

**Ontwerpconcessie Hoofdrailnet 2025-2033 (29 984, nr. 1126)**

**Nr.**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld op ..... 2023

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief inzake de Ontwerpconcessie Hoofdrailnet 2025-2033 (**Kamerstuk 29 984, nr. 1126**).

De vragen en opmerkingen zijn op 13 september 2023 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd.

Voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

**I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

**Inhoudsopgave**

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| Inleiding                   | 1  |
| VVD-fractie                 | 2  |
| D66-fractie                 | 8  |
| PVV-fractie                 | 10 |
| CDA-fractie                 | 11 |
| PvdA- en GroenLinks-fractie | 13 |
| ChristenUnie-fractie        | 18 |
| BBB-fractie                 | 22 |

**Inleiding**

De leden van de VVD-fractie danken de staatssecretaris voor het toezenden van de documenten behorende bij de Ontwerpconcessie Hoofdrailnet 2025-2033 (hierna: HRN-concessie). De leden hebben deze documenten bestudeerd en hebben hierover nog veel vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de HRN-concessie en willen de staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de HRN-concessie en willen de staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de HRN-concessie en willen de staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de fracties van PvdA en GroenLinks hebben met interesse kennisgenomen van de HRN-concessie. Deze leden hechten veel waarde aan kwalitatief hoogwaardig, betaalbaar en voor iedereen toegankelijk openbaar vervoer. Goed openbaar vervoer is voor heel veel mensen een cruciale basisvoorziening om dagelijks naar hun werk, opleiding of naar sociale activiteiten te kunnen reizen. Het is daarom wat de leden van deze fracties betreft van groot belang dat de overheid stevig stuurt op de kwaliteit en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Vanuit deze achtergrond hebben de leden van de fracties van PvdA en GroenLinks naar de voorliggende ontwerpconcessie gekeken en zij hebben voor dit moment een aantal vragen en opmerkingen die zij graag met de staatssecretaris delen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de HRN-concessie. Deze leden zijn verheugd dat de staatssecretaris in goed overleg met de NS tot deze ontwerpconcessie gekomen is. Helaas moeten deze leden constateren dat de ambitie om tot een aantrekkelijker spoorproduct te komen niet behaald is. Zij erkennen daarbij dat het opstellen van de ontwerpconcessie in een lastige periode met minder reizigers plaats vindt, maar vinden dat dat geen reden zou moeten zijn om de nodige intensiveringen op het spoor na te laten. De komende jaren zal er steeds meer van het Nederlandse spoorstelsel verwacht worden, als duurzaam en betaalbaar alternatief voor de auto en vliegtuig. Helaas moeten deze leden concluderen dat de kwaliteit van het spoorvervoer onder druk staat. Deze leden zien dat ook terug in de ontwerpconcessie. Zij hebben daarover zorgen. Daarom stellen deze leden de volgende vragen aan de staatssecretaris.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de HRN-concessie. Deze leden hebben hierover nog een paar vragen.

#### **VVD-fractie**

Allereerst zijn de leden van de VVD-fractie 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 (EC) gestarte ingebrekestellingsprocedure en verandert dit haar oordeel op de voorgaande vraag op enigerlei wijze? 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? Kan de staatssecretaris aangeven welke rol het niet uitvoeren van een marktanalyse speelt bij de ingebrekestellingsprocedure? 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? 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? 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? Deelt de staatssecretaris van mening dat Nederland hiermee onnodig schade oploopt in de relaties met de EC? 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? Klopt het dat zoals de media eerder berichtten, dit mogelijk kan leiden tot megaboetes? Hoe hoog zijn die boetes minimaal en hoe hoog zijn zij maximaal? Zijn deze risico's ingecalculeerd en zo ja, hoe? 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? 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?

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? Klopt het dat deze situatie beoogd wordt voor de volledige concessieperiode 2025-2034? 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? Hoe verhoudt de voorgenomen subsidie zich tot de eerder door de staatssecretaris beoogde 200 miljoen euro per jaar die NS zou moeten betalen, waarover de staatssecretaris de Kamer eerder ook informeerde? Welke veranderde omstandigheden liggen ten grondslag aan deze wijziging? 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? Deze leden zijn tevens benieuwd ten koste van welke projecten deze additionele financiële middelen gaan.

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 IenW (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?

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? 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? 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?

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?

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? Welke zekerheid biedt dit rapport naar haar mening en welke voorbehouden zijn daarin gemaakt? Welke oordeel is in het rapport opgenomen over de gehanteerde veronderstellingen van de business case van NS? Zijn die veronderstellingen ook getoetst bij andere vervoerders, bij wijze van benchmark?

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 opentoeegangsdiensten wél uitgevoerd worden? Dan hoeft NS immers minder treinen te rijden en zullen de kennelijke verliezen volgens deze leden dus afnemen.

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?

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?

Kan de staatssecretaris voor de leden van de VVD-fractie 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? 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 disproporionele mate aan het HRN worden toegerekend wanneer die kosten (ook) thuishoren bij de commerciële activiteiten van NS, zoals de internationale verbindingen? Hoe voorkomt zij dat door die kruissubsidiëring de markt voor internationale verbindingen verstoord kan worden, bijvoorbeeld doordat NS de kosten boekt op het HRN maar de winsten op haar commerciële activiteiten? 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? 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?

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. Beoogt de staatssecretaris uit hoofde van het voorkomen van kruissubsidiëring hierover een gescheiden boekhouding in te richten? 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? 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?

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.

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 aanbieding op basis van open toegang of bij een aanbesteding? 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?

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? 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?

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)? Kan de staatssecretaris toelichten hoe dit precies zit, hoe het bedrag van 410 miljoen euro bepaald is en wanneer NS zich daarop kan beroepen? 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? Kan de staatssecretaris de Kamer verzekeren dat hiermee geen verboden staatssteun optreedt en zo ja, op welke gronden? 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?

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? 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 contractpartner voor het HRN? Hoe beoordeelt de staatssecretaris die situatie?

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?

De leden van de VVD-fractie 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 om te reizen buiten de spits? Heeft de staatssecretaris laten doorrekenen welke gevolgen dat voor deze groep heeft? 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? Hoe vallen die bedragen uit en waarom acht de staatssecretaris dat verantwoord?

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?

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? 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? Is zij net als deze leden van mening dat dit vanuit Europees recht beschouwd, ook niet gewenst is?

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 behoort, zich tot het aanbod van twee andere aanbieders die de verbinding Amsterdam-Brussel willen aanbieden? 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?

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?

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? 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? 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? 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? Kan de staatssecretaris preciseren op welke risico's zij 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?

De leden van de VVD-fractie 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 de spoorse kennis?

Verder lezen de leden van de VVD-fractie 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?

Ten aanzien van de Mobility as a Service-partijen (hierna: MaaS), mobiliteitskaartbedrijven en andere innovatieve mobiliteitsdiensverleners 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? Deze leden constateren namelijk dat NS op alle mogelijke manieren haar eigen NS-businesscard en NS Go kan bevoordelen ten opzichte van andere zakelijke mobiliteitskaartaanbieders. Hoe gaat zij voorkomen dat NS misbruik maakt van haar monopoliepositie? 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?

#### **D66-fractie**

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”. Deze leden merken

op dat de HRN-concessie voor tien jaar wordt afgegeven en dus verder zou moeten strekken dan alleen die tien jaar. Hoe ziet de staatssecretaris dat? Kan de staatssecretaris ingaan op de juridische risico's op het afwijzen van het open toegang bod van Arriva voor Zwolle – Leeuwarden/Groningen?

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? Beschikt de staatssecretaris over informatie van de reizigersaantallen of effecten als gevolg van de prijsstijgingen (13,5 procent in 2024)? Verwacht zij dat dit het autogebruik zal stimuleren? Kan de staatssecretaris ingaan op signalen die deze leden ontvangen dat het aanbod op bijvoorbeeld Alkmaar-Amsterdam en Alkmaar-Haarlem en elders versoberd?

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris om een update van de ingebrekestellingsprocedure door de EC. Wat zijn de exacte punten waar EC zich op beroept en hoe schat de staatssecretaris haar kansen en die van de EC in? Hoe weegt zij nu de noodzaak van een plan B conform de motie van het lid Van Ginneken?

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? In hoeverre wordt het, in deze evaluatie genoemde, ticketing-issue nu beslecht volgens de staatssecretaris? Welke stappen zet zij daar de komende concessieperiode in en welke stappen zet NS? Welke onafhankelijke externe partij toetst het referentieaanbod van NS?

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris nader te duiden welke afspraken zijn gemaakt met NS in relatie tot het Bestuursakkoord Toegankelijkheid en met welke tijdlijn deze afspraken gerealiseerd worden?

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? Beschikt de staatssecretaris over inzicht over bij welke belangrijke internationale treinknooppunten van Nederland capaciteit is voor nieuwe verbindingen? 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? 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?

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?

### **PVV-fractie**

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. 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.

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.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de staatssecretaris de motie 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. Deze leden vragen aan de staatssecretaris om lef te tonen, niet bang te zijn voor de dreigementen uit Brussel en de Kamer serieus te nemen.

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.

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 riant 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. 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. Deze leden vragen de staatssecretaris naar de concrete mogelijkheden die zij heeft om maatregelen te treffen, zodra blijkt dat de HRN-concessie niet conform afspraak wordt uitgevoerd. Een 'foeigesprek' met de NS-top is wat deze leden betreft niet meer voldoende. Boetes uitschrijven ook niet.

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.

### **CDA-fractie**

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 reizigers. Deze leden horen ook graag waarom de staatssecretaris toch ervoor kiest om in de concessie NS de mogelijkheid te bieden tot een spitsheffing. 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)? Zij vragen waarom er niet een absolute bodemwaarde 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 één traject (bijvoorbeeld: Valleilijn, MerwedeLingelijn, Zutphen-Oldenzaal). 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. 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?

Het valt de leden van de CDA-fractie op dat de meeste volume-uitbreidingen beperkt zijn tot de Randstad. Deze leden zijn benieuwd of is onderzocht welke frequentieverhogingen op de bestaande infrastructuur mogelijk zijn buiten de Randstad. Deze leden horen ook graag of er gestuurd wordt op de potentiële vervoersvraag en niet op knelpunten. Deze leden vernemen graag of voor alle frequentieverhogingen die buiten de Randstad qua capaciteit mogelijk zijn, onderzocht is of er een markt is voor deze frequentieverhogingen. Mocht dit niet het geval zijn, dan zijn deze leden benieuwd hoe de staatssecretaris dan inschat in hoeverre het aanbod van NS marktconform is.

De leden van de CDA-fractie zijn ook benieuwd naar de uitvoering van de

motie-Van der Graaf/Van der Molen (Kamerstuk 29984, nr. 1063) over uitbreiding van het nachtnet in het weekend naar meer middelgrote steden en naar alle landsdelen. Deze leden vernemen graag waarom in de concessie slechts is afgesproken dit pas bij de actualisatie van de concessie te onderzoeken. Deze leden horen graag waarom er niet voor gekozen is om vanaf de start van de concessie een eerste uitbreiding te doen.

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 15000 respectievelijk 2800 reizigers op een gemiddelde werkdag- slechts één keer per uur op zondag te hoeven worden bediend, terwijl voor Apeldoorn en Den Helder met 11000 respectievelijk 3000 reizigers dit twee keer per uur is. Ook vernemen deze leden graag waarom bijvoorbeeld Wezep op zaterdag wel twee keer per uur moet worden bediend (800 reizigers op een gemiddelde werkdag), maar Rijssen slechts één keer per uur (1800 reizigers op een gemiddelde werkdag). Deelt de staatssecretaris de mening van deze leden dat de minimumfrequentie voor Venlo, Deventer en Rijssen op basis van het aantal reizigers aantoonbaar te laag is? Deze leden vragen vanwege de grote beschikbaarheid van dit soort voorbeelden met nadruk om alsnog de minimumfrequentie op elk station op tenminste twee keer per uur te zetten, zeven dagen per week.

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. Deze leden vragen of de staatssecretaris de mening deelt dat hieruit blijkt dat er wel voldoende vervoersvraag is voor een hoger volume en dat het volume in de concessie niet marktconform is.

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. 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. Deze leden horen het ook graag als deze enkel zijn gebaseerd op de bestaande dienstregeling. Deze 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 van de CDA-fractie zien graag dat de financiële onderbouwing voor deze verlaging van het aantal treinen ten opzichte van de conceptconcessie, die NS aan de staatssecretaris zal hebben verstrekt, de Kamer toekomt. Deze leden zijn ook benieuwd naar de uitvoering van de motie-Van der Graaf (Kamerstuk 29984, 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? 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? 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? Graag zien deze leden een onderbouwing waarom de staatssecretaris nu van mening is dat de huidige eerste en laatste trein voldoende aansluiten bij de vervoervraag van reizigers?

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. Deze leden horen graag wat dit volgens de staatssecretaris zou moeten betekenen voor de nieuwe concessie.

#### **PvdA- en GroenLinks-fracties**

##### **Tarieven**

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties maken zich zorgen om de betaalbaarheid, zeker nu NS de mogelijkheid krijgt om een spitsheffing in te voeren. Deze leden vragen hoe de staatssecretaris bij het nieuwe tariefsysteem gaat garanderen dat forenzen die geen (volledige) vergoeding krijgen van hun werkgever voor het woon-werkverkeer niet benadeeld worden.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties lezen dat de staatssecretaris 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? 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?

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 reizigers aantallen nog 20% lager liggen. Hoe kan het dat minder reizigers meer opbrengen en dat desondanks ook de tarieven nog meer moeten stijgen? Uit cijfers van Translink/CBS blijkt bovendien dat op dinsdag en donderdag de ochtendspits nog steeds onder het niveau van 2019 ligt. Waarom moeten reizigers dan toch meer gaan betalen?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties vragen de staatssecretaris waarom geen gebruik is gemaakt van de nieuwe concessie om de HSL-toeslag af te schaffen. Zij vragen ook hoeveel extra reizigers de HSL zou trekken als de HSL-toeslag zou worden afgeschaft? Klopt het daarnaast, vragen deze leden, dat NS de tarieven van dalkortingskaarten de laatste jaren flink heeft verhoogd? Als dat zo is, is reizen in de daluren onaantrekkelijker geworden. Waarom wil de staatssecretaris dan toch een spitsheffing invoeren? Kan bij dit antwoord betrokken worden dat de dienstregeling in de daluren fors is uitgekleeft en dus spitsreizen nog aantrekkelijker heeft gemaakt? En mocht NS toestemming krijgen om een spitstoeslag 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?

### **Tarieven internationaal**

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties 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? 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 deze concessie, zo stellen de aan het woord zijnde leden, kan de staatssecretaris 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 staatssecretaris NS niet in de nieuwe concessie om doorgaande tickets te verkopen, indien een andere aanbieder daar om vraagt?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties vragen of het klopt het dat reizigers die met IC-Brussel de grens passeren momenteel vijftig tot negentig procent hogere tarieven betalen dan op vergelijkbare binnenlandse trajecten (early bird en dalurenkorting niet meegerekend)? 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, beide reizen over een vergelijkbare afstand. Deelt de staatssecretaris gezien deze grote tariefverschillen de mening van deze leden dat het tarief voor IC Brussel te hoog is? Zo nee, waarom is het gerechtvaardigd dat reizigers die afhankelijk zijn van deze verbinding bijna twee keer zoveel moeten betalen als voor een vergelijkbare binnenlandse verbinding, terwijl het hier om een concessietrein gaat? Waarom geldt het verbod op reserveringen alleen voor binnenlandse treinen en niet voor IC-Brussel (WP2000 Artikel 29, lid 6). De IC-Brussel opnemen in de concessie wordt toch juist gedaan om te voorkomen dat dit soort drempels worden opgeworpen voor reizigers? 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 de staatssecretaris een reserveringsplicht bij aan het bereiken van een modal shift op deze corridor? In het verlengde hiervan vragen deze leden waarom in de nieuwe concessie niet wordt geëist dat de tweede IC-Brussel doorrijdt naar

Amsterdam, terwijl tegelijkertijd in de concessie wel volumeverhoging is opgenomen op het traject Amsterdam-Rotterdam? Dan is er toch voldoende vervoersvraag voor een tweede IC-Brussel naar 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 op station Rotterdam Centraal om daar te keren?

### **Dienstregeling**

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties lezen dat op 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 de staatssecretaris 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. 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? Kan de staatssecretaris ook aangeven hoe het kan dat andere vervoerders stellen dat zij op trajecten een uitgebreidere dienstregeling kunnen aanbieden dan NS?

In Annex 2 lezen de leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties een ondergrens voor het uiteindelijke 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? Is dit niet een erg ruime, multi-interpreteerbare bepaling? Deelt de staatssecretaris de mening van deze leden dat het aantal reizigers ook kan groeien, als het aanbod verbetert op trajecten waar nog geen knelpunt is?

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? 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 gerechtigden" vanaf die tijd te starten? 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?

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? Kan de staatssecretaris daarnaast aangeven op welke plek in de concessie conform de motie De Hoop en Van Raan (Kamerstuk 29984, nr.

1045) wordt afgedwongen dat de dienstregeling voor stations buiten de Randstad verbeterd? 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? 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? Deelt de staatssecretaris de mening van deze dat de reiziger met het aanbod in de concessie dus een slechter product krijgt dan in de markt mogelijk is? Waarom is met deze kennis niet besloten van NS een hogere frequentie te eisen in de concessie?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties constateren dat een indicator voor aantal drukke treinen buiten de spits is niet opgenomen, omdat drukke treinen in het dal blijken de Nota van Antwoord voornamelijk uitschieters zijn, door bijvoorbeeld evenementen of treinen die rijden direct na een verstoring. Deze leden constateren dat er in de spits ook uitschieters zijn en dat er daarnaast buiten de spits, bijvoorbeeld vlak voor en vlak na de spits, ook treinen zijn die structureel druk zijn. Daarom vinden deze leden het van belang dat naar alle treinen wordt gekeken en niet alleen naar de spits. 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.

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 blijken de 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? 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 (verder) mag verlagen?

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? Is de in motie Van der Graaf en Van der Molen (Kamerstuk 29984, 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? Kunnen daarbij alle door NS aangeleverde financiële en vervoerskundige onderbouwing dat een dergelijk volume niet haalbaar zou zijn naar de Kamer worden gestuurd? 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? 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?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties lezen dat NS met de concessieverlener het gesprek kan openen over het Netto Financieel Effect (NFE) 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 van deze leden wegnemen?

### **Sturing**

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?

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? 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.

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? 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 der Graaf (Kamerstuk 29984, nr. 1028) waarin de Kamer heeft gevraagd om juist zoveel mogelijk dezelfde eisen te laten gelden als voor binnenlandse treinen?

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

De staatssecretaris stelt, zo lezen de leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties, 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 de staatssecretaris dan in de concessie als het gaat om het fietsvervoer? De staatssecretaris verbiedt ook een reserveringsplicht voor reizigers in binnenlandse treinen. Waarom zou dit in het kader van outputsturing niet ook kunnen voor fietsen, vragen deze leden? In de nota van antwoord staat dat het stellen van een minimumgrootte voor een fietsplek in de trein niet past bij de outputgerichte sturing zoals beoogd in deze concessie. Op welke output wordt hier bedoeld en waarom zou het stellen van een dergelijke norm daar niet binnen passen? Klopt het dat fietsplekken in recent aangeschafte NS treinen te krap bemeten zijn voor standaardfietsen? Deelt de staatssecretaris 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 de staatssecretaris NS in de nieuwe concessie verplicht de fietsplekken qua grootte aan minimumnormen te laten voldoen?

### **ChristenUnie-fractie**

De leden van de ChristenUnie-fractie betreuren het dat internationaal treinverkeer geen onderdeel wordt van de hoofdrailnetconcessie. Zij vragen de staatssecretaris nader toe te lichten waarom op basis van Europese spoorwetgeving het juridisch niet te rechtvaardigen zou zijn om de internationale treinverbindingen in de concessie op te nemen.

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 reizigers aantallen 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.

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 staatssecretaris 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.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat er, in weerwil van motie-Van der Graaf (Kamerstuk 29984, nr. 1060) nog geen sprake zal zijn van drie intercity's naar België, maar twee. Zij vragen de staatssecretaris waarom de tweede intercity naar Brussel start in Rotterdam en niet in Amsterdam, terwijl daar wel om verzocht is. Deze leden vragen of de staatssecretaris 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.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de staatssecretaris toe te lichten waarom in de concessie wel twee 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. Zij vragen vervolgens waarom de staatssecretaris geen eisen aan de minimale frequentie per uur voor de IC Brussel stelt, terwijl zij voor binnenlandse trajecten wel een minimale bediening vraagt tussen 6:00 en 00:00 uur. Zij vragen de staatssecretaris 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 staatssecretaris ook te reflecteren op het huidige tijdstip van de eerste en laatste trein naar Brussel. Deze leden vragen of de staatssecretaris 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.

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 reserverings*plicht* 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?

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

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 staatssecretaris om 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 om deze lijnen in de loop van de concessie alsnog onder de KPI's te brengen, bijvoorbeeld

bij de actualisatie in 2027.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de HSL-toeslag behouden blijft. Zij vragen de staatssecretaris waarom dit het geval is en op welke wijze zij zich heeft ingespannen om deze af te schaffen, conform de motie-Van der Graaf (Kamerstuk 29984, nr. 1029) en waarom dit niet tot resultaat heeft geleid. Deze leden vragen de staatssecretaris of het klopt dat het 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 staatssecretaris zich heeft ingespannen deze af te schaffen. Zij vragen de staatssecretaris of zij erkent dat het behouden van deze toeslagen zich niet goed verhoudt tot de wens om internationaal treinvervoer concurrerender te maken met vliegverkeer.

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. Deze leden vragen ook waarom in de HSL geen toeslag wordt gevraagd ten zuiden van Rotterdam, maar wel ten noorden van Rotterdam. 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.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de staatssecretaris toe te lichten hoe opvolging is gegeven aan motie-Van der Graaf (Kamerstuk 29984, 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.

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 der Graaf (Kamerstukken 29984, nr. 1051 en 29984, nr. 1117). Deze leden zijn van mening dat een spitstoeslag geen onderdeel kan zijn van een aantrekkelijk spoorproduct. Zij vragen de staatssecretaris daarom van deze mogelijkheid af te zien.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen welke alternatieven voor een spitsheffing overwogen zijn, en op welke gronden besloten is daar vanaf te zien en een spitsheffing toe te staan. Zij vragen de staatssecretaris of overwogen is om nader onderzoek te laten uitvoeren naar de effectiviteit en efficiëntie van andere maatregelen om spitsdrukten tegen te gaan, zoals het aanpassen van het fiscale regime rond thuiswerkvergoedingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat er aandacht moet zijn voor een limitatief aantal beroepsgroepen die getroffen worden door de spitsheffing. Deze leden vragen de staatssecretaris waarom gekeken wordt naar beroepsgroepen in plaats van maatschappelijk relevante reizen. Tevens vragen zij waarom NS zelfstandig kan bepalen voor welke groepen dit

geldt. Deze leden vragen of dit geen taak van de concessieverlener zou moeten zijn. In het tarievenonderzoek lezen de leden van de ChristenUnie-fractie dat een van mogelijke oplossingen aanpassingen de aftrekbaarheid van reiskosten is. Deze leden merken op dat kwetsbare personen veelal geen gebruik maken van dergelijke regelingen, omdat zij daarover geen kennis en kunde bezitten. Zij vragen de staatssecretaris hoe zij dit gewogen heeft. De leden van de ChristenUnie-fractie kunnen een spitsheffing op het spoor zeker niet dulden zolang geen spitsheffing voor andere vervoersmiddelen, zoals de auto, geldt. Zij vragen de staatssecretaris of zij dit erkent en een eventuele spitsheffing op het spoor pas wil toestaan, als die ook voor de auto geldt.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat een nieuw tariefstelsel opbrengstneutraal wordt ingevoerd. Elders lezen zij dat NS nog ruimte krijgt om een uitwerking van een gedifferentieerd tariefstelsel te maken. Zij vragen de staatssecretaris of de mogelijkheid bestaat dat dit tariefstelsel niet opbrengstneutraal zal zijn, maar gaat fungeren om extra inkomsten te verwerven. 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. Zij vragen welke ruimte een volgend kabinet heeft om alsnog af te zien van een dergelijke spitsheffing. Zij vragen welke rol de Kamer in dit voorgenomen proces heeft en of het mogelijk is dit gedifferentieerde stelsel via een voorhangprocedure aan de Kamer voor te leggen.

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. Zij vragen de staatssecretaris te garanderen dat inwerkingtreding van een nieuw tariefstelsel nooit zal leiden tot problemen bij in- en uitchecken, betaalautomaten en facturering. Deze leden vragen de staatssecretaris waarom zij NS niet verplicht heeft zich aan te sluiten bij het minimumtarief zoals dat is opgenomen in het landelijke tariefenkader van de decentrale concessieverleners.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de staatssecretaris waarom er niet voor is gekozen om 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.

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.

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 der Graaf en De Hoop (Kamerstuk 29984 nr. 1026). Tevens vragen zij de staatssecretaris aan te geven wat de kosten zijn om toch op elk station tweemaal per uur zeven dagen per week een trein te doen rijden. Indien de staatssecretaris deze cijfers niet heeft, vragen zij de staatssecretaris toe te lichten waarop het besluit om de minimumfrequentie te verlagen is gebaseerd.

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 staatssecretaris 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. Deze leden lezen dat NS op Nieuwjaarsdag vanaf 10:00 uur tenminste het zondagvolume moet rijden. Zij vragen de staatssecretaris in de concessie op te nemen ook op nieuwjaarsochtend op elk traject tenminste eenmaal per uur te rijden, of te beargumenteren waarom dit onmogelijk is.

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 in de huidige concessie wel in ieder geval alle eerste en laatste treinen beschermd zijn. Zij vragen de staatssecretaris of zij bereid is alsnog alle huidige eerste en laatste treinen te borgen in de concessie?

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 staatssecretaris aan te geven waar dit afhankelijk van is, en wanneer hier vanaf geweken mag worden. Zij vragen de staatssecretaris waarom niet gekozen is om dit 'eerste 24-uur gratis-regime' als een harde eis op te nemen in de concessie?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de nota van antwoord dat de verplichting van 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. Deze 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.

### **BBB-fractie**

De leden van de BBB-fractie vinden het goed dat het in de kern gaat over betrouwbare dienstregelingen neerzetten voor de reizigers, die daarnaast zoveel mogelijk ontzien dienen te worden. Echter zien deze leden dat het reizen met de trein vandaag de dag alsmaar duurder aan het worden is, iets wat deze leden moeilijk kunnen accepteren. Deze leden constateren dat de staatssecretaris NS financieel tegemoet komt 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 de betaalbaarheid voor de reiziger?

Ook lezen de leden van de BBB-fractie in de brief dat er onderzocht is of de afspraken in lijn zijn met de Europese staatssteunregels, zoals opgenomen in de PSO-verordening en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Daar is uitgekomen dat het voldoet. Tegelijkertijd zien we dat Brussel middels juridische procedures de concessieverlening wil aanvechten, omdat die 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?

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 (Kamerstuk 2023Z14272) over ingediend. Welke afspraken en ruimte is er in de concessie om te sturen op goed bereikbare stations voor mindervalide mensen?

Bij toegankelijkheid van stations en spoor hebben MaaS-aanbieders een belangrijke rol. Deze leden constateren dat een non-Discriminatie-eis in de concessie ontbreekt. Waarom heeft I&W zo'n eis niet opgenomen? Ook is het onduidelijk wat de reikwijdte is van het referentieaanbod (RA). Valt een dal-abonnement hieronder? En waarom hoeft NS dit niet te publiceren?

## **II Reactie van de bewindspersoon**