegaan van per saldo meer reizigers en als gevolg hiervan een hogere bezettingsgraad. Los hiervan is het voornemen om NS in 2024 en 2026 3,5% extra tariefruimte te gunnen waarmee de tarieven weer meer in lijn komen met de kostenstijging en inflatieontwikkeling. In 2025 zullen de tarieven niet nog eens met 3,5% worden (boven inflatieontwikkeling) verhoogd, zoals het FD suggereert.

De leden willen verder graag weten of de Staatssecretaris waar het gaat om de spitsheffing uitgezocht heeft in hoeverre de groep reizigers die nu al voordeliger kan reizen buiten de spits, dat al doet. Zijn het niet vooral de reizigers die gebonden zijn aan de spits, die de spitsheffing moeten gaan betalen omdat zij geen alternatief hebben zoals reizen buiten de spits? (VVD)

Heeft de Staatssecretaris laten doorrekenen welke gevolgen dat voor deze groep heeft? (VVD)

En heeft de Staatssecretaris ook laten doorrekenen welke gevolgen dat bijvoorbeeld heeft voor de werkgevers van de reizigers waartoe deze groep behoren, aangezien de werkgever vaak de reiskosten betaalt? (VVD)
Hoe vallen die bedragen uit en waarom acht de Staatssecretaris dat verantwoord? (VVD)

² Kamerstuk 29 984, nr. 1125.

NS werkt op dit moment aan meerdere voorstellen voor een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel. De exacte waarden van de verschillende elementen en bedragen daarvan liggen echter nog niet vast. Ook werkt NS nog aan een implementatiestrategie. In de nieuwe concessie is vastgelegd dat er bij de ontwikkeling van voorstellen voor een nieuw tariefstelsel aandacht moet zijn voor specifieke beroepsgroepen die door de aard van hun werkzaamheden in de spits moeten reizen en niet door hun werkgever gecompenseerd worden. Dit is een belangrijk onderdeel van het afweegkader dat ik zal ontwikkelen om de uiteindelijke voorstellen van NS mee te beoordelen.

De leden horen ook graag waarom de Staatssecretaris toch ervoor kiest om met de concessie NS de mogelijkheid te bieden tot een spitsheffing. (CDA)

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat hun vrees voor de invoering van een spitstoeslag in de trein gegrond is. Deze leden zijn hier van meet af aan tegenstander van geweest, wat ook blijkt uit de aangehouden moties van het lid Van der Graaf (Kamerstuk 29 984, nr. 1070 en Kamerstuk 29 984, nr. 1117). Deze leden zijn van mening dat een spits-toeslag geen onderdeel kan zijn van een aantrekkelijk spoorproduct. Zij vragen de Staatssecretaris daarom van deze mogelijkheid af te zien. (ChristenUnie)

Het al dan niet invoeren van een spitsheffing is onderdeel van de mogelijkheid die ik NS geef om plannen voor tariefdifferentiatie uit te werken. Daarbij hoort ook verlaging van de tarieven in het dal. Deze combinatie van maatregelen beoogt de spreiding van reizigersstromen over uren van de dag, dagen van de week en trajecten. Dit leidt tot een beter vervoersproduct en lagere materieelkosten voor NS. Over invoering van tariefdifferentiatie wordt besloten als NS concrete voorstellen daartoe aan mij heeft voorgelegd en ik deze aan de hand van het nog op te stellen afweegkader heb beoordeeld.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke alternatieven voor een spitsheffing overwogen zijn, en op welke gronden besloten is daarvan af te zien en een spitsheffing toe te staan. (ChristenUnie)

Zij vragen de regering of overwogen is om nader onderzoek te laten uitvoeren naar de effectiviteit en efficiëntie van andere maatregelen om spitsdrukke tegen te gaan, zoals het aanpassen van het fiscale regime rond thuiswerkvergoedingen. (ChristenUnie)

NS werkt aan meerdere voorstellen voor een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel. Exacte bedragen en instelwaarden liggen nog niet vast. Ik wil NS ruimte geven om met voorstellen te komen, die ik vervolgens beoordeel aan de eisen die in artikel 30 van de nieuwe concessie zijn vastgelegd. Er zijn ook alternatieve instrumenten overwogen om reizigers te spreiden en de spits te ontlasten. Deze maatregelen zijn in artikel 13 van de nieuwe concessie vastgelegd. Dit betreft onder andere communicatie-maatregelen maar ook samenwerking met onderwijsinstellingen, grote werkgevers, werkgevers- en werknemersorganisaties en relevante overheidsorganisaties.

Deze leden vragen de regering waarom gekeken wordt naar beroepsgroepen in plaats van maatschappelijk relevante reizen. (ChristenUnie) Kwetsbare beroepsgroepen zijn voor het uitoefenen van hun beroep en daarmee inkomensvoorziening afhankelijk van een treinreis in de spits. Dit is eenvoudiger te operationaliseren dan het afbakenen van wat een maatschappelijk relevante reis is. Het hanteren van de definitie maatschappelijk relevante reizen is moeilijk uitvoerbaar.

Tevens vragen zij waarom de NS zelfstandig kan bepalen voor welke groepen dit geldt. Zij vragen of dit geen taak van de concessieverlener zou moeten zijn. (ChristenUnie)

NS draagt voorstellen aan met betrekking tot compensatie voor beroepsgroepen. De concessieverlener beoordeelt aan de hand van het afweegkader of deze voorstellen worden overgenomen.

In het tarievenonderzoek lezen de leden van de ChristenUnie-fractie dat een van mogelijke oplossingen aanpassingen in de aftrekbaarheid van reiskosten is. De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat kwetsbare personen, veelal geen gebruik maken van dergelijke regelingen omdat zij daarover geen kennis- en kunde bezitten. Zij vragen de regering hoe zij dit gewogen heeft. (ChristenUnie)

Zoals ook in het antwoord op voorgaande vraag aangegeven, draagt NS voorstellen aan met betrekking tot compensatie voor beroepsgroepen. Invoering van tariefdifferentiatie combineren met aftrekbaarheid van reiskosten voor kwetsbare personen is daarbij een te overwegen optie. Voor dit voorstel is overleg met het Ministerie van Financiën nodig. Kennis- en kunde bij kwetsbare groepen van fiscale regelingen zal in deze overleggen worden meegewogen in relatie tot de effectiviteit van deze maatregel.

Zij vragen de regering of zij dit erkent en een eventuele spitsheffing op het spoor pas wil toestaan, als dat ook voor de auto geldt. (ChristenUnie)

Hogere tarieven voor reizen op drukke momenten en op drukke trajecten, als onderdeel van tariefdifferentiatie, heeft als primair doel om reizigersstromen te spreiden. Daarmee wordt het vervoersproduct verbeterd en wordt het reiscomfort voor de reiziger vergroot. Een koppeling met een spitsheffing voor de auto kan op voorhand niet worden gelegd. Besluitvorming daarover valt buiten de scope van de nieuwe concessie.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat een nieuw tariefstelsel opbrengstneutraal wordt ingevoerd. Elders lezen zij dat de NS nog ruimte krijgt om een uitwerking van een gedifferentieerd tarievenstelsel te maken. Zij vragen de regering of de mogelijkheid bestaat dat dit tariefstelsel niet opbrengstneutraal zal zijn, maar gaat fungeren om extra inkomsten te verwerven. (ChristenUnie)

In het afweegkader, dat wordt opgesteld ter toetsing van de voorstellen van NS voor tariefdifferentiatie, wordt opgenomen dat invoering van tariefdifferentiatie opbrengstneutraal moet zijn. Eventuele tariefdifferentiatie mag niet resulteren in extra opbrengsten voor NS.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Staatssecretaris te expliciteren welke ruimte er in de concessie bestaat om alsnog af te zien van een gedifferentieerd stelsel, ook als die mogelijkheid daar wel in opgenomen is. Zij vragen welke voorwaarden expliciet opgenomen zijn in de concessie om dit te garanderen. (ChristenUnie)

Zij vragen welke ruimte een volgend Kabinet heeft om alsnog af te zien van een dergelijke spitsheffing. Zij vragen welke rol de Tweede Kamer in dit voorgenomen proces heeft, en of het mogelijk is dit gedifferentieerde stelsel aan een voorhangprocedure in de Kamer te onderwerpen. (ChristenUnie)

In de concessie is aan NS de ruimte geboden om met voorstellen te komen voor tariefdifferentiatie. De mogelijkheid bestaat dat geen van de voorstellen aan de criteria van het nog op te stellen afwegingskader zal voldoen. In dat geval zal tariefdifferentiatie niet worden ingevoerd. Het niet doorvoeren van tariefdifferentiatie heeft mogelijk wel effect op de prestaties van NS, bijvoorbeeld zitplaatskans.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar de belemmeringen bij het invoeren van een spitsheffing. Zij vragen welke technische belemmeringen hier nog voor bestaan, welke investeringen hiervoor gedaan moeten worden en wat de kosten zijn om dit mogelijk te maken. (ChristenUnie)

Zij vragen de regering te garanderen dat inwerkingtreding van een nieuw tariefstelsel nooit zal leiden tot problemen bij in- en uitchecken, betaalautomaten en facturering. (ChristenUnie)

Tot nu toe heeft NS nog geen concrete voorstellen bij lenW ingediend op basis waarvan belemmeringen, kosten en investeringen goed in beeld zijn gebracht. In de afweging van concrete voorstellen van NS voor tariefdifferentiatie zullen mogelijke nadelen, zoals die in vraagstelling zijn benoemd, worden meegewogen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering waarom zij NS niet verplicht heeft zich aan te sluiten bij het minimumtarief zoals is opgenomen in het landelijke tarievenkader van de decentrale concessieverleners. (ChristenUnie)

Ik ben nader op dit thema ingegaan in de brief waarmee het tariefonderzoek in juli 2023 aan uw Kamer is aangeboden.³ Elke concessie kent zijn eigen kostenbasis. Dat geldt zeker ook voor de HRN-concessie ten opzichte van decentrale concessies. Aansluiten bij het landelijk minimumtarief ligt daarom niet voor de hand. Ik weeg daarin mee dat bij het regionale spoor een vergelijkbare systematiek als die van NS wordt gehanteerd en dat de regionale spoorconcessies ook geen verplichting kennen om zich bij het landelijke tarievenkader aan te sluiten.

4. Financieel – HSL

De leden van de fracties van PvdA en GroenLinks vragen het kabinet waarom van de nieuwe concessie geen gebruik is gemaakt om de HSL-toeslag af te schaffen. (GL/PvdA)

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de HSL-toeslag behouden blijft. Zij vragen de regering waarom dit het geval is en op welke wijze zij zich heeft ingespannen om deze af te schaffen, conform motie met Kamerstuk 29 984, nr. 1029 en waarom dit niet tot resultaat heeft geleid. (ChristenUnie)

De HSL-toeslag is een toeslag voor het gebruik van de hogesnelheidsinfrastructuur tussen Schiphol Airport en Rotterdam Centraal. Reizigers die deze toeslag niet willen betalen, kunnen ervoor kiezen om via het conventionele spoor te reizen (via Leiden, Den Haag en Delft). Ook zorgt het heffen van een toeslag voor het snellere product op de HSL-Zuid voor een betere spreiding van reizigers over beide lijnen. Daarnaast heeft het afschaffen van de HSL-toeslag financiële gevolgen en zou daarom op een andere manier (in de concessie) gecompenseerd moeten worden.

Zij vragen ook hoeveel extra reizigers de HSL zou trekken als de HSL-toeslag zou worden afgeschaft? (GL/PvdA)

Het is niet bekend hoeveel extra reizigers gebruik zouden maken van de HSL zonder de HSL-toeslag. Reizigers die deze toeslag niet willen betalen, kunnen ervoor kiezen om via het conventionele spoor te reizen. Het heffen van een toeslag voor het snellere product op de HSL-Zuid tussen Schiphol Airport en Rotterdam Centraal draagt bij aan een betere spreiding van reizigers over beide lijnen.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de HSL-treinen al geruime tijd met een beperkte snelheid rijden over de HSL vanwege problemen met de viaducten. Desondanks blijft NS de HSL-toeslag vragen. Deze leden vragen wat de rechtvaardiging is om reizigers voor deze treinen extra te laten betalen terwijl de treinen juist langzamer rijden. De leden horen graag wat dit volgens de Staatssecretaris zou moeten betekenen voor de nieuwe concessie. (CDA)

Op een deel van de HSL heeft ProRail in verband met de veiligheid de snelheid verlaagd naar 80 kilometer per uur. De verwachting is nu dat de snelheid in 2025 weer opgehoogd kan worden naar 300 kilometer per uur. Op de rest van de HSL kunnen treinen wel de gebruikelijke snelheid rijden. Deze tijdelijke snelheidsbeperking heeft geen impact op de concessieafspraken voor de nieuwe HRN-concessie.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 1125.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Staatssecretaris kan bevestigen dat de reistijdwinst tussen Rotterdam en Schiphol via de HSL grotendeels wordt gerealiseerd door de kortere afstand en niet zo zeer door de snelheid. Zij vragen of dit correct is, en zo ja, wat dan de reden is om een HSL-toeslag te vragen aangezien dit niet de snelheid is. (ChristenUnie)

Snelheid is niet de enige factor die bepalend is voor reistijdwinst. Deze winst is een combinatie van een hogere snelheid, een kortere route en minder halteringen. Daarnaast is de HSL-toeslag een toeslag voor het gebruik van de hogesnelheidsinfrastructuur. De reiziger betaalt deze toeslag voor een snellere verbinding over de HSL. Ten noorden van Rotterdam hebben reizigers de mogelijkheid om via het conventionele spoor te reizen. Ten zuiden van Rotterdam is deze keuzemogelijkheid er niet en daarom wordt er op dit traject geen toeslag gevraagd. Het heffen van een toeslag voor het snellere product op de HSL-Zuid tussen Schiphol Airport en Rotterdam Centraal zorgt voor een betere spreiding van reizigers over beide lijnen. Hetgeen ook leidt tot minder knelpunten. Dit volgt bijvoorbeeld ook uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021. *Deze leden vragen ook waarom in de HSL geen toeslag wordt gevraagd ten zuiden van Rotterdam maar wel ten noorden van Rotterdam. (ChristenUnie)*

Ten noorden van Rotterdam hebben reizigers de mogelijkheid om via het conventionele spoor te reizen (via Leiden, Den Haag en Delft). Ten zuiden van Rotterdam is deze keuzemogelijkheid er niet en daarom wordt er op dit traject geen toeslag gevraagd.

Deze leden vragen of het klopt dat deze treinen ten zuiden en ten noorden van Rotterdam even hard rijden. Als dat klopt, vragen zij wat de maatschappelijke rechtvaardiging is om wel een toeslag te vragen van de reizigers tussen Rotterdam en Schiphol Airport. (ChristenUnie)

In theorie kunnen treinen ten zuiden en ten noorden van Rotterdam even hard rijden. De HSL-toeslag is een toeslag voor het gebruik van de hogesnelheidsinfrastructuur. De reiziger betaalt deze toeslag voor een snellere verbinding over de HSL. Ten noorden van Rotterdam hebben reizigers de mogelijkheid om via het conventionele spoor te reizen (via Leiden, Den Haag en Delft). Ten zuiden van Rotterdam is deze keuzemogelijkheid er niet en daarom wordt er op dit traject geen toeslag gevraagd. Daarnaast heeft de HSL-toeslag een vervoerkundig reden: het heffen van een toeslag voor het snellere product op de HSL-Zuid tussen Schiphol Airport en Rotterdam Centraal zorgt voor een betere spreiding van reizigers over beide lijnen, waardoor minder knelpunten ontstaan. Dit volgt bijvoorbeeld ook uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021.

5. Volume

De leden van de VVD-fractie zijn daarnaast benieuwd in hoeverre heeft de Staatssecretaris grip heeft op het aantal treinen dat NS in de spits inzet en dus, op het voorkomen van de situatie waarin NS door het aantal ingezette treinen kunstmatig laag te houden, de prijs kunstmatig hoog kan houden? Welke instrumenten heeft de Staatssecretaris om hierop te sturen en zo nodig in te grijpen? (VVD)

Anders dan in de huidige concessie, is het volume (het aantal treinen) dat NS gaat rijden strikter voorgeschreven, ook in de spits. NS kan dus, uitzonderingen daargelaten, niet minder treinen dan in het volume is opgenomen gaan rijden. Tegelijkertijd wordt er gestuurd op drukte in de treinen met de kernprestatie indicator (KPI) voor zitplaatskans. Daarbij is juist onderscheid naar de spitsperiode, waar NS op kan acteren door o.a. de materieelinzet en treinlengtes. Ten opzichte van de huidige concessie wordt er dan ook meer vastgelegd.

De leden van de VVD-fractie zijn tevens benieuwd hoe de Staatssecretaris gaat voorkomen dat door het toekennen van meer verbindingen via de

HRN-concessie, de capaciteit op het spoor wordt dichtgereden, waardoor er juist geen ruimte meer resteert voor andere vervoerders dan NS, bijvoorbeeld op basis van open toegang? Deelt zij de opvatting dat dit in strijd is met doel en geest van het Vierde spoorwegpakket? Welke garanties biedt zij om die situatie te voorkomen?

(VVD)

Uitgangspunt in de Europese wet- en regelgeving is dat de reikwijdte van de concessie in verhouding staat tot de gestelde beleidsdoelen. Ik ben overtuigd dat dit bij de huidige ontwerpconcessie het geval is. Daartoe is de reikwijdte en het volume van de concessie nauwkeurig vastgelegd. *Deze leden vragen de Staatssecretaris naar de haalbaarheid van de gestelde doelen in de nieuwe HRN-concessie en de wijze waarop er afgerekend wordt indien de afspraken niet worden nagekomen. De betrouwbaarheid van de treinen is in Nederland niet om over naar huis te schrijven. Er is een groot personeelstekort, te weinig zitplaatsen, veel uitval en de tarieven worden steeds hoger. Deze leden vragen de Staatssecretaris om in deze concessie flexibiliteit in te bouwen om effectief te kunnen bijsturen op de dienstverlening. Dat is de overheid verplicht richting de reiziger.* (PVV)

Ik heb diverse sturingsinstrumenten tot mijn beschikking om een interventie te plegen, die zijn in de concessie opgenomen. Daarnaast geeft de midterm review mij flexibiliteit om de concessie halverwege de looptijd bij te stellen (met wederzijds goedkeuren) als dit nodig is. *De leden van de fracties van PvdA en GroenLinks lezen dat veel stations de concessie-eis gelijk is aan de huidige concessie: twee treinen per uur per richting. Volgens de consumentenorganisaties in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) is er op veel trajecten buiten de Randstad ruimte dit uit te breiden naar vier Sprinters per uur. Kan specifiek voor elk traject afzonderlijk waar volgens de consumentenorganisaties in het Locov deze uitbreiding mogelijk is onderbouwen waarom het kabinet toch akkoord gaat met twee keer per uur? Dit betreft de trajecten: Arnhem Centraal–Zutphen, Oss–’s-Hertogenbosch (buiten de spitsuren), Zaandam–Hoorn, Veenendaal Centrum–Rhenen, Dordrecht–Breda, Harderwijk–Amersfoort Centraal (buiten de spitsuren), ’s-Hertogenbosch–Eindhoven Centraal–Helmond en Lelystad Centrum–Zwolle.* (GL/PvdA)

Graag ontvangen deze leden een verklaring voor de lage frequentie van Sprinters op deze trajecten gezien het feit dat op verschillende decentrale spoordiensten buiten de Randstad wel vier keer per uur wordt gereden? (GL/PvdA)

In algemene zin zijn de frequenties op de baanvakken afgestemd op de (verwachte) vervoervraag. In het kader van de nieuwe concessie is ook het verhogen van de minimum stationsbediening naar vier keer per uur onderzocht op de trajecten waar dat infrastructureel mogelijk is, waaronder op (een deel van) de genoemde trajecten. Daaruit volgt dat wat capaciteit betreft inderdaad kan, maar ook dat het aantal reizigers in de periode tot 2033 onvoldoende hoog is zodat verhoging van de frequenties aanzienlijke extra exploitatiemiddelen vraagt. Vanwege het financiële kader heb ik hier nu niet voor gekozen. Tegelijkertijd heeft NS een rol in het verbeteren van het product zodat de reizigersvraag zich sterker ontwikkelt.

Kan de Staatssecretaris ook aangeven hoe het kan dat andere vervoerder stellen dat zij op trajecten een uitgebreidere dienstregeling kunnen aanbieden dan NS? (GL/PvdA)

Specifiek voor de situatie op de lijnen tussen Zwolle en Leeuwarden/ Groningen geldt dat een andere vervoerder op een andere manier om kan gaan met het aanbieden van een dienstregeling dan NS omdat zij een andere manier van werken hanteert. Door het hanteren van een ander

bedieningsmodel (eenmansbediening) kunnen andere vervoerders kortere reistijden bieden en meer stations bedienen.

In Annex 2 lezen de leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties een ondergrens voor het uiteindelijk eindbeeld van de dienstregeling. Op bladzijde 150 van de Nota van Antwoord staat dat treinen bovenop deze ondergrens alleen in het eindbeeld worden opgenomen «indien verwachte knelpunten zich voordoen». Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer er sprake is van een knelpunt? (GL/PvdA)

Is dit niet een erg ruime, multi-interpreteerbare bepaling? (GL/PvdA)
Er is sprake van een knelpunt als het aantal reizigers in de spits niet meer past in de treinen op de maximale lengte die kan worden gereden (gezien de perronlengte die aanwezig is). Voor de HRN-concessie is dit gebaseerd op de vigerende Integrale Mobiliteitsanalyse (2021). Bij de midterm review in 2027 zal gecheckt worden of er aanleiding is om op bepaalde trajecten het volume aan te passen.

Deelt de Staatssecretaris de mening dat het aantal reizigers ook kan groeien als het aanbod verbeterd op trajecten waar nog geen knelpunt is? (GL/PvdA)

Ja, een verbeterd treinproduct leidt in de regel ook tot meer reizigers. Echter, het rijden van meer treinen leidt ook tot hogere kosten. Als de kosten meer toenemen dan de (extra) reizigersvraag oplevert betekent dat in de regel dat er meer op de exploitatie moet worden toegelegd.

Klopt het, zo vragen de leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties, dat in de vroege ochtend tussen vijf en zes uur al veel verkeer op de weg is vergelijkbaar met de omvang van het verkeer rond tien uur 's avonds. Zo ja, waarom stelt de nieuwe concessie voor dit uur niet tenminste dezelfde volume-eisen en minimumfrequenties als voor tien uur 's avonds? (GL/PvdA)

De meeste verkeersbewegingen (of OV-reizen) op de weg en het OV-systeem vinden plaats in de ochtend- en avondspits (grootweg van 7–9 uur en 16–18 uur). Tussen 5–6 uur is de verkeersintensiteit opkomend, met bijvoorbeeld veel mensen die naar hun werk gaan. 's Avonds is de verkeersintensiteit juist afbouwend en reizen mensen onder andere richting huis vanuit werk en/of sociaal recreatieve motieven.

Ten opzichte van de intensiteiten in de spitsen in de trein is de intensiteit tussen bijvoorbeeld 5–6 uur niet hoog. Wel is het zo dat de intensiteiten op de weg orde grootte vergelijkbaar zijn met die in de late avond. De volume-eisen zijn afgestemd op de (verwachte) vervoervraag, zowel geografisch als ook de spreiding over de dag. De aantallen OV-reizigers in het OV-systeem in de vroege ochtend zijn significant lager dan op de late avond. Daarom is het volume op die tijdstippen ook lager.

Kan de Staatssecretaris, gezien de vervoersvraag, verklaren waarom NS niet verplicht wordt de treindienst al vanaf vijf uur 's ochtends op te starten in plaats van NS nu alleen maar «te gerechtfertigen» vanaf die tijd te starten? (GL/PvdA)

Het volume is gespecificeerd voor bepaalde tijdsperiodes over de dag (dagvolume, avondvolume en nachtnet). NS is verplicht om vanaf 7:00 te voldoen aan het dagvolume, op alle trajecten. Om hieraan te kunnen voldoen vindt er een opbouw plaats, waardoor er ook in het uur/de uren voorafgaand al bediening is. Er kan immers niet op elk station tegelijk opgestart worden. Daarbij speelt ook de minimum stationsbediening mee, die vanaf 6:00 een minimale bediening van stations eist. Een specifiek volume voor de vroege ochtend is dan ook niet nodig omdat de bediening al geborgd wordt door de opbouw naar het dagvolume en de minimale stationsbediening vanaf 6 uur en omdat NS op deze manier de dienstregeling kan opbouwen.

Daarnaast vragen deze leden aandacht voor het feit dat met name in de (late) avonduren er regelmatig te beperkt materieel wordt ingezet. Op welke wijze, zo vragen zij, wordt in de nieuwe concessie hier meer op gestuurd? (GL/PvdA)

NS zet voldoende materieel in als er een voldoende zitplaatskans is voor de reiziger. In de praktijk blijken treinen boven de volnorm in de daluren weinig voor te komen. Om toch ook in de daluren beter op zitplaatskans te sturen heb ik een KPI toegevoegd rondom de zitplaatskans in het dal, waarmee ik sturing geef op het borgen van zitplaatsen in de daluren, waaronder dus de avond.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties krijgen uit de ontwerpconcessie de indruk dat er voor 2030 weinig uitbreiding van volume plaats zal vinden. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom dit niet gaat gebeuren, zelfs niet als het aantal reizigers sneller groeit dan verwacht? (GL/PvdA)

Er is in de concessie ruimte om het volume uit te breiden, waarmee forse reizigersgroei kan worden gefaciliteerd. De concessie gaat onder meer uit van extra treinaanbod dat stapsgewijs mogelijk wordt in het kader van PHS. Op de diverse PHS-trajecten zal er dan ook sprake zijn van een forse uitbreiding van het aantal treinen (PHS). De timing van invoering van de extra treinen is afhankelijk van de oplevering van de benodigde infrastructuur en het aantal verwachte reizigers op die trajecten. Het kan zo zijn dat de benodigde (PHS-)infrastructuur gereed is, maar dat extra treinen een of enkele jaren later gaan rijden vanwege onvoldoende reizigersvraag.

Daarnaast is NS in bepaalde jaren voor 2030 gerechtigd tot het zetten van extra productstappen. Dit is relevant bij grote reizigersgroei. Het gaat om de stappen die zijn opgenomen in bijlage 10 onder kopje b.ii en betreffen onder meer verhoging van de bediening tussen Enschede en Deventer (in de spitsrichting) frequentieverhogingen tussen bijvoorbeeld Houten Castellum en Utrecht Centraal en Driebergen Zeist en Veenendaal Centrum.

Ten slotte is NS gerechtigd om in afstemming met mij als concessieverlener hogere frequenties te gaan rijden als ruimtelijke ontwikkelingen daarom vragen. Dit kan bijvoorbeeld de nu nog niet voorziene bouw van een woonwijk zijn.

Kan de Staatssecretaris daarnaast aangeven op welke plek in de concessie conform de motie van de leden De Hoop en Van Raan (Kamerstuk 29 984, nr. 1045) wordt afgedwongen dat de dienstregeling voor stations buiten de Randstad verbeterd? (GL/PvdA)

In de concessie is opgenomen dat NS onder de concessie de bediening in de spitsen in de spitsrichting tussen Enschede en Deventer en vice versa kan verhogen en ook een extra trein per uur tussen Amersfoort Centraal en Deventer kan rijden. Daarnaast is op zaterdag de minimale bediening verhoogd op een groot aantal stations. Bovendien is op diverse PHS-trajecten, buiten de Randstad, sprake van een uitbreiding van het aantal treinen of de mogelijkheid daartoe. Verdere uitbreiding leidt tot extra exploitatiekosten. Een overweging daarbij is dat de verwachte reizigersvraag er ook niet is op deze trajecten. In de concessie is de mogelijkheid opgenomen de bedieningseisen/frequenties te verhogen. Dit wordt overwogen bij de actualisatie in 2027 die effect heeft vanaf 2030. Dan kan overwogen worden de motie verder uit te voeren.

Kan de Staatssecretaris voor elk station in Nederland, waar ook volgens de nieuwe concessie slechts twee keer per uur een trein stopt, onderbouwen dat er geen markt is voor vier treinen per uur, terwijl het in decentrale concessies op verschillende trajecten wel lukt om vier keer per uur een trein aan te bieden? (GL/PvdA)

Het volume in de concessie is zo opgebouwd dat de frequenties op de kaarten leidend zijn. Daar is op veel baanvakken een veel hogere frequentie dan 2x per uur aangegeven. De minimale bediening per station, per richting, staat op twee keer per uur, dan wel 1x per uur in de vroege ochtend en late avond. Dit betreft de absolute ondergrens van bediening per station. Er is onderzocht of op bepaalde trajecten de minimale bediening verhoogd kan worden naar 4x per uur. Gegeven de verwachte vervoervraag op die trajecten is hier niet voor gekozen. Dit is

ook in lijn met de onderzoeken die gedaan zijn in het kader van de Integrale Mobiliteitsanalyse (2021).

Kan de Staatssecretaris verder aangeven waarom akkoord is gegaan met het handhaven van het huidige volume op de trajecten Zwolle-Leeuwarden en Zwolle-Groningen, terwijl een andere vervoerder heeft aangegeven bereid te zijn onder dezelfde voorwaarden een veel hogere frequentie aan te bieden? (GL/PvdA)

Voor Zwolle – Leeuwarden en Zwolle – Groningen geldt dat een andere vervoerder, in open toegang, op een andere manier om kan gaan met het aanbieden van een dienstregeling dan een concessievervoerder. Juist bij het type treindienst waar het hier om gaat, bestaat het risico dat een vervoerder in open toegang haar bediening of klantvoorwaarden versobert, of zelfs de gehele dienstverlening stopzet, als de opbrengsten tegenvallen. Een open-toegang vervoerder heeft deze vrijheid, een vervoerder onder de concessie niet. De voorwaarden waaronder de concessiehouder en een andere vervoerder opereren zijn dus niet dezelfde. In dit geval heb ik gekozen voor het opnemen van deze lijn in de HRN-concessie. Zo garandeer ik de zekerheid van een continu en betrouwbaar aanbod.

Deelt de Staatssecretaris de mening van de leden van de fracties van PvdA en GroenLinks dat de reiziger met het aanbod in de concessie dus een slechter product krijgt dan in de markt mogelijk is? (GL/PvdA)

Waarom is met deze kennis niet besloten van NS een hogere frequentie te eisen in de concessie? (GL/PvdA)

Het eisen van hogere frequenties en het verplichten van NS deze te rijden (in tegenstelling tot een open-toegang vervoerder die deze verplichting niet kent) leidt tot een nog hogere exploitatiebijdrage. Belangrijk is op te merken dat de bediening, op basis van de concessie, op de verbinding tussen Zwolle en Leeuwarden verbetert ten opzichte van het bestaande aanbod onder de concessie. De provincie hoeft dus geen extra treindiensten meer in te kopen zoals nu wel het geval is.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties lezen dat de zaterdagdienstregeling, volgens bijlage 2 om twaalf uur s» middags ingaat. Daarvoor geldt alleen de minimumfrequentie van één of twee treinen per uur. Deze tijdsperiode is blijkens het Nota van Antwoord «afgeleid van de huidige praktijk». Klopt het dat ook bij de huidige afschaling er trajecten zijn waar op zaterdagochtend vier of meer treinen per uur rijden en dat in dienstregeling van 2019 op zaterdagochtend op veel meer trajecten meer dan twee treinen per uur reden? (GL/PvdA)

Ook hier geldt dat de frequenties zoals weergegeven op de zaterdagkaart het volume is op die dag. De minimumeis voor wat betreft de stationsbediening is de absolute ondergrens en het komt op meerdere locaties voor dat de huidige bediening en/of het geëiste volume hoger is in de tijdsperiode voor 12 uur. De begintijd voor het zaterdagvolume om 12 uur volgt uit de huidige praktijk, omdat dan overal het volledige volume, zoals op de kaart weergegeven, gereden wordt.

Alternatief zou zijn om een apart zaterdagochtend volume op te nemen, dat iets lager ligt dan het zaterdag dagvolume. Daar is niet voor gekozen onder andere vanwege de overzichtelijkheid, en omdat er in de opbouw naar het zaterdagvolume al hogere frequenties worden geboden dan de minimum stationsbediening. Ook in de huidige praktijk met alleen een minimale stationsbediening is te zien dat de geboden frequenties veelal hoger liggen. Hetzelfde volume eisen vanaf een vroeger moment op de ochtend betekent dat er extra treinen moeten gaan rijden, wat een negatief effect heeft op de financiële uitkomsten en afspraken.

Is de Staatssecretaris gelet op het feit dat in de huidige praktijk de frequenties dus hoger zijn bereid de eis in de concessie aan te scherpen zodat NS verplicht wordt het zaterdagvolume vanaf tien uur 's ochtends te

rijden? Zo nee, waarom is het acceptabel dat NS de frequenties op zaterdagochtend mag verlagen? (GL/PvdA)

Hetzelfde volume eisen vanaf een vroeger moment op de ochtend betekent dat er extra treinen moeten gaan rijden, wat een negatief effect heeft op de financiële uitkomsten en afspraken. Tussen 10 en 12 uur wordt er op een aantal trajecten namelijk nog opgebouwd. De suggestie om vanaf 10 uur te rijden is overwogen maar is niet overgenomen vanwege de extra treinen die dit vereist.

Klopt het in het verlengde hiervan dat NS met deze concessie de mogelijkheid krijgt dat de IC Rotterdam–Brussel met niet toegankelijk Belgisch materieel wordt gereden? (GL/PvdA)

Waarom is er niet voor gekozen NS te verplichten de IC Rotterdam–Brussel met toegankelijk materieel te rijden (zoals ICNG) dat ook gaat rijden op het traject Amsterdam–Brussel? (GL/PvdA)

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het klopt dat het de NS met deze concessie is toegestaan om de IC Rotterdam–Brussel met niet toegankelijk Belgisch materieel te rijden? (ChristenUnie)

Zij vragen waarom de regering er niet voor gekozen heeft om te verplichten de IC Rotterdam–Brussel met toegankelijk materieel te rijden, terwijl op het traject Amsterdam–Brussel wel met toegankelijk materieel gereden zal worden. (ChristenUnie)

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat er zoveel mogelijk naar gestreefd is om dezelfde kwaliteitseisen te laten gelden voor internationale als voor binnenlandse verbindingen, maar dat dit slechts beperkt mogelijk is. Zij vragen de regering aan te geven aan welke KPI's de internationale verbindingen wél moeten voldoen, en aan welke KPI's zij niet hoeven te voldoen. Zij vragen aan te geven op welke gronden dit onderscheid is gemaakt. Tevens vragen zij of het mogelijk is deze lijnen in de loop van de concessie alsnog onder de KPI's te brengen, bijvoorbeeld bij de actualisatie in 2027. (ChristenUnie)

Ook voor internationale treinen onder de concessie is het uitgangspunt dat deze toegankelijk zijn volgens de bij toelating geëiste Europese toegankelijkheidsnormen. Dat betekent dat nieuw aan te schaffen materieel, toegankelijk dient te zijn volgens deze eisen. Op het Nederlandse deel van de reis kunnen reizigers gebruikmaken van NS Reisassistentie. Voor internationale reizen kunnen reizigers te maken hebben met andere eisen aan hulpmiddelen en andere toegankelijkheidsvoorzieningen in de trein. De reden hiervoor is dat de exploitatie van die treindiensten plaatsvindt in samenwerking met buitenlandse vervoerders. Hierdoor heeft NS beperkte invloed op de voorwaarden en omstandigheden.

De leden van de fracties van PvdA en GroenLinks lezen dat NS met de concessieverlener het gesprek kan openen over het Netto Financieel Effect van de beoogde frequentieverhoging op het traject Roosendaal–Antwerpen. Deze leden constateren dat voor geen enkel ander traject dit financiële voorbehoud wordt gemaakt. Zij vrezen dat hiermee de deur wordt opengezet dat de frequentieverhoging die reeds jaren geleden is beloofd niet doorgaat. Kan de Staatssecretaris deze zorg wegnemen? (GL/PvdA)

Zoals in het MIRT 2022 is overeengekomen, wordt op dit moment gestudeerd op het verbeteren van de dienst tussen Roosendaal en Antwerpen door een frequentieverhoging en of versnelling. Daarom is nog niet bekend welke mogelijke kosten en opbrengsten gemoeid zijn met de introductie van een dergelijke dienst. Een afspraak maken over een netto financieel effect is in deze fase daarom niet aan de orde. Wanneer resultaten bekend zijn, dan kan een gesprek gestart worden over de mogelijke financiering ervan.

De leden van de D66 fractie merken op dat de Staatssecretaris schrijft dat zij zich «allereerst wil richten op het behouden van het huidige basiskwaliteitsniveau optimaliseren van treinaanbod». De leden van de D66 fractie merken op dat de HRN-concessie voor tien jaar wordt afgegeven en dus

verder zou moeten strekken dan alleen dat. Hoe ziet de Staatssecretaris dat? (D66)

Het aantal treinen volgt de ontwikkeling de reizigersaantallen. Ieder jaar rijden meer treinen dan in het jaar daarvoor. De concessie gaat daarnaast uit van extra treinaanbod dat stapsgewijs mogelijk wordt in het kader van PHS. Op de diverse PHS-trajecten zal er dan ook sprake zijn van een forse verbetering van het aantal treinen. De timing van invoering van de extra treinen is afhankelijk van de oplevering van de benodigde infrastructuur en het aantal verwachte reizigers. Het kan zo zijn dat de benodigde (PHS-)infrastructuur gereed is, maar dat extra treinen een of enkele jaren later gaan rijden vanwege onvoldoende reizigersvraag. Als mogelijke doorgroei hierop is het binnen deze concessie ook mogelijk gemaakt dat er meer treinen dan PHS rijden indien de vervoervraag hier aanleiding toe geeft, de zogenoemde Eindbeeldkaart. In de actualisatie van het volume in 2027 zal worden bekeken op welke trajecten dit aan de orde is, zodat hiervoor ook de benodigde eventuele extra investeringen in de infrastructuur kunnen worden onderzocht. Dan zal er tegen die tijd ook naar extra middelen moeten worden gezocht om eventuele extra maatregelen te financieren.

De leden van de CDA-fractie zijn ook benieuwd naar de uitvoering van de motie van de leden Van der Graaf en Van der Molen (Kamerstuk 29 984, nr. 1063) over uitbreiding van het nachtnet in het weekend naar meer middelgrote steden en naar alle landsdelen. (CDA)

De leden vernemen graag waarom in de concessie slechts is afgesproken dit pas bij de actualisatie van de concessie te onderzoeken. (CDA)

De leden horen graag aangeven waarom er niet voor gekozen is om vanaf de start van de concessie een eerste uitbreiding te doen. (CDA)

Het uitbreiden van het nachtnet naar alle landsdelen is in samenwerking met NS onderzocht. Hieruit blijkt dat een uitbreiding leidt tot extra exploitatiekosten die niet door extra gebruik van de trein in de nacht door reizigers wordt gedekt. Ik heb er daarom nu voor gekozen, gegeven het financiële kader, om nu geen extra uitbreiding van het nachtnet in de concessie op te nemen. In de concessieafspraken wordt uitgegaan van het 6Basisnetwerk (exclusief Zuidasdok). In 2027, ten tijde van de actualisatie, is de situatie wat betreft reizigersvraag mogelijk anders en ook het financiële kader. Daarom is dit het juiste moment invulling van de motie verder te onderzoeken.

De leden van de BBB-fractie staan achter de uitspraak dat een goed vervoerproduct, naast een betrouwbare dienstregeling, ook over onderwerpen als sociale veiligheid en toegankelijkheid gaat. Recentelijk kwam het nieuws naar buiten dat mensen in een rolstoel minder goed hun weg kunnen vinden op stations, daar heeft het lid Van der Plas recentelijk Kamervragen (Aanhangsel Handelingen II 2022/23, nr. 3653 over ingediend. Welke afspraken en ruimte is er in de concessie om te sturen op goed bereikbare stations voor mindervalide mensen? (BBB)

Eind 2022 was ruim 90% van alle treinstations in Nederland toegankelijk voor mensen met een beperking. In mijn brief aan uw Kamer d.d. 19 december 2022 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ik benadruk nogmaals dat ik toegankelijkheid van stations en van het rijdend materieel van belang vind. Over de toegankelijkheid van stationsgebouwen maak ik afspraken met ProRail (onder andere over perronhoogtes, liften en hellingbanen). Over zaken met betrekking tot bijvoorbeeld het rijdend materieel en reisassistentie heb ik in de concessie afspraken gemaakt met NS. In de concessie vraag ik van NS zich in te spannen om het reizen per trein zoveel mogelijk toegankelijk te maken. De bereikbaarheid van stations wordt in samenwerking met de infrastructuurmanager en NS-stations ingevuld. In de samenwerking met NS en ProRail vraag ik ook aandacht voor dit onderwerp.

Het valt de leden van de CDA-fractie op dat de meeste volume-uitbreidingen beperkt zijn tot de Randstad. De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of is onderzocht welke frequentieverhogingen op de bestaande infrastructuur mogelijk zijn buiten de Randstad. (CDA)

Zoals eerder aangegeven is, in het kader van deze nieuwe concessie ook het verhogen van de minimum stationsbediening naar vier keer per uur aan de orde gekomen op de trajecten waar dat infrastructureel mogelijk is. Daaruit volgt dat uitbreiding op bepaalde trajecten buiten de Randstad wat capaciteit betreft mogelijk is. De reizigersvraag om de hogere kosten die samenhangen met het rijden van meer treinen te dekken ontbreekt echter. Hogere kosten in combinatie met een ontbrekende reizigersvraag betekent dat er nog meer op de exploitatie moet worden toegelegd. Hogere frequenties kunnen dus financieel vaak niet uit.

Deze leden horen ook graag of er gestuurd wordt op de potentiële vervoervraag en niet op knelpunten. (CDA)

Knelpunten ontstaan doordat de geboden capaciteit de ontwikkeling van de vervoervraag niet bijhoudt. Als er zich knelpunten voordoen, verwacht ik van NS in principe dat zij, als dat mogelijk is, de frequenties verhoogt. Dat is een van de redenen waarom ik stuur op realisatie van het 6Basis-netwerk (exclusief Zuidasdok). Bij de actualisatie van het volume in 2027 wordt overwogen of het eindbeeld moet worden aangepast. In de ontwikkeling van het netwerk is ook aandacht voor de woningbouw-opgave en de potentiële extra vervoervraag die ontsluiting hiervan oplevert. Bij de actualisatie van het volume in 2027 zal bepaald worden op welke trajecten dit aan de orde komt.

De leden vernemen graag of voor alle frequentieverhogingen die buiten de Randstad qua capaciteit mogelijk zijn onderzocht is of er markt is voor deze frequentieverhogingen. Mocht dit niet het geval zijn, dan zijn de leden benieuwd hoe het kabinet dan inschat in hoeverre het aanbod van NS marktconform is. (CDA)

Het volume is gebaseerd op de (verwachte) vervoervraag, ook in lijn met de onderzoeken in het kader van Integrale Mobiliteitsanalyse (2021). Er is dus rekening gehouden met de markt in de volumes/frequenties die geboden worden.

De leden van de CDA-fractie horen graag meer over de minimumfrequenties op zaterdag en zondag, gerelateerd aan het aantal reizigers. Zij horen graag meer over welke formule hierbij is gehanteerd door de Staatssecretaris. Deze leden zijn benieuwd hoe het te verklaren valt dat bijvoorbeeld de stations Deventer en Venlo – met 15.000 respectievelijk 2.800 reizigers op een gemiddelde werkdag – slechts één keer per uur op zondag te hoeven worden bediend, terwijl voor Apeldoorn en Den Helder met 11.000 respectievelijk 3.000 reizigers dit twee keer per uur is. (CDA)

De minimale stationsbediening moet in samenhang worden gezien met de volumes (het aantal treinen per uur per baanvak per richting) die worden vereist in de concessie en zijn weergegeven op de kaarten. In bijlage 10 van de concessie. Hier komt uit naar voren dat bijvoorbeeld van en naar Venlo tenminste twee keer per uur een trein zal rijden, evenals naar Den Helder. Deventer en Apeldoorn worden beter dan dat bediend. Ik eis dat NS het volume rijdt zoals op de kaarten is opgenomen en zij kan daar in bepaalde gevallen (beperkt) van afwijken. De minimale stationsbediening is een absolute ondergrens waar NS in geen geval onder mag komen.

Ook vernemen deze leden graag waarom bijvoorbeeld Wezep op zaterdag wel 2x per uur moet worden bediend (800 reizigers op een gemiddelde werkdag) maar Rijssen slechts 1x per uur (1.800 reizigers op een gemiddelde werkdag). Deelt het kabinet de mening van genoemde leden dat de minimumfrequentie voor Venlo, Deventer en Rijssen op basis van het aantal reizigers aantoonbaar te laag is? De leden van de CDA-fractie vragen vanwege de grote beschikbaarheid van dit soort voorbeelden met

nadruk om alsnog de minimum frequentie op elk station op tenminste twee keer per uur te zetten, zeven dagen per week. (CDA)

De minimale stationsbediening moet in samenhang worden gezien met de volumes (het aantal treinen per uur per baanvak per richting) die worden vereist in de concessie en zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 10 van de concessie. Ik eis dat NS het volume rijdt zoals op de kaarten zijn opgenomen en zij kan daar in bepaalde gevallen (beperkt) van afwijken. Tussen Deventer en Rijssen is dit op zaterdag drie of vier keer per uur. De minimale stationsbediening is een absolute ondergrens waar NS in geen geval onder mag komen. In het geval van Rijssen is het op dit moment zo dat er op zaterdag niet voldoende vervoervraag is voor twee keer per uur een stoptrein. De eis in de concessie om vanaf 12 uur twee keer per uur een sprinter te rijden, is dus een verbetering. In het voorbeeld van Venlo is er sprake van een samenlooptraject, waar ook andere vervoerders rijden. Hier dient ook rekening mee te worden gehouden. *Deze leden horen graag of er onderzocht is of al deze uitzonderingen (bijlage 7) op de minimumfrequenties (bijlage 10) gerechtvaardigd zijn en waarop dit gebaseerd is. De leden horen het ook graag als deze enkel is gebaseerd op de bestaande dienstregeling. (CDA)*

De uitzonderingen op de minimumfrequenties zijn gebaseerd op de capaciteitsaanvraag dienstregeling 2024 van NS en de bestaande ontheffingen die NS reeds heeft in de huidige concessie. Deze ontheffingen zijn als zodanig vastgelegd in bijlage 7 van de ontwerpconcessie. *De leden vernemen daarnaast graag of de uitzonderingen op de minimale bediening in de vroege weekendochtenden (zoals genoemd in bijlage 7) zijn geconsulteerd bij de consumentenorganisaties. De leden zien graag dat de financiële onderbouwing voor deze verlaging van het aantal treinen ten opzichte van de concept-concessie, die NS aan het kabinet zal hebben verstrekt, de Kamer toekomt. (CDA)*

Deze zijn al geconsulteerd bij de consumentenorganisaties, want het betreft reeds bestaande ontheffingen (uit de huidige concessie). In het licht van de financiële spanning heb ik keuzes gemaakt over de aantallen treinen die ik NS vraag te rijden. Leidend is daarbij dat de treinaantallen de reiziger een goede bereikbaarheid bieden. De consumentenorganisaties zijn op 24 april 2023 en op 17 juli 2023 om advies gevraagd. *De leden vernemen graag waarom er geen eisen aan de minimale frequentie per uur voor IC Brussel zijn gesteld, terwijl voor binnenlandse trajecten wel een minimale bediening wordt gevraagd tussen 6:00 en 00:00 uur? Graag zien de leden een onderbouwing waarom het kabinet nu van mening is dat de huidige eerste en laatste trein voldoende aansluiten bij de vervoervraag van reizigers? (CDA)*

Zij vragen vervolgens waarom de regering geen eisen aan de minimale frequentie per uur voor IC Brussel, terwijl voor binnenlandse trajecten wel een minimale bediening vraagt tussen 6:00 en 00:00 uur? Zij vragen de regering zich alsnog in te spannen voor twee snelle verbindingen naar Amsterdam en één naar Breda en (zodra infrastructuurcapaciteit beschikbaar is) doorgaand naar Eindhoven. Daarbij vragen zij de regering ook te reflecteren op het huidige tijdstip van de eerste en laatste trein naar Brussel. Deze leden vragen of de regering hun twijfels of deze tijdstippen voldoende aansluiten bij de vervoervraag van reizigers, deelt, en of zij extra treinen aan het begin en einde van de dienstregeling wil toevoegen aan de concessie. (ChristenUnie)

Bij het ontwerp van de dienstregeling spelen diverse factoren een rol. In beantwoording op eerder vragen heb ik benoemd dat een uitbreiding van het aantal frequenties alleen mogelijk is door integratie met een bestaande binnenlandse verbinding. Daarnaast is NS voor deze verbindingen afhankelijk van de afspraken die kunnen worden gemaakt met buitenlandse partijen, waaronder NMBS.

De leden van de CDA-fractie horen graag meer over vroege en late treinen. Veel treindiensten starten in het weekend pas na zeven of soms

acht uur 's ochtends op. Deze leden horen dan ook graag waarom er in de gesprekken en onderhandelingen met NS niet is verzocht om meer treinen in de vroege weekendochtenden. Deze leden zijn in het bijzonder benieuwd waarom het aantal treinen in deze uren, ten opzichte van het conceptontwerp (die ter consultatie voorlag), is verlaagd. (CDA)

In het kader van deze nieuwe concessie is ook het verhogen van de minimum stationsbediening naar twee keer per uur op alle dagen gedurende de gehele dag, dus ook de weekendochtenden, aan de orde gekomen.

Het rijden van meer treinen leidt tot hogere kosten. Hogere kosten in combinatie met een ontbrekende reizigersvraag betekent dat er nog meer op de exploitatie moet worden toegelegd. Hogere frequenties kunnen dus financieel vaak niet uit. Tegelijkertijd heeft NS een rol in het verbeteren van het product zodat de reizigersvraag zich sterker ontwikkelt.

Het klopt dat ik eerder op verhoging van deze minimum stationsbediening inzette. Destijds heb ik echter ook benadrukt dat een financieel gat dient te worden overbrugd en daarvoor moeilijke keuzes nodig zijn. Uit de (financiële) gesprekken en afspraken die vervolgens zijn gevoerd, zijn voorliggende eisen voortgevloeid.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in de voorgenomen concessie de minimumfrequentie op stations niet verhoogd wordt, het nachtnet in het weekend niet wordt uitgebreid en de dienstregeling buiten de Randstad niet wordt verbeterd. Zij vragen de Staatssecretaris nader toe te lichten waarom hier niet voor gekozen is, wat de financiële consequenties hiervan zouden zijn, en of deze kosten niet gedekt worden door hogere reizigersaantallen bij een meer frequente en daarmee aantrekkelijkere dienstregeling. Deze leden lezen dat de Staatssecretaris enkel het uitbreiden van nachtverbindingen en het verder ophogen en het verder uitbreiden van de minimale stationsbediening heroverweegt bij de actualisatie in 2027. Zij vragen de Staatssecretaris op dat moment ook te heroverwegen of het nachtnet in het weekend kan worden uitgebreid. (ChristenUnie)

In het kader van deze nieuwe concessie is ook het verhogen van de minimum stationsbediening onderzocht naar twee keer uur op alle dagen gedurende de gehele dag en verhoging van de minimumfrequentie van vier keer per uur op werkdagen waar dat infrastructureel mogelijk is. Hieruit bleek dat het rijden van meer treinen leidt tot hogere kosten. Hogere kosten in combinatie met een ontbrekende reizigersvraag betekent dat er nog meer op de exploitatie moet worden toegelegd. Gegeven de financiële afspraken heb ik ervoor gekozen dit nu niet uit te bereiden. Tegelijkertijd heeft NS een rol in het verbeteren van het product zodat de reizigersvraag zich sterker ontwikkelt. Bij de berekening van de extra exploitatiekosten is ook rekening gehouden met de effecten van extra reizigers en dus opbrengsten als gevolg van het verbeterde aanbod. Voor wat betreft het nachtnet geldt dat deze onder de concessie wel degelijk is uitgebreid. In de ontwerpconcessie zijn de nachtnetverbindingen opgenomen die momenteel door de decentrale overheden worden ingekocht en hun bestaansrecht hebben bewezen. In de actualisatie wordt ook het uitbreiden van het nachtnet heroverwogen. Naast de nachttreinen die ik opneem in de concessie zie ik ook in open toegang goede aanvullingen ontstaan voor reizigers. Concreet gaat het dan om de initiatieven van Qbuzz en Arriva om tussen Groningen – Schiphol, Maastricht-Schiphol en Dordrecht-Utrecht nachttreinen te rijden voor eigen rekening en risico.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er geen verbeteringen in de verbindingen in het noorden van het land (Zwolle-Leeuwarden en Zwolle-Groningen) zijn doorgevoerd. Zij hebben kennisgenomen van meldingen in open toegang, waarbij wel sprake is van forse investeringen in deze verbindingen, zoals extra sprinters in het weekend en in de spits naar Leeuwarden en extra sneltreinen in de spits naar

Groningen. Zij vragen de regering waarom deze verbeteringen niet dwingend opgelegd zijn in de concessie nu ook de markt aangeeft dat hiervoor voldoende reizigers zijn. Zij vragen dit alsnog te doen zodat de reiziger verzekerd is van deze extra treinen. (ChristenUnie)

Arriva heeft een open toegang aanvraag gedaan voor de treindiensten op de noordelijke lijnen. Uit de integrale mobiliteitsanalyse (IMA-2021) blijkt dat de verwachte reizigersaantallen met de in de concessie opgenomen frequentie verwerkt kunnen worden. Daarmee is er geen noodzaak voor de frequentieverhoging die in de open toegang aanvraag van Arriva is opgenomen. Ook is dit niet binnen de financiële kaders van de concessie realiseerbaar. Een open-toegang vervoerder heeft de vrijheid haar bediening of klantvoorwaarden te versoberen, of zelfs de gehele dienstverlening stop te zetten, als de opbrengsten tegenvallen. Een vervoerder onder de concessie niet. Daarbij geldt dat de extra spitstreinen die in de open toegang aanvraag zijn opgenomen niet op korte termijn realiseerbaar zijn, omdat er mogelijk maatregelen moeten worden genomen op het gebied van tractie energievoorziening, overwegen en/of baanstabiliteit. ProRail schat deze kosten voorlopig in op meer dan € 100 miljoen. Op dit moment ontbreekt de ruimte in het Mobiliteitsfonds om deze investeringen te doen. Daarnaast is het de vraag of de werkzaamheden binnen de periode van deze concessie gerealiseerd kunnen worden.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat een verbinding die slechts één keer per uur bediend wordt met een trein niet aantrekkelijk is voor reizigers. Zij constateren dat in de concept-ontwerpconcessie de minimumfrequentie daarom ook gesteld is op bediening van tweemaal per uur, zeven dagen per week. Zij verzoeken de Staatssecretaris aan te geven waarom deze eis is losgelaten en er nu voor 33 stations 's avonds en in het weekend en voor 187 stations 's avonds en op zondag een minimumfrequentie van eenmaal per uur geldt. Zij vragen of de Staatssecretaris erkent dat een dergelijke frequentie niet in lijn is met de motie van de leden Van der Graaf en De Hoop (Kamerstuk 29 984, nr. 1026).

(ChristenUnie)

In het kader van deze nieuwe concessie is ook het verhogen van de minimum stationsbediening naar twee keer per uur op alle dagen aan de orde gekomen. Het rijden van meer treinen leidt tot hogere kosten. Het verhogen van de minimumfrequentie naar twee keer per uur op elk station op alle dagen tot 22 uur kost ongeveer € 45 miljoen over de gehele concessieperiode. Vanwege het financiële kader zijn moeilijke keuzes nodig waardoor het niet mogelijk is gebleken de minimum stationsbediening te verhogen.

Tevens vragen zij de regering aan te geven wat de kosten zijn om toch op elk station twee per uur zeven dagen per week een trein te rijden. Indien de regering deze cijfers niet heeft, vragen zij de regering toe te lichten waarop het besluit om de minimumfrequentie te verlagen is gebaseerd.

(ChristenUnie)

Operationeel en logistiek is het, mits NS voldoende voorbereidingstijd krijgt, mogelijk om in ieder geval tot 22:00 uur de minimum bediening te verhogen naar twee keer per uur op alle dagen. Dit kost voor de gehele concessieperiode ongeveer € 45 miljoen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het de concessiehouder is toegestaan om op algemeen erkende feestdagen een afwijkende dienstregeling te rijden. Zij vragen de regering waarom dit niet is gespecificeerd tot tenminste zaterdagvolume op Tweede Paasdag, Tweede Pinksterdag, Hemelvaartsdag en Koningsdag en tenminste zondagvolume op Eerste Paasdag, Eerste Pinksterdag en beide kerstdagen. (ChristenUnie)

NS heeft de ruimte om op algemeen erkende feestdagen af te wijken van de in de concessie opgenomen eisen ten aanzien van het volume. Zij zal daarbij te allen tijde aan de minimale stationsbediening moeten voldoen

en NS houdt rekening met de verwachting van de reizigers en de reizigersvraag op deze dagen. Er is voor de algemeen erkende feestdagen gekozen en niet om specifieke dagen te specificeren, omdat er zo beter ingespeeld kan worden op de reizigersvraag van deze dagen.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de NS op nieuwjaarsdag vanaf 10:00 uur tenminste het zondagvolume moet rijden. Zij vragen de regering in de concessie op te nemen dat ook op Nieuwjaarsochtend op elk traject tenminste 1x per uur te rijden, of te beargumenteren waarom dit onmogelijk is. (ChristenUnie)

NS is verplicht om op nieuwjaarsdag vanaf 01:00 uur het nachtnet te rijden, aangevuld met frequenties ten behoeve van de vervoervraag op andere trajecten en baanvakken (anders dan het nachtnet). Daarmee is zij dus verplicht aan de vervoervraag te voldoen en is het niet nodig om een aanvullende minimumeis van een keer per uur op alle trajecten op te nemen.

Ten opzichte van de huidige concessie is dit al een sterke verbetering. In de huidige concessie is NS geoorloofd om tot nieuwjaarsdag 10:00 geen treinen te rijden.

De leden van de ChristenUnie-fractie concluderen dat treinen die nu tussen 0:00 en 6:00 rijden niet gegarandeerd zijn in de nieuwe concessie, terwijl de huidige concessie wel in ieder geval alle eerste en laatste treinen beschermd zijn. Zij vragen de regering of zij bereid is alsnog alle huidige eerste en laatste treinen te borgen in de concessie? (ChristenUnie)

Net als in de huidige concessie zijn de laatste treinen in de nacht van vrijdag op zaterdag en in de nacht van zaterdag op zondag vanaf een aantal stations geborgd, zie bijlage 10, annex 3 van de concessie. In bijlage 10 van de concessie is ook op een aantal trajecten specifiek aangegeven dat NS om 04:00 uur begint met de opbouw van de dienstregeling (in het weekend vanaf 04:30 uur).

6. Juridisch – Europese Commissie

Allereerst zijn de leden benieuwd of de Staatssecretaris nog altijd van mening dat het onderhands gunnen van de HRN-concessie aan de Nederlandse Spoorwegen juridisch een begaanbare en houdbare weg is? Hoe beoordeelt zij in dat licht de door de Europese Commissie gestarte ingebrekestellingsprocedure en verandert dit haar oordeel op de voorgaande vraag op enigerlei wijze? (VVD)

Mijn inzet is erop gericht om de voorgenomen HRN-concessie volgens plan voor eind 2023 onderhands te gunnen. Deze inzet wordt niet veranderd door de in juli jl. gestarte ingebrekestellingsprocedure. Zoals eerder met uw Kamer gedeeld blijft er een verschil van inzicht met de Europese Commissie (EC) op welke wijze het EU-recht moet worden toegepast⁴.

Deze leden willen ook weten of de Staatssecretaris signalen vanuit de EC heeft ontvangen over (mogelijke) aanvullende ingebrekestellingsprocedures of uitbreiding van de lopende ingebrekestellingsprocedure, bijvoorbeeld over de omvang van de beoogde HRN-concessie? Zo ja, kan zij de Tweede Kamer het volledige dossier daarover toesturen? Zo nee, waarom niet en is de Staatssecretaris bereid om de Tweede Kamer direct te informeren als, en wanneer, deze situatie zou wijzigen? (VVD)

Zoals het persbericht van de EC van 14 juli jl.⁵ meldt, heeft de ingebrekestelling alleen betrekking op de duur van de periode tussen de datum van gunning, uiterlijk 24 december 2023, en het moment waarop de concessie daadwerkelijk start (1 januari 2025). Dit doet geen afbreuk aan de mogelijkheid voor de EC om de verenigbaarheid van de nieuwe concessieovereenkomst met het EU-recht verder te beoordelen en met een

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1077

⁵ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/inf_23_3445

aanvulling te komen. Daarvan is op dit moment geen sprake. Mocht de EC hiertoe overgaan dan informeer ik uw Kamer hierover op de gebruikelijke wijze voor ingebrekestellingsprocedures.

Kan de Staatssecretaris aangeven welke rol het niet uitvoeren van een marktanalyse door de Staatssecretaris speelt bij de ingebrekestellingsprocedure? (VVD)

Zoals ik in het antwoord bij de voorgaande vraag heb vermeld, heeft de ingebrekestellingsprocedure alleen betrekking op de duur van de periode tussen de datum van gunning en het moment waarop de concessie daadwerkelijk start.

Kan, mede in het licht van de uitspraken die de Staatssecretaris in de Kamer deed op 1 november 2022, met een behoorlijke mate van zekerheid gezegd worden dat de ingebrekestellingsprocedure waarschijnlijk vermeden zou zijn als de Staatssecretaris de marktanalyse wel zou hebben uitgevoerd? (VVD)

De op 14 juli 2023 gestarte ingebrekestellingsprocedure heeft geen betrekking op het niet uitvoeren van een marktanalyse, maar betreft de duur van de periode tussen de datum van gunning en het moment waarop de concessie daadwerkelijk start.

Kan de Staatssecretaris daarbij ook reflecteren op het vonnis van het Hof van Den Haag (d.d. 18 april 2023) waarin het Hof in overweging 6.15 zegt dat de Nederlandse Staatssecretaris op basis van artikel 2, lid e, van de Public Service Obligation 1370/2007 (PSO-verordening) en vaste jurisprudentie van het Europese Hof verplicht is om voorafgaand aan de gunning van de voorgenomen concessie te onderzoeken of de markt in de door de Staat gewenste vervoersbehoefte kan voorzien? (VVD)

Ik wijs op de overwegingen in de onderdelen 6.16 en 6.17 van de uitspraak waarin het Hof Den Haag de vraag opwerpt of een marktanalyse moet worden gedaan op het niveau van iedere individuele verbinding, of dat bij een marktanalyse de integrale dienstverlening onder het HRN tot uitgangspunt moet worden genomen. Volgens het Hof is die laatste benadering verenigbaar met de rechtspraak van de Europese rechter. Naar mijn oordeel is de laatste benadering de juiste. In dat geval, zo volgt uit het oordeel van de Nederlandse rechter, kunnen de onderzoeken die mijn ministerie in 2020 heeft laten verrichten en met uw Kamer zijn gedeeld, worden gezien als een onderzoek dat voldoet aan de eisen in de PSO-verordening. Uit die onderzoeken komt naar voren dat de markt niet in een kwalitatief gelijkwaardig vervoersaanbod kan voorzien, als met een concessie het geval zou zijn.

Deze leden zijn benieuwd of de Staatssecretaris ook de opvatting deelt dat de Staatssecretaris »regeert» en de Staatssecretaris dus zelfstandig verplicht is om de EU-richtlijnen na te komen, ook wanneer het parlement haar bij motie of anderszins vraagt om dat niet te doen? Zo ja, waarom heeft de Staatssecretaris niet alsnog besloten om over te gaan tot uitvoering van een marktanalyse toen duidelijk werd dat de EC haar ingebrekestellingsprocedure zou voortzetten? (VVD)

Deelt de Staatssecretaris de mening dat Nederland hiermee onnodig schade oploopt in de relaties met de EC? (VVD)

Zoals eerder gezegd, heeft de op 14 juli 2023 gestarte ingebrekestellingsprocedure geen betrekking op het niet uitvoeren van een marktanalyse. EU-lidstaat Nederland is verplicht zich aan het EU-recht te houden. Echter, over de precieze uitleg van het in dit geval toepasselijk EU-recht is verschil van inzicht tussen lidstaat Nederland en de EC. Pas wanneer het Hof van Justitie van de EU duidelijkheid biedt over de juiste uitleg, kan worden vastgesteld of er al dan niet sprake is van het (niet-)nakomen van het EU-recht. De EC heeft als hoedster van de verdragen de bevoegdheid om een ingebrekestellingsprocedure te starten. Het Hof van Justitie van de EU is bij zijn uitleg echter niet gebonden aan de opvatting van de EC.

Ik blijf in gesprek met de EC en ik verwacht niet dat Nederland door de start van deze specifieke ingebrekestellingsprocedure schade oploopt in de relaties met de EC. Een procedure over interpretatie van Europese regelgeving is namelijk niet ongebruikelijk.

Kan de Staatssecretaris aangeven welke financiële, juridische en operationele risico's zij voorziet voor de situatie waarin Nederland een procedure voor het Europese Hof verliest, zoals de Staatssecretaris zelf al voorspelde tijdens het commissiedebat op 1 november 2022? (VVD)
Klopt het dat zoals de media eerder berichtten, dit mogelijk kan leiden tot megaboetes? (VVD)

Hoe hoog zijn die boetes minimaal en hoe hoog zijn zij maximaal? (VVD)
Zijn deze risico's ingecalculeerd en zo ja, hoe? (VVD)

De hoogte van de door het Hof van Justitie van de EU opgelegde boetes/dwangsommen is afhankelijk van de ernst en de duur van de inbreuk. Een dwangsom is minimaal € 4.170 en maximaal € 250.200 per dag. Een boete is minimaal € 3.892.000 per overtreding, er is geen maximum aan een boete verbonden. Van belang is dat het Hof van Justitie van de EU niet gebonden is aan een voorstel van de EC voor de hoogte van een geldelijke sanctie. Het Hof stelt de geldelijke sanctie, wanneer deze door het Hof passend wordt geacht, zo vast dat deze in overeenstemming is met de omstandigheden van de betrokken zaak en evenredig is aan de draagkracht van de betreffende lidstaat.

Welke financiële reserves worden daarvoor aangehouden, bijvoorbeeld als de Staatssecretaris gehouden is tot het betalen van schadeclaims, zoals zij in het debat van 1 november 2022 suggereerde? (VVD)

De hoogte van de door het Hof van Justitie van de EU opgelegde boetes/dwangsommen is afhankelijk van de ernst en de duur van de inbreuk. Een dwangsom is minimaal € 4.170 en maximaal € 250.200 per dag. Een boete is minimaal € 3.892.000 per overtreding, er is geen maximum aan een boete verbonden. Van belang is dat het Hof van Justitie van de EU niet gebonden is aan een voorstel van de EC voor de hoogte van een geldelijke sanctie. Het Hof stelt de geldelijke sanctie, wanneer deze door het Hof passend wordt geacht, zo vast dat deze in overeenstemming is met de omstandigheden van de betrokken zaak en evenredig is aan de draagkracht van de betreffende lidstaat.

Kan de Staatssecretaris deze leden verzekeren dat de NS op geen enkele wijze gerechtigd is tot enige vorm van schadevergoeding wanneer de beoogde onderhandse gunning (juridisch of anderszins) geen stand houdt? Zo nee, waarom niet en is zij bereid om dat alsnog een dergelijke garantie van NS te eisen? Is de Staatssecretaris bereid om de tekst daarvan aan de Kamer voor te leggen vóórdat zij tot gunning overgaat? (VVD)

In Nederland staat het iedere partij, dus ook de Nederlandse Spoorwegen als privaatrechtelijke rechtspersoon, vrij om in rechte schadevergoeding te vorderen en daartoe een procedure te starten. Uiteindelijk oordeelt de rechter over de vraag of er aansprakelijkheid is en of daaruit een verplichting tot vergoeding van schade voortvloeit.

De leden van de D66 fractie vragen de Staatssecretaris om een update van de ingebrekestellingsprocedure door de EC. (D66)

Wat zijn de exacte punten waar EC zich op beroept en hoe schat de Staatssecretaris haar kansen en die van de EC in? (D66)

Hoe weegt zij nu de noodzaak van een plan B conform motie van Ginneken? (D66)

Zoals het persbericht van de EC van 14 juli jl.⁶ meldt, heeft de ingebrekestelling betrekking op de duur van de periode tussen de datum van gunning, uiterlijk 24 december 2023, en het moment waarop de concessie daadwerkelijk start (1 januari 2025). Plan B is op dit moment niet aan de

⁶ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/inf_23_3445

orde. Mijn inzet is erop gericht om de voorgenomen HRN-concessie volgens plan voor eind 2023 onderhands te gunnen. Deze inzet wordt niet veranderd door de in juli jl. gestarte ingebrekestellingsprocedure.

Ook staat er in de brief dat er onderzocht is of de afspraken in lijn zijn met Europese staatssteunregels, zoals opgenomen in de PSO-verordening en het VWEU. Daar is uitgekomen dat het voldoet. Tegelijkertijd zien we dat Brussel middels juridische procedures de concessieverlening wil bestrijden omdat het niet in lijn zou zijn met de open aanbestedingen die volgens de PSO-verordening verplicht zouden zijn. Heeft het bredere sentiment in Brussel jegens onze keuzes met betrekking tot de concessieverlening ook gevolgen voor Europese staatssteunregels of kan dit gevolgen hebben? (BBB)

Met het vaststellen van het «EU Vierde spoorwegpakket» eind 2016 is een laatste stap gezet naar de opening van de spoorwegmarkt in de hele EU. Dit pakket beoogt bij te dragen aan het verbeteren van de kwaliteit, de concurrentiekracht en de efficiëntie van de Europese spoorwegsector. In dit pakket is ook een overgangstermijn opgenomen, waarvan Nederland gebruik wil maken. De ingebrekestellingsprocedure die de Europese Commissie 14 juli jl. is gestart heeft betrekking op de door Nederland gekozen duur van de periode tussen de datum van gunning en het moment waarop de concessie daadwerkelijk start. Over de eventuele gevolgen die deze procedure heeft voor de staatssteunregels kan ik niet vooruitlopen.

Zij vragen de regering nader toe te lichten waarom op basis van Europese spoorwetgeving het juridisch niet te rechtvaardigen zou zijn om de internationale treinverbindingen in de HRN-concessie op te nemen. (ChristenUnie)

Ik streef een samenhangend binnenlands netwerk na, en een voorspelbare en betrouwbare dienstverlening. Voor het bereiken van dit doel zie ik grote meerwaarde in een integrale HRN-concessie. Dit is duidelijk anders bij de internationale verbindingen, die met uitzondering van de IC Brussel, beperkte verwevenheid hebben met de rest van het binnenlands netwerk. Het gaat hier om de internationale verbindingen die gebruikmaken van afzonderlijke, internationale paden en die dus naar verwachting geen negatief effect op de samenhang van het binnenlandse netwerk zullen hebben. Daarmee kunnen deze verbindingen, waarvoor op dit moment een aantal meldingen voor opentoeegangsdiensten zijn gedaan, op grond van de PSO-verordening ((EG) 1370/2007) moeilijk worden gekwalificeerd als openbardienstverplichtingen die in de HRN-concessie kunnen worden opgenomen. Dit geldt niet voor de internationale verbindingen met een duidelijke binnenlandse vervoersfunctie, zoals de IC Brussel, omdat deze verbindingen in belangrijke mate onderdeel zijn van het binnenlands beoogd concessievervoer.

7. Open Toegang

Kan de Staatssecretaris toelichten waarom zij het aanbod van Arriva, voor het op basis van open toegang rijden van de noordelijke lijnen, naast zich neerlegt? Ondanks het feit dat dat aanbod méér stations bedient en ook volgens opgaaf van haar ministerie een betere verbinding brengt, geen subsidie vraagt en van voldoende garanties is voorzien die bovendien voor een langere periode zullen gelden dan de beoogde HRN-concessie zal lopen? (VVD)

Arriva heeft een voorstel gedaan voor de treindiensten op de noordelijke lijnen. Ik heb dit initiatief getoetst aan de beleidsdoelstelling om te komen tot een samenhangend binnenlands netwerk met een voorspelbare en betrouwbare dienstverlening voor reizigers die dagelijks gebruik maken van de verbinding. Met name omdat ik risico's zie voor de continuïteit van de treindiensten, ben ik van mening dat het alsnog opnemen van de stoptreindiensten in de HRN-concessie gerechtvaardigd is. Het aanbod

van Arriva om vrijwillig garanties af te geven waardeer ik, maar zie ik op basis van juridische analyses als onvoldoende bindend om te garanderen dat de dienstverlening in stand blijft tegen dezelfde voorwaarden.

Is de Staatssecretaris gezien het belang van de reiziger, bereid tot een heroverweging op dit punt, mede in het licht van de vingerwijzing die de EC gaf rondom het wél toestaan van open toegang voor deze verbindingen en de door Arriva uitgesproken bereidheid om garanties over continuïteit schriftelijk vast te leggen? (VVD)

Ik blijf bij mijn keuze voor een voorspelbaar en betrouwbaar aanbod door de treindiensten op te nemen in de HRN-concessie. Ik verwijs verder naar mijn beantwoording op de vorige en volgende vragen.

Waarom stelt de Staatssecretaris dat er risico's voor de continuïteit in het aanbod van Arriva voor de noordelijke lijnen zijn, terwijl Arriva zich getuige haar brief van 13 juli 2023 aan de provincies en het ministerie juist bereid verklaarde om een convenant te sluiten waarin zij haar beloftes rondom de dienstverlening en bijbehorende garanties langjarig gestand te doen? (VVD)

Arriva geeft inderdaad in haar brief van 13 juli 2023 aan een convenant te willen sluiten om haar beloftes rondom de dienstverlening en bijbehorende garanties langjarig gestand te doen. Afspraken met Arriva zijn echter altijd op vrijwillige basis, omdat het juridisch niet mogelijk is om in een situatie van open toegang bindende contractafspraken te maken. Hierdoor kan de naleving van die afspraken niet worden afgedwongen, bijvoorbeeld door waarborgen als boetes op te nemen. Daarmee biedt dit instrument in deze context slechts beperkt garanties dat de dienstverlening tegen dezelfde voorwaarden in stand blijft.

Kan de Staatssecretaris preciseren welke risico's zij precies op doelt in bovengenoemde beslisnota, hoe zij die weegt ten opzichte van het aanbod van Arriva zoals vervat in diens brief van 13 juli 2023 en waarom de Staatssecretaris die risico's toch doorslaggevend acht? (VVD)

Uitgangspunt bij mijn beoordeling van het aanbod van Arriva is dat de beleidsmatig gewenste bediening met een hoge mate van zekerheid in stand blijft tegen vergelijkbare voorwaarden als onder de nieuwe HRN-concessie.

Een belangrijke randvoorwaarde voor een betrouwbare dienstverlening in open toegang is de rentabiliteit van de dienstverlening. Als het rendement tegenvalt, kan een vervoerder besluiten om minder ritten te rijden op plaatsen en tijdstippen waar deze niet rendabel zijn. Tarieven kunnen zonder juridische beperkingen worden verhoogd. In het uiterste geval kan een vervoerder besluiten om de bediening op korte termijn te staken. Bij het aanbod van Arriva gaat het om stoptreindiensten waarbij de reizigers-aantallen relatief gezien niet zo groot zijn. Ook moet ik rekening houden met de kostenstijgingen in de OV-sector (personeelskosten, energie). De kans is reëel dat Arriva bij tegenvallende opbrengsten het dienstverleningsniveau niet kan handhaven, en bijvoorbeeld ritten in de avonduren of in het weekend schrapt, het kwaliteitsniveau verlaagt (bijvoorbeeld op het gebied van reisassistentie) of de tarieven verhoogt. Dit zal ten koste gaan van belangrijke beleidsdoelen als een betaalbaar, comfortabel, makkelijk te gebruiken en toegankelijk vervoersproduct. In het uiterste geval kan zij zelfs de gehele dienstverlening op staken. Als Arriva de bediening terugbrengt of staakt, zal ik deze diensten op korte termijn alsnog in een (nood)concessie moeten onderbrengen. Hieraan zijn aanzienlijke kosten verbonden, en het is niet zeker of er op korte termijn voldoende personeel of geschikt materieel beschikbaar is.

Bij mijn beoordeling is verder van belang dat Arriva (als lid van brancheorganisatie FMN) tot eind 2022 het standpunt innam dat deze treindiensten met subsidie in een (regionale) concessie moeten worden opgenomen. Ook heeft Arriva geen duidelijk commitment willen geven waaruit blijkt dat zij deze diensten voor een periode langer dan 3 jaar zal uitvoeren.

Mijn conclusie is dan ook dat het onvoldoende zeker is dat Arriva deze treindiensten voor een langere periode zal leveren op een niveau dat vergelijkbaar is met concessievervoer. Gelet op het belang van deze treindiensten voor de regionale reiziger ligt opname in een concessie voor de hand. Ik kies daarom voor een voorspelbaar en betrouwbaar aanbod door de treindiensten op te nemen in de HRN-concessie.

De leden van de PVV-fractie constateren dat er meerdere partijen zich gemeld hebben bij de ACM met de wens om in open toegang internationale lijnen te verzorgen. Deze lijnen zijn erg winstgevend. In de praktijk gebruikt NS deze winsten ook voor het uitvoeren van het huidige HRN. Indien NS deze lijnen verliest aan een buitenlandse concurrent komen deze winsten niet meer ten goede aan het Nederlandse spoornet. De leden vragen aan de Staatssecretaris naar de risico's, zowel financieel als operationeel, indien NS de internationale lijnen niet meer (volledig) mag verzorgen. (PVV)

In de business case van de nieuwe HRN-concessie is rekening gehouden met het gegeven dat NS een deel van de internationale lijnen niet langer als onderdeel van de HRN-concessie zal uitvoeren. De business case laat zien dat het niet opnemen van deze verbindingen geen effect lijkt te hebben op de rentabiliteit van de concessie. Daarnaast heeft NS zelf ook een melding gedaan bij de ACM om deze verbindingen in open toegang uit te voeren.

Kan de Staatssecretaris ingaan op de juridische risico's op het afwijzen van het open toegang bod van Arriva voor Zwolle – Leeuwarden/ Groningen? (D66)

Belangrijk bij het vormgeven van een concessie is dat de reikwijdte daarvan in verhouding staat tot de gestelde beleidsdoelen. Bij concrete initiatieven dien ik te toetsen in hoeverre de beleidsdoelen ook gerealiseerd worden wanneer deze dienst in de markt tot stand komt. Omdat ik aanzienlijke risico's zie voor de continuïteit van de treindiensten zoals Arriva die voorstelt, ben ik van mening dat opname in de HRN-concessie gerechtvaardigd is. Het is zeer wel mogelijk dat de betreffende marktpartij hiertegen bezwaar aantekent. Ook is het niet uit te sluiten dat de Europese Commissie deze casuïstiek betreft in een eventuele procedure. In beide gevallen zal de rechter een uiteindelijk oordeel moeten vellen over de rechtmatigheid van het besluit op dit punt.

De leden van de CDA-fractie zien dat er geen uitbreiding van het volume op de trajecten Zwolle–Leeuwarden en Zwolle–Groningen is opgenomen omdat uit knelpunt- en capaciteitsanalyses de noodzaak hiervoor niet naar voren komt. Tegelijkertijd heeft een andere vervoerder op basis van open toegang wel een hoger volume aangeboden en is daarbij zelfs bereid dezelfde garanties als in de concessie te bieden. De leden van de CDA-fractie vragen of het kabinet de mening deelt dat hieruit blijkt dat dat er wel voldoende vervoervraag is voor een hoger volume en dat het volume in de concessie niet marktconform is. (CDA)

Arriva heeft een ambitieus voorstel gedaan voor de treindiensten op de noordelijke lijnen. Uit de knelpunt- en capaciteitsanalyse blijkt dat de verwachte reizigersaantallen met de in de concessie opgenomen frequentie verwerkt kunnen worden. Ook is dit niet binnen de financiële kaders van de concessie realiseerbaar. Verder is er een risico dat een vervoerder in open toegang haar bediening of klantvoorwaarden versobert, of zelfs de gehele dienstverlening stopzet, als de opbrengsten tegenvallen. Met betrekking tot de trajecten Zwolle–Leeuwarden en Zwolle–Groningen heb ik daarom gekozen voor zekerheid voor de reiziger door deze trajecten op te nemen in de concessie.

8. Internationaal

De leden van de VVD-fractie zijn ook benieuwd of, in het geval van het verminderen van de vergoeding voor de HSL-verbinding naar Brussel, de Staatssecretaris ruimte laat voor alternatieve opentoevangsdiensten voor het traject Amsterdam–Rotterdam–Brussel, zoals door nieuwe aanbieders aangekondigd? Indien nee, waarom niet? (VVD)

Alle vervoerders die gebruik maken van de HSL-infrastructuur betalen hiervoor een gebruiksvergoeding. Vervoerders zijn te allen tijde in de gelegenheid om treindiensten in open toegang aan te bieden door een melding hiervoor te doen bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) en hiervoor bij ProRail capaciteit aan te vragen. ProRail heeft een impactanalyse gemaakt over de mogelijke effecten van de gemelde treindiensten op de ambities van het Toekomstbeeld OV (op basis van het zogeheten 6Basis-netwerkmodel), en de bestaande en daarvoor geplande infrastructuur. Behalve dat ProRail het beeld onderschrijft dat de internationale opentoevangsverbindingen die gebruikmaken van afzonderlijke, internationale paden naar verwachting geen negatief effect op het binnenlandse netwerk zullen hebben, gaf ProRail ook aan dat er over de dag heen voldoende capaciteit is voor de nu voorgenomen opentoevangstreindiensten. In het capaciteitsverdelingsproces van ProRail komen de aanvragen van alle vervoerders samen en wordt met coördinatie en op basis van verdelingsregels gezocht naar een passende verdeling. Op dat moment zal definitief blijken of er ruimte is voor een voorgenomen treindienst.

De leden van de VVD-fractie zetten hun vraagtekens bij de verdubbeling van de IC-Brussel. Kan de Staatssecretaris uitleggen waarom verdubbeling van het aantal intercity's naar Brussel gewenst zou zijn, nu ook twee andere vervoerders verbindingen via Amsterdam naar Brussel en Parijs hebben aangekondigd? (VVD)

Deelt zij de opvatting dat wanneer commerciële marktpartijen dat aanbod in de markt zetten, een verdubbeling van de diensten van NS juist niet nodig is? (VVD)

Hoe verhoudt volgens de Staatssecretaris het niet langer vragen van een vergoeding aan NS voor de concessie én het toekennen van subsidie aan NS voor een concessie waartoe ook de verbinding naar Brussel deel van uit maakt, zich tot het aanbod van twee andere aanbieders die de verbinding Amsterdam-Brussel willen aanbieden? (VVD)

Waarom is het überhaupt nodig, volgens de Staatssecretaris, om de verbinding van NS tussen Amsterdam en Brussel in de concessie op te nemen nu andere vervoerders eveneens een verbinding tussen Amsterdam en Brussel hebben aangekondigd? Is dat niet in strijd met Europees recht en dus juridisch toegestaan volgens de Staatssecretaris en zo ja, op welke gronden? (VVD)

De frequentiehoging en versnelling van de IC Brussel is goed nieuws voor de reiziger. Uit advies van ProRail blijkt dat de IC Brussel, inclusief de voorgestelde frequentieverhoging, alleen inpasbaar is door het combineren van bestaande binnenlandse IC-treinpaden. Deze verbinding vervult daarmee een belangrijke binnenlandse functie op één van de drukte corridors van ons spoornetwerk. Bij een verbinding in open toegang is het binnenlands medegebruik niet gegarandeerd. Deze verbinding wordt daarom opgenomen in de concessie om te zorgen dat er voor de binnenlandse reiziger geen verschraling van het aanbod optreedt. *Is zij net als de leden van de VVD van mening dat dit vanuit Europees recht beschouwd, ook niet gewenst is? (VVD)*

Het doel van de HRN-concessie is om te komen tot een samenhangend vervoersstelsel, met positieve netwerkeffecten. Een spoornetwerk dat

bestaat uit losse verbindingen voldoet niet aan die doelstelling. Dat wordt ook bevestigd in de uitspraak van het Gerechtshof Den Haag (overweging 6.17).

Daarnaast hebben alle vervoerders op basis van de Europese regelgeving in beginsel de mogelijkheid om treindiensten aan te bieden in open toegang door een melding hiervoor te doen bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) en daarvoor spoorcapaciteit bij ProRail aan te vragen. De uitoefening van dit recht is afhankelijk van verleende toegang tot het spoor (door de ACM) en de beschikbare capaciteit. Gelet op het maatschappelijk belang van concessievervoer heeft zij bij conflicterende aanvragen prioriteit ten opzichte van opentoegegangvervoer.

De leden van de VVD-fractie zijn verder benieuwd hoe de Staatssecretaris verklaart dat als zij vindt dat «het juridisch niet houdbaar is om hoogwaardige internationale langeafstandsdiensten in een concessie op te nemen wanneer het aannemelijk is dat deze in open toegang tot stand komen», datzelfde wel juridisch houdbaar zou zijn voor hoogwaardige binnenlandse verbindingen zoals die nu in open toegang aangeboden worden? (VVD)

Belangrijk bij het vormgeven van een concessie is dat de reikwijdte daarvan in verhouding staat tot de gestelde beleidsdoelen. Ik streef een samenhangend binnenlands netwerk na, en een voorspelbare en betrouwbare dienstverlening. Voor het bereiken van dit doel zie ik grote meerwaarde in een integrale HRN-concessie. Dit is duidelijk anders bij de internationale verbindingen, die met uitzondering van de IC Brussel beperkte verwevenheid hebben met de rest van het netwerk. Dit verklaart ook het verschil in juridische appreciatie.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de regering de motie van het lid Madlener, die gaat over het gunnen van internationale treindiensten aan de NS, niet uitvoert. Er is een ruime Kamermeerderheid die van mening is dat NS ook de internationale treindiensten moet verzorgen. De leden vragen aan de regering om lef te tonen, niet bang te zijn voor de dreigementen uit Brussel en de kamer serieus te nemen. (PVV)

Ik heb met de uitvoering van de moties gewacht tot 14 juni, het moment waarop aanvragen voor internationale verbindingen bij de ACM per dienstregeling 2025 ingediend konden worden. Diverse vervoerders hebben zich gemeld, waarmee de reiziger naar verwachting een beter en gevarieerder aanbod krijgt dan nu het geval is. Het ligt daarmee niet voor de hand deze verbindingen in de concessie op te nemen.

De leden van de fracties van PvdA en GroenLinks vinden dat internationale treinen een veel beter alternatief moeten worden voor het vliegtuig. Zeker naar de omliggende landen moet het veel eenvoudiger en betaalbaarder worden om per trein te kunnen reizen. Deelt de Staatssecretaris dit uitgangspunt? (GL/PvdA)

Mijn inzet is dat Nederland internationaal goed verbonden is per spoor en dat de reiziger de keuze heeft uit een aantrekkelijk aanbod van internationale verbindingen.

Daarnaast willen reizigers makkelijk internationale kaartjes kunnen kopen. De Staatssecretaris geeft aan dat NS meewerkt aan de Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) Roadmap. Die heeft NS zelf als lid van de CER opgesteld en is geen harde afspraak. Met de concessie, zo stellen de aan het woord zijnde leden, kan het kabinet sturen op het maatschappelijke belang. Dit betekent onder andere dat reizigers vanuit andere landen eenvoudig in Nederland kunnen reizen. Een van de drempels waar reizigers tegen aanlopen is het gebrek aan doorgaande tickets waardoor reizigers minder zekerheden hebben. Waarom verplicht de nieuwe concessie NS niet om doorgaande tickets te verkopen indien een andere aanbieder daar om vraagt? (GL/PvdA)

Regels over de geldigheid van doorgaande tickets worden gesteld in de Verordening over de rechten en verplichtingen van treinreizigers. De regel

is dat als treinreizigersdiensten door één enkele spoorwegonderneming worden geëxploiteerd, deze onderneming voor die diensten doorgaande tickets aanbiedt. Voor andere treinreizigersdiensten van meer dan één spoorwegonderneming leveren spoorwegondernemingen alle redelijke inspanningen en werken samen om doorgaande tickets aan te bieden. In de CER Roadmap is eerst een focus op 2025 waarvan het doel is om internationaal vervoer per spoor veel eenvoudiger en toegankelijker te maken. Een van de acties uit de CER Roadmap voor 2025 is ervoor zorgen dat de reiziger gebruik kan maken van één doorgaand treinticket voor een (internationale) treinreis waar meerdere treinmaatschappijen deel van uit maken. Dat heb ik al aangegeven in de kamerbrief van november 2022⁷. Ik vertrouw erop dat deze afspraak die staat voor 2025 tijdig zal worden nagekomen.

De leden van de PvdA- en GroenLinks fracties vragen of het klopt het dat reizigers die met Intercity Brussel de grens passeren momenteel vijftig tot negentig procent hogere tarieven betalen dan op vergelijkbare binnenlandse trajecten (early bird en dalurenkorting niet meegerekend)? (GL/PvdA)

Kan de Staatssecretaris aangeven wat de maatschappelijke meerwaarde is dat NS voor een reis Rotterdam–Brussel € 38,70 vraagt terwijl Leuven–Oostende bij NMBS € 20,90 kost en Rotterdam–Zwolle bij NS € 24,80, beiden reizen over een vergelijkbare afstand. Deelt het kabinet gezien deze grote tariefverschillen de mening van de aan het woord zijnde leden dat het tarief voor IC Brussel te hoog is? (GL/PvdA)

Zo nee, waarom is het gerechtvaardigd dat reizigers die afhankelijk zijn van deze verbinding bijna 2 keer zoveel moeten betalen als voor een vergelijkbare binnenlandse verbinding terwijl het hier om een concessie-trein gaat? (GL/PvdA)

De opbouw van de prijs van een internationale reis ziet er anders uit dan de opbouw van de prijs van een binnenlandse reis. Daardoor ligt de vol tariefprijs van een grensoverschrijdende reis van bijvoorbeeld de huidige IC Brussel hoger dan de vol tariefprijs van een reis binnen Nederland. Ook is er duurder treinmaterieel nodig om in verschillende landen te kunnen rijden en er is personeel nodig dat speciaal is opgeleid voor de internationale trein. Er is geen eenduidig percentage voor dit verschil.

Waarom geldt het verbod op reserveringen alleen voor binnenlandse treinen en niet voor IC Brussel (WP2000 Artikel 29 lid 6). (GL/PvdA)

In de concessie is opgenomen dat voor de binnenlandse treindiensten, vallend onder de concessie, geen reservering hoeft te worden gemaakt. Een reserveringsplicht kan bij internationale treindiensten bijdragen aan meer comfort voor de reiziger en daarmee een aantrekkelijker product. *De IC Brussel opnemen in de concessie wordt toch juist gedaan om te voorkomen dat dit soort drempels worden opgeworpen voor reizigers?* (GL/PvdA)

Voor internationale treinreizigers zijn kwaliteit en comfort gewaardeerde aspecten. Door een reserveringsplicht mogelijk te maken, kan een aantrekkelijke vervoerdienst worden gerealiseerd. De IC Brussel is opgenomen in de nieuwe HRN-concessie omdat deze verbinding naast een internationale ook een binnenlandse functie heeft. Uit advies van ProRail blijkt dat vanwege de beperkte infrastructuurcapaciteit in Nederland en België de IC Brussel vanaf 2025 alleen inpasbaar is als de treindienst in een binnenlands IC-pad rijdt. Deze verbinding wordt opgenomen in de concessie om te zorgen dat er voor de binnenlandse reiziger geen verschraling van het aanbod optreedt.

Deelt u de mening dat voor een verbinding Amsterdam-Brussel, die notabene korter is dan Rotterdam-Groningen, een reserveringsplicht onwenselijk is? Zo nee, op welke wijze draagt volgens u een reserverings-

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1075

plicht bij aan het bereiken van een modal shift op deze corridor?
(GL/PvdA)

Om modal shift mogelijk te maken is er niet alleen voldoende capaciteit nodig, maar is het ook belangrijk dat het reizen met de trein een aantrekkelijke en comfortabele optie is. Het instrument «reserveringsplicht» kan bijdragen aan meer comfort en zitplaatsgarantie voor de reiziger. Afgelopen zomer heeft NS dit instrument onder andere gebruikt op de verbinding naar Brussel om hiermee de reiziger een betere dienstverlening te kunnen bieden.

In het verlengde hiervan de vraag waarom in de nieuwe concessie niet wordt geëist dat de tweede IC Brussel doorrijdt naar Amsterdam terwijl tegelijkertijd in de concessie wel volume verhoging is opgenomen op het traject Amsterdam–Rotterdam? Dan is er toch voldoende vervoervraag voor een tweede IC Brussel naar Amsterdam? (GL/PvdA)

Met NS ben ik een tweede verbinding naar Brussel overeengekomen, die het beste past bij de door mij geformuleerde doelstellingen binnen de concessie. De verbinding tussen Rotterdam en Brussel wordt door NS uitgevoerd in samenwerking met NMBS. Voor deze verbinding is NS daarom afhankelijk van de afspraken die worden gemaakt met NMBS over onder andere de dienstregeling en de lijnvoering. De tweede verbinding naar Brussel biedt in Rotterdam goede aansluitingen naar andere bestemmingen, waaronder Amsterdam.

Is onderzocht wat het betekent voor de groei ruimte voor het binnenlandse vervoer nu de tweede IC Brussel capaciteit vraagt op zowel station Breda als station Rotterdam Centraal om daar te keren? (GL/PvdA)

De lijnvoering voor de IC Brussel past binnen de voorgestelde groeiscenario's voor de komende concessieperiode.

Een aantal internationale lijnen is niet in de nieuwe concessie opgenomen. Zo is er op de trajecten tussen Arnhem en Keulen (en verder), de trajecten naar Parijs en Londen in de toekomst sprake van open toegang. De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties maken zich hier zorgen om omdat zij vrezen dat de overheid niet meer kan sturen op minimum frequenties, tarieven en op routes. Dit kan dus betekenen dat als vervoerders om bedrijfseconomische redenen besluiten om een bepaalde treindienst af te schalen of zelfs helemaal op te heffen deze trajecten niet meer gereden worden. Deelt de Staatssecretaris deze zorg? En welke maatregelen gaat de Staatssecretaris concreet nemen om dit soort situaties te voorkomen als deze internationale lijnen niet meer in een concessie worden uitgegeven? (GL/PvdA)

Gezien de interesse van vervoerders, de groeiende vraag naar internationale treinreizen en het winstgevend karakter van internationale treinverbindingen, ligt het niet voor de hand dat vervoerders zich om bedrijfseconomische redenen terugtrekt, is het mogelijk om de continuïteit van de verbinding in stand te houden door gebruik te maken van een noodconcessie. Tegelijkertijd is het belangrijk om te beseffen dat een concessie voor internationale verbindingen ook niet onder alle omstandigheden zekerheid biedt, omdat de concessiehouder voor het realiseren van deze verbindingen afhankelijk is van de medewerking van buitenlandse partijen. Om tot een aantrekkelijk aanbod te komen voor de reiziger is het daarom belangrijk om de juiste randvoorwaarden te creëren voor vervoerders om internationale spoorverbindingen aan te bieden.

De leden van de D66 fractie steunen de Staatssecretaris in haar inzet om de meeste internationale treinverbindingen in open toegang aan te bieden. Ook spreken zij steun uit voor de keuze van de Staatssecretaris om niet te snijden in het binnenlandse netwerk om ruimte te maken voor deze verbindingen. Dit roept bij deze leden wel de vraag op wat de Nederlandse capaciteit is (nu en later) voor internationale treinverbindingen? (D66)

Beschikt de Staatssecretaris over inzicht over bij welke belangrijke internationale treinknooppunten van Nederland capaciteit is voor nieuwe verbindingen? (D66)

Heeft de Staatssecretaris een integrale visie op welke Nederlandse treinstations zij verder wil ontwikkelen om het internationale treinverkeer verder te ontwikkelen zonder het binnenlandse netwerk aan te tasten? (D66)

Moeten Nederland dan meer investeren en ruimte maken op stations als Eindhoven, Arnhem, Breda of Groningen? (D66)

Moet Nederland dan meer investeren en ruimte maken op stations als Eindhoven, Arnhem, Breda of Groningen? Hoe verhoudt de langere termijn ontwikkeling van het binnenlandse netwerk zich tot dit vraagstuk? En hoe wordt omgegaan met gewenste groei van het binnenlandse netwerk als op een traject reeds een internationale verbinding actief is? (D66)

Het stimuleren van internationaal personenvervoer per spoor is een van mijn speerpunten. Vanwege de huidige demissionaire status van het kabinet richt ik me in het kader van het opstellen van de strategie internationaal spoor voor personenvervoer nu op het schetsen van mogelijke beleidsopties voor de toekomst van het internationaal spoorvervoer en welke keuzes hierin nodig zijn, welke ik nog dit jaar naar uw Kamer wil zenden. Een nieuw kabinet kan dan op basis hiervan haar beleid nader bepalen en invullen.

Bij het schetsen van die strategieën zal onder andere aandacht worden besteed aan welke stations hierin voor het internationale spoorvervoer belangrijk zijn en welke investeringen (op hoofdlijnen) passend zijn bij die verschillende strategieën. Er is inderdaad een belangrijke samenhang tussen de ontwikkeling van het binnenlandse en het internationale netwerk net als met het goederenvervoer op de verschillende corridors. In de verschillende OAO-notities⁸ is dan ook juist integraal gekeken naar de ontwikkelingen op deze corridors voor zowel het regionaal, nationaal, internationaal en goederenvervoer. Aan de andere kant zien we ook dat er nog groeimogelijkheden zijn op bestaande corridors (nog niet op elke internationale verbinding rijdt al elk uur een trein met maximale lengte) als de randvoorwaarden bijvoorbeeld rondom overwegen en baanstabieleit hiervoor op orde zijn. Het is dus niet alleen belangrijk om te kijken naar eventuele investeringen om nog meer treinpaden mogelijk te maken, maar ook erg belangrijk om ons huidige netwerk op orde te brengen en houden.

9. Internationaal IC-Brussel

Deze leden zijn ook benieuwd naar de uitvoering van de motie van de leden Van der Graaf en Van der Molen (Kamerstuk 29 984, nr. 1060) over de IC-Brussel. Deze leden zijn benieuwd waarom er niet is gekozen voor twee snelle verbindingen per uur voor de IC Brussel vanaf Amsterdam, met een goede spreiding over het uur. Deze leden wijzen erop dat de genoemde motie hierom vroeg. Deelt de Staatssecretaris de mening dat voor een dergelijk aanbod wel voldoende vraag is gezien de maatregelen die NS nu al heeft genomen tegen volle treinen op de corridor? (CDA)
De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties hechten zoals gezegd veel waarde aan goed internationaal treinverkeer. Zij maken zich daarom al langer zorgen om de frequentie en de beperkte capaciteit op internationale lijnen naar Duitsland en België. Kan de Staatssecretaris in dat licht onderbouwen dat het slechts één keer per uur rijden van IC-Brussel via de snelle route toch marktconform is? (GL/PvdA)

⁸ 1) Opgave, afbakening en omgeving-notities voor de corridors Utrecht-Arnhem-Duitse grens, Amsterdam-Twente-Duitse grens en voor de Goederenrouting Noordoost Europa.

Is de in motie van de leden Van der Graaf en Van der Molen (Kamerstuk 29 984, nr. 1060) gevraagde lijnvoering (twee keer snel vanaf Amsterdam en niet langs Breda en één keer vanaf Breda en eventueel Eindhoven) uitgevraagd bij NS? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan aangegeven worden welke argumenten NS heeft gegeven waarom zij niet bereid is dit door de Kamer gevraagde volume te rijden? (GL/PvdA)

Kunnen daarbij alle door NS aangeleverde financiële en vervoerskundige onderbouwing dat een dergelijk volume niet haalbaar zou zijn naar de Kamer worden gestuurd? (GL/PvdA)

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er, in weerwil van motie van de leden Van der Graaf en Van der Molen (Kamerstuk 29 984, nr. 1060) nog geen sprake zal zijn van drie intercity's naar België, maar twee. Zij vragen de regering waarom de tweede intercity naar Brussel start in Rotterdam en niet in Amsterdam, terwijl daar wel om verzocht is. Zij vragen of de regering de mening deelt dat voor een dergelijk aanbod wel voldoende vraag is, gezien de maatregelen die NS nu al heeft genomen tegen volle treinen op deze corridor. (ChristenUnie)

In de gesprekken met NS heb ik in opvolging van motie met Kamerstuk 29 982, nr. 1060, de mogelijkheden verkend om in de concessie afspraken te maken over drie intercity's naar België. Met NS ben ik twee intercityverbindingen per uur naar België overeengekomen: een snellere treindienst vanuit Amsterdam naar Brussel en een trein met een meer regionaal karakter vanuit Rotterdam naar Brussel. Door deze afspraken ontstaat een frequentieverhoging naar 32 keer per dag en op de snellere verbinding wordt ook een reistijdswinst gerealiseerd ten opzichte van de huidige verbinding Amsterdam-Brussel. Dat is goed nieuws voor de reiziger. Voor een uitbreiding van deze verbinding gelden een aantal beperkende factoren, waaronder de beschikbare infrastructuurcapaciteit in Nederland en België. Andere of extra verbindingen, zoals van Brussel naar Eindhoven of een tweede verbinding van Brussel naar Amsterdam, vragen om integratie met een bestaande binnenlandse verbinding. Deze integratie heeft consequenties voor binnenlandse reizigers, omdat zij in die gevallen met een overstap worden geconfronteerd. Extra internationale verbindingen in plaats van integratie met bestaande binnenlandse verbindingen, zullen leiden tot (forse) investeringen in de infrastructuur. Ook horen deze leden graag waarom de Staatssecretaris er met deze concessie voor kiest om gezien het aantal reizigers en de potentiële vervoervraag in de concessie wel twee intercity's per uur zijn opgenomen tussen Zwolle en Groningen, maar niet tussen Amsterdam en Antwerpen? (CDA)

Deze leden vernemen graag waarom er geen eisen aan de minimale frequentie per uur voor IC Brussel zijn gesteld, terwijl voor binnenlandse trajecten wel een minimale bediening wordt vraagt tussen 6:00 en 00:00 uur? (CDA)

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering toe te lichten waarom in de concessie wel 2 intercity's per uur zijn opgenomen tussen Zwolle en Groningen maar niet tussen Amsterdam en Antwerpen, met name in het licht van het aantal reizigers en de potentiële vervoervraag. (ChristenUnie)

Zij vragen vervolgens waarom de regering geen eisen aan de minimale frequentie per uur voor IC Brussel, terwijl voor binnenlandse trajecten wel een minimale bediening vraagt tussen 6:00 en 00:00 uur? (ChristenUnie)

Bij het ontwerp van de dienstregeling spelen diverse factoren een rol. In de beantwoording van eerdere vragen heb ik benoemd dat een uitbreiding van het aantal frequenties alleen mogelijk is door integratie met een bestaande binnenlandse verbinding. Daarnaast is NS voor deze verbindingen afhankelijk van de afspraken die kunnen worden gemaakt met buitenlandse partijen, waaronder NMBS.

Zij vragen de regering zich alsnog in te spannen voor twee snelle verbindingen naar Amsterdam en één naar Breda en (zodra infrastructuur-

capaciteit beschikbaar is) doorgaand naar Eindhoven. Daarbij vragen zij de regering ook te reflecteren op het huidige tijdstip van de eerste en laatste trein naar Brussel. (ChristenUnie)

Ik hecht veel belang aan een aantrekkelijk aanbod van internationale verbindingen dat aansluit bij de reizigersvraag. Ik blijf in gesprek met NS over de verbindingen naar België.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het verbod op reserveringen alleen geldt voor binnenlandse treinen en niet voor de intercity naar Brussel (artikel 29 lid 6). Zij vragen of de Staatssecretaris met deze leden van mening is dat een reserveringsplicht voor de verbinding Amsterdam-Brussel onwenselijk is. Is de Staatssecretaris het met deze leden eens dat een reserveringsplicht afbreuk doet aan het bereiken van een modal shift op deze corridor? (ChristenUnie)

Om modal shift mogelijk te maken is er niet alleen voldoende capaciteit nodig, maar is het ook belangrijk dat het reizen met de trein een aantrekkelijke en comfortabele optie is. Het instrument reserveringsplicht draagt bij aan meer comfort en zitplaatsgarantie voor de reiziger. Afgelopen zomer heeft NS dit instrument gebruikt op de verbinding naar Brussel om hiermee de reiziger een betere dienstverlening te kunnen bieden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Staatssecretaris toe te lichten waarom er niet viermaal per uur bediening geëist is op de trajecten Amersfoort–Harderwijk, Arnhem–Zutphen en Dordrecht–Breda, terwijl op vergelijkbare gedecentraliseerde spoordiensten in dezelfde regio al jaren viermaal per uur wordt gereden, en er dus blijkbaar voldoende vervoervraag is (namelijk op de trajecten Amersfoort–Barneveld, Arnhem–Doetinchem en Arnhem–Gorinchem). Zij vragen de Staatssecretaris of NS de kosten en baten van hogere frequenties op de drie genoemde trajecten inzichtelijk heeft gemaakt. Als dit niet het geval is vragen deze leden waarop de eis van slechts twee treinen per uur is gebaseerd. Als dit wel het geval is vragen deze leden deze kosten en baten toe te lichten.

(ChristenUnie)

In het kader van deze nieuwe concessie is ook het verhogen van de minimum stationsbediening naar vier keer per uur onderzocht op de trajecten waar dat infrastructureel mogelijk is. De kosten en baten hiertoe zijn inzichtelijk gemaakt. Hieruit kwam naar voren dat het rijden van meer treinen leidt tot hogere kosten, maar dat de baten achter blijven omdat de reizigersvraag niet hoog genoeg is. Dit zou betekenen dat er nog meer op de exploitatie moet worden toegelegd. Tegelijkertijd heeft NS een rol in het verbeteren van het product zodat de reizigersvraag zich sterker ontwikkelt. Het waar mogelijk verhogen van de minimum bediening naar vier keer per uur kost ongeveer € 200 miljoen voor de gehele concessieperiode.

10. Prestatiesturing met Prestatie Indicatoren (PI's)

De leden van de VVD-fractie hebben tevens gezien dat in de nieuwe HRN-concessie nog steeds sprake is van beoordeling van de NS op totale prestaties, maar is de Staatssecretaris bereid om de punctualiteitscijfers van NS per individuele verbinding te laten presenteren en daarover per lijn aan de Kamer te rapporteren, in plaats van het geheel van de verbindingen als één getal te presenteren, zodat de prestaties van NS per verbinding transparant worden voor Kamer vanuit haar controlerende rol, maar ook voor de reiziger en de belastingbetaler die de prestaties van NS financieren. (VVD)

In de nieuwe concessie, lezen de leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties, kiest de Staatssecretaris ervoor de KPI's te baseren op landelijke gemiddelden. In het programma van eisen wordt echter juist ingezet op mogelijkheden voor gedifferentieerde sturing te onderzoeken. Hiermee zou voorkomen kunnen worden dat lijnen die substantieel slecht

presteren niet worden verbeterd door de vervoerder. Waarom wordt dit voornemen losgelaten? (GL/PvdA)

Het voornemen tot meer gedifferentieerde sturing heb ik niet losgelaten. We hebben geconstateerd dat het niet effectief is om regionale of lijnsgebonden PI-waarden af te spreken. Wel dient NS te rapporteren over de tien slechts presterende reisrelaties voor de punctualiteit en zitplaatskans prestatie-indicatoren. Voor algemeen klantoordeel dient NS halfjaarlijks, naast de rapportage op landelijk niveau ook op regionaal niveau te rapporteren. Ook vraag ik NS om via een publiek dashboard inzicht te geven in prestaties per reisrelatie (voor punctualiteit en zitplaatskans) voor de 20 meest drukke reisrelaties. Dit is aanvullend op de nieuwe KPI «impactvolle verstoringen veroorzaakt door NS», die stuurt op het voorkomen van grootschalige uitval. Op deze manier geef ik voldoende sturing op het bieden van lijnsgebonden punctualiteit.

Kan de Staatssecretaris voor de leden van de VVD-fractie uiteenzetten welke data NS zal moeten delen met het ministerie, andere opdrachtgevers (bijvoorbeeld bij een aanbesteding) en andere vervoerders, (bijvoorbeeld vanwege open toegang) zodat een goede inschatting kan worden gemaakt door andere vervoerders van de kansen en exploitatieresultaten, in geval van een aanbidding op basis van open toegang of bij een aanbesteding? (VVD)

NS is transparant richting de concessieverlener over activiteiten die NS verricht binnen de scope van de concessie. NS deelt informatie via het Concessie Informatie Systeem (CIS). De inhoudelijke basis voor de informatie in het CIS wordt gevormd door het door de decentrale overheden gebruikte Model informatieprofiel OV (MIPOV). NS maakt binnen het CIS onderscheid naar verschillende niveaus en toegangsrechten voor verschillende groepen: de concessieverlener, infrastructuurbeheerder, decentrale overheden en overige partijen. Informatie die decentrale overheden nodig hebben voor OV-beleid en ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden opgevraagd via de Concessieverlener. NS verstrekt deze informatie vervolgens binnen een redelijke termijn.

Welke instrumenten beoogt de Staatssecretaris in te stellen om te verzekeren dat NS de hiervoor vereiste gegevens ook daadwerkelijk en tijdig verstrekt en welke maatregelen stelt de Staatssecretaris in het vooruitzicht als NS zich niet aan die verplichting houdt? (Vraag 42 – VVD)

De leden van de PVV-fractie vragen de regering naar de concrete mogelijkheden die zij heeft om maatregelen te treffen zodra blijkt dat de hoofdrailnetconcessie niet conform afspraak wordt uitgevoerd. Een foeigesprek met de NS-top is wat de leden betreft niet meer voldoende. Boetes uitschrijven ook niet. (PVV)

De sturingsinstrumenten in de concessie, zoals het interventiemenu, bieden de mogelijkheid om in te grijpen wanneer NS niet voldoet aan de eisen om gegevens ook daadwerkelijk en binnen redelijke termijn op te leveren.

In het geval dat het voeren van een gesprek, het opstellen van een verbeterplan of opstellen van een programma en het opleggen van een boete niet meer passend zijn, heb ik in lijn met artikel 43 van de wet personenvervoer 2000 de mogelijkheid om de concessie (gedeeltelijk) in te trekken als NS zich niet houdt aan de concessieverplichtingen.

De leden van de VVD vragen de Staatssecretaris ook welke maatregelen haar ministerie heeft genomen om haar controlerende rol als concessieverlenende overheid op een dusdanig niveau te brengen, zodat het ministerie over afdoende eigenstandige kennis beschikt en niet langer afhankelijk is van de NS voor spoorse kennis? (VVD)

Een van de doelen van de nieuwe HRN-concessie is tot een verbeterde sturings- en verantwoordingsrelatie te komen. Ik maak in deze concessie gebruik van diverse sturingsinstrumenten, waarvan de meesten hun oorsprong in de huidige concessie vinden. Het interventiemenu geeft een

gestructureerde wijze om te interveniëren. En ik heb het verbeterplan als nieuw instrument toegevoegd. Het is niet mijn streven en ook niet doelmatig om een gelijk kennisniveau te vergaren als NS.

Deze leden vragen aan de Staatssecretaris om alsnog een KPI op het aantal veiligheidsincidenten vast te leggen in de concessie, zodat er effectief gestuurd kan worden op het terugdringen daarvan. (PVV)

Het opnemen van een maatstaf voor het aantal incidenten is niet het juiste sturingsinstrument voor dit thema. NS heeft immers maar gedeeltelijk invloed op het voorkomen van incidenten, dit hangt in hoge mate samen met maatschappelijke problemen die zich voordoen in de openbare ruimte en daarmee ook in de trein en op stations. Ik vraag NS inzicht te geven in incidenten. Bij te nemen maatregelen vraag ik NS expliciet de koppeling te maken met incidenten/meldingen, om ook gericht incidenten te voorkomen.

In het PvE is bewust gekozen om de KPI «drukke treinen» te verbreden en ook treinen buiten de spits mee te nemen. Deze leden missen argumentatie waarom in de concessie wordt afgeweken van het PvE op dit punt. Zij vragen de Staatssecretaris dit te herstellen. (GL/PvdA)

In de praktijk blijken treinen boven de volnorm in de daluren weinig voor te komen. In overleg met NS heb ik daarom besloten de PI niet aan te passen ten opzichte van de huidige scope. In de concessie heb ik wel een PI toegevoegd rondom de zitplaatskans in het dal, waarmee ik sturing geef op het borgen van zitplaatsen in de daluren naast de spits.

De Staatssecretaris stelt als alternatief dat er wel prestatie-indicatoren zijn waarmee gestuurd wordt op pieken namelijk voor capaciteit is er de PI «aantal drukke treinen», en voor betrouwbaarheid de PI «Impactvolle verstoringen veroorzaakt door NS». Deelt de Staatssecretaris de mening dat op trajecten met een slechte punctualiteit lang niet altijd sprake is van (bovengemiddeld veel) «impactvolle verstoringen» omdat ook een continue reeks van kleine storingen kan zorgen voor substantieel onderpresteren op een traject? De aan het woord zijnde leden vragen daarom nogmaals om wel een absolute bodemwaarde die geldig is voor elk traject vast te stellen voor punctualiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel om zo te voorkomen dat NS nog kan onderpresteren. (GL/PvdA)

Het voornemen tot meer gedifferentieerde sturing heb ik niet losgelaten. We hebben geconstateerd dat het niet effectief is om regionale of lijnsgebonden PI-waarden af te spreken. Wel dient NS te rapporteren over de tien slechtst presterende reisrelaties voor de punctualiteit en zitplaatskans prestatie indicatoren. Voor algemeen klantoordeel dient NS halfjaarlijks, naast de rapportage op landelijk niveau ook op regionaal niveau te rapporteren. Ook vraag ik NS om via een publiek dashboard inzicht te geven in prestaties per reisrelatie (voor punctualiteit en zitplaatskans) voor de 20 meest drukke reisrelaties. Dit is aanvullend op de nieuwe PI «impactvolle verstoringen veroorzaakt door NS», die stuurt op het voorkomen van grootschalige uitval. Op deze manier geef ik voldoende sturing op het bieden van lijnsgebonden punctualiteit en komen ook lijnen naar boven die structureel en substantieel onderpresteren door continue kleine storingen.

In het verlengde hiervan vragen de leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties een nadere toelichting waarom verschillende KPI's volgens bijlagen 3 en 4 wel gelden voor de IC Amsterdam–Brussel, maar niet gelden voor de IC Rotterdam–Brussel? (GL/PvdA)

Deelt de Staatssecretaris de mening dat als de KPI's voor de ene trein naar Brussel gemeten kunnen worden dat dit ook gemeten kan worden voor de andere trein? Waarom lijkt er desondanks toch voor gekozen te worden om NS niet af te rekenen op deze prestaties voor de IC Rotterdam–Brussel? Kan deze keuze worden onderbouwd aan de hand van motie van de leden Van der Graaf en Van Ginneken (Kamerstuk 29 984, nr. 1028)

waarin de Kamer heeft gevraagd om juist zoveel mogelijk dezelfde eisen te laten gelden als voor binnenlandse treinen? (GL/PvdA)

In de basis gelden de Prestatie-Indicatoren in deze concessie ook voor de internationale treinen die binnen de reikwijdte van de concessie vallen. Hier zijn een aantal uitzonderingen op: de IC Brussel wordt de PI «Kwaliteit van aansluiting op andere vervoerders» niet meegenomen. Voor de PI's «Algemeen Klantoordeel», «Klantoordeel sociale veiligheid» en «Zitplaatskans in de spits tweede klas» en «Zitplaatskans in het dal tweede klas», wordt de IC Brussel tussen Brussel – Breda – Rotterdam niet meegewogen. De gegevens voor de wijze van meten van deze PI's zijn voor dit deel van de verbinding niet of onvolledig beschikbaar.

De leden van de PvdA- en Groenlinks fracties vinden goede informatievoorziening erg belangrijk. Zij lezen dat bij een gewijzigde dienstregelingen de reisinformatie en adviezen zijn zo snel mogelijk, maar ten minste tien dagen voor aanvang van de geplande werkzaamheden beschikbaar voor de NS-reiziger (artikel 23 lid 2). Deze leden vinden 10 dagen van tevoren behoorlijk laat, zeker aangezien veel werkzaamheden al veel langer van tevoren worden gepland. Is het kabinet bereid om deze termijn te veranderen naar bijvoorbeeld een maand? Zo nee, waarom niet? (GL/PvdA)

Ik acht het van belang dat reizigers goed geïnformeerd worden. NS zal zich inspannen dit eerder dan 10 dagen van tevoren te doen, maar dit is niet in alle gevallen mogelijk. Omdat de logistieke voorbereiding en uitwerking van werkzaamheden tot deze periode kunnen duren en het eerder, maar mogelijk foutief, informeren meer schade kan toedoen.

Wat betreft het sturen op KPI's horen de leden van de CDA-fractie graag in hoeverre het klopt dat de punctualiteit op het traject Soest–Soest-Zuid bijna 100 procent is, terwijl die op de HSL-Zuid tussen Schiphol en Rotterdam momenteel onder de tachtig procent zit. Deze leden vragen, gezien deze grote verschillen, waarom er niet voor gekozen is om gedifferentieerd te sturen, zoals aangekondigd in het programma van eisen (PvE)? (CDA)

Zij vragen waarom er niet een absolute bodem is vastgesteld waaronder geen enkel traject mag zakken. Zij wijzen erop dat bij decentrale concessies ook wordt gestuurd op KPI's voor een beperkt aantal lijnen of zelfs slechts 1 traject (bijvoorbeeld: Valleilijn, MerwedeLingelijn, Zutphen–Oldenzaal). (CDA)

Zij vragen waarom ervoor is gekozen om NS de vrijheid te geven om onder te presteren op sommige lijnen zolang het landelijke gemiddelde maar voldoende is. (CDA)

Zeer negatieve uitschieters hebben een grote impact op het gemiddelde. Het definiëren van «lijnen» voor het gehele HRN is nog niet zo evident, en daarmee niet direct vergelijkbaar met regionale concessies. Met een ambitieus gemiddelde stuur ik dus ook op goede prestaties per lijn. Daarnaast klopt het dat de punctualiteit per traject en of reisrelatie wisselt. Om tot een goed gemiddelde te komen dient NS over het totaal een goed resultaat te leveren en negatieve uitschieters te voorkomen. Daarom heb ik ervoor gekozen geen bodemwaarde per traject af te spreken. Wel dient NS te rapporteren over de tien slechts presterende reisrelaties voor de punctualiteit en zitplaatskans prestatie indicatoren. Voor algemeen klantoordeel dient NS halfjaarlijks, naast de rapportage op landelijk niveau ook op regionaal niveau te rapporteren. Ook vraag ik NS om via een publiek dashboard inzicht te geven in prestatie per reisrelatie (voor punctualiteit en zitplaatskans) voor de 20 meest drukke reisrelaties. Dit is aanvullend op de nieuwe PI «impactvolle verstoringen veroorzaakt door NS», die stuurt op het voorkomen van grootschalige uitval. Op deze manier geef ik voldoende sturing op het bieden van lijnsgebonden punctualiteit.

Daarnaast heeft de Kamer opgeroepen tot gedifferentieerde sturing. Ook dat is gebruikelijk in decentrale concessies. In die concessies wordt vaak gewerkt met KPI's per maand of kwartaal. Zou de Staatssecretaris willen toelichten waarom ervoor gekozen is een landelijk gemiddelde voor een periode van één jaar te hanteren? (CDA)

NS rapporteert via de halfjaar- en jaarrapportages over de prestaties, waaronder de prestatie-indicatoren. Deze deel ik ook met de Tweede Kamer. Het toepassen van de bonus/malus artikelen geschiet op basis van de jaarcijfers voor wat betreft de bodemwaarden en voor de prestatie in het jaar 2029 voor de streefwaarde. Door op jaarcijfers te sturen heb je het minst last van seizoenseffecten.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de Nota van antwoord dat de verplichting van de NS om deel te nemen aan de OV-geschillencommissie en het klachtenloket niet opgenomen wordt omdat NS hier momenteel al, zonder verplichting, bij aangesloten is. Genoemde leden zijn van mening dat dit geen garantie biedt voor de toekomst en vragen hoe de Staatssecretaris gaat voorkomen dat NS met deze activiteiten stopt. Zij vragen daarom dit alsnog als verplichting op te nemen in de concessie. (ChristenUnie)

De deelname van NS aan de commissie Openbaar Vervoer bij de Geschillencommissie is inderdaad niet opgenomen in de concessie. Ik verwacht niet dat NS hier in de toekomst vanaf gaat wijken en haar maatschappelijk plicht vervult door hier aan deel te blijven nemen. Vanaf 1 januari 2023 is het Klachtenloket Openbaar Vervoer, voorheen OV ombudsman, ook ondergebracht bij De Geschillencommissie. Omdat mijn uitgangspunt is om alleen indien nodig iets op te nemen in de concessie, heb ik dit in dit geval niet gedaan.

11. Kwaliteit – MaaS

Ten aanzien van de Mobility as a Service-partijen (hierna: MaaS), mobiliteitskaartbedrijven en andere innovatieve mobiliteitsdienstverleners maken de leden van de VVD-fractie zich zorgen over een gelijk speelveld. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom zij betaalbare toegang tot het treinvervoer via het HRN en de daarbij horende diensten wederom niet heeft opgelost in de nieuwe concessie? (VVD)

In de MaaS-waardige bestekseisen, als onderdeel van de afspraken in de concessie, is rekening gehouden met een gelijk speelveld. Of er sprake is van een gelijk speelveld is aan de ACM om te beoordelen. De ACM houdt hierop toezicht vanuit de mededingingswet en de instellingswet ACM.

De leden constateren namelijk dat NS op alle mogelijke manieren haar eigen NS-businesscard en NS Go kan bevoordelen t.o.v. de ander zakelijke mobiliteitskaartaanbieders. Hoe gaat zij voorkomen dat NS-misbruik maakt van haar monopoliepositie? (VVD)

ACM houdt toezicht op de markt op basis van de instellingswet ACM en de mededingingswet en kan ingrijpen als overtredingen worden geconstateerd.

Waarom heeft zij geen harde eisen gesteld aan toegang tot het HRN door andere aanbieders, danwel een non-discriminatie-eis (of bevoordelingsverbod voor NS), een verplichting tot het voeren van een gescheiden boekhouding opgenomen tussen NS-businesscard en het bedrijf NS? Waarom is zij niet bereid geweest om een onafhankelijke toezichthouder in te stellen? Concreet vragen deze leden of de Staatssecretaris alsnog bereid is om een harde non-discriminatie-eis in de concessie op te nemen, een onafhankelijk partij het referentieaanbod te laten toetsen en vaststellen en de NS te vragen een gescheiden boekhouding te laten voeren voor haar eigen mobiliteitsdiensten, teneinde transparantie en een eerlijk speelveld te vergroten? (VVD)

Ik heb in de concessie opgenomen dat NS moet voldoen aan de eisen in de vigerende versie van de MaaS-waardige bestekseisen. De

MaaS-waardige bestekseisen gelden voor alle concessievervoerders. Alleen het referentieaanbod dat door de concessieverlener wordt bepaald, kan verschillen tussen vervoerders. Uiteindelijk stel ik het referentieaanbod voor het Hoofdrailnet vast.

In deze MaaS-waardige bestekseisen is rekening gehouden met een gelijk speelveld. De sturingsinstrumenten in de concessie bieden de mogelijkheid om in te grijpen wanneer NS niet voldoet aan de MaaS-waardige bestekseisen. Daarnaast houdt zoals gezegd de ACM-toezicht op het gelijk speelveld (vanuit de instellingswet ACM en de mededingingswet).

De leden van de PVV-fractie zijn van mening dat NS een grote verantwoordelijkheid heeft als het gaat om het waarborgen van de veiligheid in de trein. Deze leden constateren dat er geen kritieke prestatie-indicator (KPI) is opgenomen die specifiek gaat over het aantal veiligheidsincidenten in de trein. Er is in dit kader alleen het klantoordeel sociale veiligheid. Deze leden vragen aan de Staatssecretaris waarom er niet gekozen is om effectief te sturen op het terugdringen van incidenten in de trein. (PVV)

Sociale veiligheid behelst in mijn ogen juist het borgen van veiligheid van de gehele reis. De beleving van de reiziger is hierin een belangrijk onderdeel, dit meet de PI sociale veiligheid. Daarnaast rapporteert NS in de jaarrapportage over het aantal incidenten, volgens de A-B-C registratiemethodiek en vraag ik NS te nemen maatregelen directer te koppelen aan incidenten.

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris aan de hand van de aanbevelingen van de Evaluatie Programma MaaS te duiden in hoeverre de voor NS relevante aanbevelingen hun beslag hebben gekregen in de ontwerpconcessie? (D66)

In de conclusies van deze evaluatie worden voor wat betreft de rol van het Rijk een aantal aanbevelingen gedaan. De voor NS relevante aanbevelingen betreft met name het borgen dat NS een ticketaanbod beschikbaar stelt aan MaaS-dienstverleners onder eerlijke marktcondities. Dit wordt geborgd door in de concessie op te nemen dat NS moet voldoen aan alle MaaS-waardige bestekseisen waaronder ook het Referentieaanbod.

Andere aanbeveling betreft het nadenken over de consequenties voor het huidige concessiebeleid. Bij een nieuwe versie van de MaaS-waardige bestekseisen kijk ik samen met NS naar de eventuele gevolgen op de uitvoering van de concessie. Ik heb in de concessie betreffende maatregelen voorzien om NS te compenseren als er bij nieuwe versies van deze eisen aantoonbaar sprake is van negatieve baten of inkomstenderving. Mijn doel is ervoor te zorgen dat reizen van-deur-tot-deur op maat en volgens de wensen van de reiziger gemakkelijker wordt. De MaaS-waardige bestekseisen gelden overigens ook in alle regionale concessies en zijn opgesteld met input van vervoerders en MaaS-dienstverleners.

Welke stappen zet zij daar de komende concessieperiode in en welke de NS? (D66)

Ik neem de MaaS-waardige bestekseisen op in de concessie. Het referentieaanbod is onderdeel van deze eisen. NS kan jaarlijks een voorstel doen voor een eigen aanvullend Referentieaanbod. Ik besluit uiteindelijk of dit voorstel wordt overgenomen, en kijk daarbij of de door NS geleverde onderbouwing klopt met het beleidsdoel van de deur-tot-deur reis. Ik heb in de concessie maatregelen opgenomen om eventuele aantoonbare, negatieve baten voor NS te compenseren.

Welke onafhankelijke externe partij toetst het referentieaanbod van NS? (D66)

Het is aan de ACM om te beoordelen of er sprake is van een gelijk speelveld. De ACM houdt hierop vanuit de instellingswet ACM en de mededingingswet toezicht. Ik stel uiteindelijk het referentieaanbod vast.

Bij toegankelijkheid van stations en spoor hebben MaaS aanbieders een belangrijke rol. Het lid constateert dat een Non-Discriminatie-eis in de concessie ontbreekt. Waarom heeft I&W zo'n eis niet opgenomen? (BBB)

Of er sprake is van een gelijk speelveld is aan de ACM om te beoordelen. De ACM houdt hierop vanuit de instellingswet ACM en de mededingingswet toezicht. In de MaaS-waardige bestekseisen is rekening gehouden met een gelijk speelveld.

Ook is het onduidelijk wat de reikwijdte is van het referentieaanbod (RA). Valt een dal-abonnement hier onder? En waarom hoeft de NS dit niet te publiceren? (BBB)

In de concessie moet NS voldoen aan de MaaS-waardige bestekseisen versie 3.0. NS kan een voorstel voor een eigen Referentieaanbod doen, maar uiteindelijk stel ik het referentieaanbod voor het hoofdrailnet vast. Er worden momenteel geen producten zoals dalabonnement in het referentieaanbod voorgeschreven. Het is aan NS zelf om het aanbod eventueel openbaar te publiceren.

De leden van de CDA-fractie horen graag welke acties de Staatssecretaris en NS hebben ondernomen om afspraken te maken met werkgevers over spreiding van passagiers. (CDA)

NS probeert ook nu al afspraken te maken met werkgevers en onderwijsinstellingen over het spreiden van reizigers. Tot op heden zonder substantieel effect. In lijn met de huidige en nieuwe concessie rapporteert NS hierover in het vervoerplan dat jaarlijks aan uw Kamer wordt gestuurd.

12. Kwaliteit – Toegankelijkheid

De leden van de D66 fractie vragen de Staatssecretaris nader te duiden welke afspraken zijn gemaakt met de NS in relatie tot het Bestuursakkoord Toegankelijkheid en met welke tijdslijn deze afspraken gerealiseerd worden? (D66)

In de concessie heb ik opgenomen dat in aanvulling op de wettelijke eisen NS zich committeert aan de uitvoering van de afspraken die in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid openbaar vervoer 2022–2032 zijn gemaakt. Uw Kamer heb ik 28 juni 2023 geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot dat akkoord⁹. Met de afspraken in het akkoord willen de partijen zorgen voor een toegankelijk OV. Zij en ik gaan ervan uit dat de uitwerking van deze afspraken voor de reiziger overigens al op kortere termijn merkbaar zal zijn.

13. Kwaliteit – Fiets

De Staatssecretaris stelt, zo lezen de leden van de fracties van PvdA en GroenLinks, in de Nota van Antwoord dat het verbieden van een reserveringsverplichting voor fietsplaatsen in de trein niet past bij de outputgerichte sturing zoals beoogd in deze concessie. Op welke output stuurt het kabinet dan in de concessie als het gaat om het fietsvervoer? (GL/PvdA)

Ik vraag NS zich in te spannen om reizigers de mogelijkheid te bieden fietsen mee te nemen. Als concessieverlener geef ik NS de ruimte om voorwaarden te verbinden aan het meenemen van fietsen, maar hier ben ik dus niet voorschrijvend in. Daarnaast bevat de concessie een prestatie-indicator voor Algemeen Klantoordeel. Hier wegen ervaringen van reizigers met een fiets ook mee.

De Staatssecretaris verbiedt ook een reserveringsplicht voor reizigers in binnenlandse treinen. Waarom zou dit in het kader van outputsturing niet ook kunnen voor fietsen, zo vragen deze leden? (GL/PvdA)

Ik acht het thema fietsen van andere aard dan stoelreservering voor binnenlandse treinen. Omdat de geboden dienst sterk zou veranderen op

⁹ Kamerstuk 23 645, nr. 806.

het moment dat een stoelreserveringssysteem voor binnenlandse reizen wordt ingevoerd. Om die reden heb ik me wel expliciet uitgesproken over het verbieden van reserveringsverplichting van stoelreservering, maar laat ik het wel of niet implementeren van een reserveringsplicht voor fietsen aan NS.

In de Nota van Antwoord staat dat het stellen van een minimum grootte voor een fiets plek in de trein niet past bij de outputgerichte sturing zoals beoogd in deze concessie. Op welke output wordt hier gedoeld en waarom zou het stellen van een dergelijke norm daar niet binnen passen? (GL/PvdA)

Als concessieverlener wil ik me niet uitspreken over het gedetailleerdere ontwerp van rollend materieel. Ik vraag NS via deze concessie prestaties te leveren rond zitplaatskans, punctualiteit en service. NS kan hier vervolgens zelf een balans zoeken hoe binnen deze voorwaarden invulling gegeven wordt aan de ruimte die in treinen wordt gecreëerd voor het meenemen van een fiets.

Klopt het dat fietsplekken in recent aangeschafte NS treinen te krap bemeten zijn voor standaard fietsen? (GL/PvdA)

De fietsplekken in recent aangeschafte treinen bieden voldoende ruimte voor standaardfietsen. NS is op grond van de concessie eraan gehouden ervoor te zorgen dat reizigers tegen redelijke voorwaarden een fiets mee kunnen nemen, daar valt dus ook het bieden van een passende plek onder.

Deelt het kabinet de mening dat dit resultaat in de huidige concessie waarin ook geen normen zijn gesteld juist het bewijs is dat het wel wenselijk is dat u NS in de nieuwe concessie verplicht de fietsplekken qua grootte aan minimumnormen te laten voldoen? (GL/PvdA)

Ik verwacht dat NS een zorgvuldige afweging maakt in de grootte van fietsplekken bij nieuw materieel. Ik zie echter geen reden om voorschrijvend te zijn richting de inrichting van rollend materieel in aanvulling op de Europese regelgeving die op dit aspect ook bestaat. Voor bestaand materieel kan moeilijk een minimum norm worden opgenomen omdat dit materieel veelal niet (snel) aangepast kan worden.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in artikel 27 lid 3 van de concessie dat waar mogelijk een eerste 24-uur gratis regime hanteert bij de fietsparkeergarages. Zij vragen de regering aan te geven waar dit afhankelijk van is, en wanneer hiervan af geweken mag worden. Zij vragen de regering waarom niet gekozen is om de eerste 24-uur gratis als een harde eis op te nemen in de concessie? (ChristenUnie)

Ook in de nieuwe concessie is het uitgangspunt dat voor alle bewaakte stallingen de eerste 24-uur gratis is, maar dit is mede afhankelijk van het beleid van de betreffende gemeente waar de stalling zich bevindt en de bereidheid hieraan mee te betalen.

14. Kwaliteit – Overig

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Staatssecretaris toe te lichten hoe opvolging is gegeven aan motie van het lid Van der Graaf c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 1049) om in Nationaal OV-Beraad (hierna: NOVB)-verband voor de start van de concessie afspraken te maken om voor alle spoorconcessies de geld-terug-bij-vertragsregeling ook te laten gelden bij overstappen tussen verschillende spoorvervoerders. (ChristenUnie)

Ik ben op deze motie ingegaan in mijn brief van juli 2023, waarmee het tariefonderzoek aan uw Kamer is aangeboden.¹⁰

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 1125.