

Vergaderjaar 2025-2026

29984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr.

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG
Vastgesteld op ... 2026

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 de brief Conclusie gesprek met Arriva over de noordelijke lijnen naar aanleiding van CBB-tussenuitspraak; Europese infractieprocedure HRN-concessie (Kamerstuk 29984, nr. 1277).

De vragen en opmerkingen zijn op 26 maart 2026 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door haar beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	1
D66-fractie	3
VVD-fractie	4
GroenLinks-PvdA-fractie	8
CDA-fractie	10
JA21-fractie	11
BBB-fractie	13
SGP-fractie	15

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) over de uitkomsten

van de gesprekken met Arriva over de noordelijke lijnen en de stand van zaken rondom de Europese infractieprocedure. Deze leden hechten grote waarde aan een toekomstbestendig en kwalitatief hoogwaardig spoornetwerk waarbij het belang van de reiziger vooropstaat. Zij hebben naar aanleiding van de brief de volgende vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de Kamerbrief van de staatssecretaris van IenW van 5 maart 2026 over de uitkomst van de gesprekken met Arriva over de trajecten Zwolle–Groningen en Zwolle–Leeuwarden. Deze leden hechten groot belang aan continuïteit van dienstverlening voor reizigers, een betrouwbare uitvoering van het spoorbeleid en een juridisch houdbare inrichting van de concessie. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van het kabinet over de noordelijke lijnen naar aanleiding van een tussenuitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB) en de Europese infractieprocedure inzake de Hoofdrailnet-concessie (HRN-concessie). Deze leden hebben naar aanleiding van die brief op dit moment een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de uitkomst van de gesprekken met Arriva over de noordelijke lijnen. Deze leden hechten groot belang aan een betrouwbaar en samenhangend spooraanbod, waarbij het openbaar vervoer een duidelijke publieke functie vervult en continuïteit en kwaliteit voor de reiziger vooropstaan. Tegelijkertijd vinden deze leden het van belang dat er, aan de randen van het netwerk, ruimte is voor regionale vervoerders, wanneer dit bijdraagt aan een beter aanbod voor de reiziger. Voor deze leden staat daarbij niet centraal welke vervoerder op die plekken het vervoer uitvoert, maar of het aanbod voor de reiziger op orde is, onder andere ten aanzien van punctualiteit, frequentie en zitplaatskans. Tegen deze achtergrond hebben zij over de uitwerking van de voorliggende casus nog enkele vragen.

De leden van de JA21-fractie hebben met een zekere teleurstelling kennisgenomen van de brief van de staatssecretaris over de conclusie van het gesprek met Arriva over de noordelijke lijnen naar aanleiding van de CBB-tussenuitspraak en de Europese infractieprocedure

over de HRN-concessie en hebben daar nog een aantal vragen over.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de staatssecretaris over de uitkomst van de gesprekken met Arriva inzake de noordelijke lijnen. Deze leden constateren dat de besluitvorming op meerdere punten vragen oproept over de onderbouwing en de gemaakte afwegingen. Zij hebben hierover enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de voorliggende Kamerbrief. Zij hebben enkele vragen over het opentoeegangsaanbod voor de stoptreindiensten tussen Zwolle-Groningen/Leeuwarden en vragen in dit verband waarom het nodig is om te wachten op de midtermreview van de HRN-concessie.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie lezen dat de staatssecretaris concludeert dat Arriva onvoldoende zekerheid biedt over de continuïteit. Zij vernemen echter signalen dat Arriva uitvoerige schriftelijke garanties en financiële borging heeft aangeboden om deze continuïteit juist te verzekeren. Deze leden vragen de staatssecretaris om toe te lichten waarom deze aangeboden garanties, die volgens de vervoerder vergelijkbaar zijn met afspraken in regionale concessies, als onvoldoende zijn beoordeeld. In hoeverre is in de gesprekken recht gedaan aan de tussenuitspraak van het CBb, waarin werd gesteld dat de vrees voor een gebrek aan continuïteit vanwege het materieel onvoldoende was om de onderhandelingen te staken? En is er, naast het door Arriva voorgestelde afdwingen van materieeloverdracht bij NS, ook gekeken naar andere creatieve oplossingen om de overbruggingsperiode tot 2029 te overbruggen? Kan de staatssecretaris toelichten of er contact is geweest met internationale leasemaatschappijen? Is er onderzocht of elders in Europa materieel beschikbaar is dat aan de Nederlandse veiligheidseisen (zoals het European Rail Traffic Management System (ERTMS)) voldoet?

De leden van de D66-fractie constateren dat de gesprekken lijken te zijn vastgelopen op de beschikbaarheid van rijdend materieel. De staatssecretaris stelt dat zij NS niet kan dwingen materieel over te dragen en dat dit niet past bij het principe van open toegang. Hoe verhoudt dit standpunt zich tot het Convenant Productiemiddelen dat als bijlage

bij de HRN-concessie is gevoegd, waarin procesafspraken staan over de overdracht van materieel bij open toegang of decentralisatie? Ook vragen deze leden hoe de staatssecretaris kijkt naar de operationele uitdagingen voor opentoeegangvervoerders, zoals de toegang tot betaalinfrastructuur (poortjes) die in beheer is van de zittende vervoerder. Ziet zij hier een actieve rol voor zichzelf als systeemverantwoordelijke? Daarnaast vragen deze leden hoe het standpunt dat de overheid geen rol heeft in het faciliteren van materieel voor opentoeegangvervoerders zich verhoudt tot de wens om meer marktwerking en innovatie op het spoor te stimuleren. Ziet de staatssecretaris hier een belemmering voor de toetreding van nieuwe spelers in de toekomst?

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de toezegging van de staatssecretaris om bij de midtermreview nadrukkelijk te kijken naar het decentraliseren van de noordelijke stoptreindiensten. Zij vragen welke criteria de staatssecretaris gaat hanteren om te bepalen of decentralisatie op dat moment wél een levensvatbare optie is. Wordt hierbij ook de optie meegewogen om de noordelijke lijnen als één pakket (inclusief de huidige regionale lijnen) aan te besteden om schaalvoordelen in materieelbeheer te behalen?

De leden van de D66-fractie maken zich met betrekking tot de Europese infraprocedure en de prejudiciële vragen van het CBB aan het Europese Hof van Justitie zorgen over de langdurige juridische onzekerheid voor de sector. De procedure bij het Europese Hof van Justitie duurt gemiddeld anderhalf jaar. Deze leden vragen de staatssecretaris wat de mogelijke scenario's en bijbehorende noodplannen zijn als het Europese Hof van Justitie oordeelt dat de onderhandse gunning van de HRN-concessie in strijd is met het Europese recht. Hoe borgt de staatssecretaris de continuïteit voor de reiziger, als de huidige concessieafspraken door een rechterlijke uitspraak onverhoopt aangepast moeten worden? Tot slot vragen deze leden of de staatssecretaris bereid is de Kamer proactief te informeren, zodra de Nederlandse reactie op het verzoekschrift van de Europese Commissie is ingediend, voor zover de procesregels dit toelaten.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen in de beslisnota van 14 augustus 2023 (Kamerstuk 29984, nr. 1126) dat er voor het initiatief van Arriva inhoudelijk ruimte werd

gezien om een uitzondering te overwegen op de regel dat rendabele verbindingen niet buiten het HRN worden geplaatst. Tegelijkertijd werd aangegeven dat er op dat moment onvoldoende zekerheden bestonden over de continuïteit van het reisproduct. Deze leden vragen wat in dit verband precies wordt bedoeld met de kwalificatie 'mogelijk'. Op basis van welke concrete en toetsbare criteria is destijds beoordeeld dat het initiatief van Arriva onzekerheden met zich bracht, en of deze criteria nog steeds onverkort van toepassing zijn?

De leden van de VVD-fractie constateren voorts dat het CBb inmiddels heeft geoordeeld dat er onvoldoende grond was om de onderhandelingen met Arriva te beëindigen vanwege zorgen over de continuïteit van de dienstverlening. Zij vragen of dit oordeel aanleiding geeft om de beoordeling van continuïteit thans in een ander perspectief te plaatsen. Indien dat het geval is, verzoeken zij toe te lichten in hoeverre het tijdsverloop tussen het afbreken van de eerdere onderhandelingsfase en de uitspraak van het CBb daarbij een rol heeft gespeeld. Indien continuïteit nog steeds een aandachtspunt vormt, verzoeken deze leden om een nadere toelichting op de actuele risico's die worden gezien bij het waarborgen van de dienstverlening door Arriva, en in welke mate het verstreken tijdsverloop daarbij relevant is, mede in relatie tot de vertraging van de Maaslijn en de ruimte die deze vertraging bood voor alternatieve ontwikkelingen.

De leden van de VVD-fractie vragen of het juist is dat Arriva in de gesprekken met het ministerie schriftelijke garanties heeft aangeboden die waren gericht op het waarborgen van zekerheid en continuïteit van de dienstverlening, en die volgens het bedrijf aansluiten bij afspraken die eerder zijn gemaakt met provincies na aanbesteding van vergelijkbare spoorlijnen. Deze leden vragen of het juist is dat dergelijke garanties daadwerkelijk zijn aangeboden en, indien dat het geval is, hoe de staatssecretaris deze voorstellen heeft beoordeeld. Indien ervoor is gekozen deze garanties niet op te nemen in een bindende overeenkomst, verzoeken zij toe te lichten welke inhoudelijke en beleidsmatige overwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. Zij vragen tevens hoe deze afweging zich verhoudt tot de overweging van het CBb dat financiële of contractuele waarborgen een passend instrument kunnen zijn om onzekerheden te mitigeren.

Deze leden zouden graag meer inzicht willen in het verloop en de inhoud van deze gesprekken. Op welke

wijze is uitvoering gegeven aan de opdracht van het CBb om de gesprekken voort te zetten? Zijn van deze gesprekken verslagen of notulen gemaakt en, zo ja, in hoeverre kunnen deze met de Kamer worden gedeeld, al dan niet in samengevatte vorm?

Mede op grond van twee artikelen in de Telegraaf van voorgaande weken begrijpen deze leden dat er met name sprake was van een verschuiving in de tijd als gevolg van vertragingen in andere projecten, in het bijzonder de elektrificatie van de Maaslijn. Daarbij zou het materieel dat oorspronkelijk voor die lijn was bestemd, tijdelijk elders op de noordelijke lijnen hebben kunnen worden ingezet, waarna nieuw materieel zou worden besteld. Deze leden vragen hoe de staatssecretaris dit heeft beoordeeld, mede in het licht van gebruikelijke investeringspraktijken waarbij investeringsbeslissingen worden afgestemd op de mate van zekerheid over toekomstige inzet en opbrengsten. Zij vragen in hoeverre deze casus inzicht geeft in bredere praktische drempels bij toetreding tot het open spoor en hoe deze zich verhouden tot het beleidsmatige uitgangspunt van een toegankelijk en concurrerend spoorstelsel.

De leden van de VVD-fractie willen op grond van deze Kamerbrief valideren of zij het goed hebben begrepen dat er gesproken is over alternatieve oplossingen voor de inzet van materieel. Bijvoorbeeld de mogelijkheid om gebruik te maken van treinstellen die eventueel beschikbaar komen bij NS, indien bepaalde lijnen door een andere vervoerder worden geëxploiteerd. Het Convenant Productiemiddelen, dat deel uitmaakt van de HRN-concessie, lijkt daarvoor relevant. Deze leden vragen of het juist is dat dit convenant afspraken bevat over het beschikbaar blijven van productiemiddelen voor het spoorvervoer en over de voorwaarden waaronder deze kunnen worden overgedragen of beschikbaar gesteld, wanneer lijnen door een andere vervoerder worden geëxploiteerd.

Heeft Arriva gevraagd om financiering, personeel of materieel van de overheid of naar bestaande juridische en contractuele mogelijkheden binnen het huidige kader? Deze leden vragen de staatssecretaris te bevestigen of deze duiding juist is, en zo nodig te verduidelijken welke ondersteuning of faciliteiten in dit verband zijn besproken. Deze leden constateren dat in de praktijk een wederzijdse afhankelijkheid van materieel en toetreding kan ontstaan: voor de aanschaf van materieel is perspectief op exploitatie nodig, terwijl voor toetreding tot het spoor doorgaans reeds materieel beschikbaar moet zijn. Zij vragen of deze dynamiek past

binnen de bedoeling en werking van het opentoeegangssysteem en in hoeverre bestaande instrumenten, waaronder het Convenant Productiemiddelen, mede zijn bedoeld om dergelijke toetredingsknelpunten te voorkomen of te beperken. Verder vragen deze leden in hoeverre de huidige afspraken ertoe kunnen leiden dat een huidige vervoerder in de praktijk een invloedrijke positie heeft bij de beschikbaarheid van materieel, en welke waarborgen er zijn om te voorkomen dat dit de toetreding van andere vervoerders onbedoeld belemmert of vertraagt.

De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris, in lijn met een eerdere vraag van het lid Boelsma-Hoekstra (CDA), alsnog een inzichtelijke vergelijking te maken tussen het aanbod van Arriva en de huidige dienstverlening van NS. Zij vragen deze vergelijking in ieder geval te maken op de aspecten dienstregeling, frequentie, punctualiteit, zitplaatskans en de wijze waarop de prestaties contractueel of operationeel worden geborgd en deze met de Kamer te delen.

De leden van de VVD-fractie vragen ten aanzien van het vervolg waarom niet reeds voorafgaand aan de midtermreview wordt bezien welke mogelijkheden er zijn voor toekomstige aanpassingen van het beleid of de uitvoering, indien zou blijken dat het voorstel van Arriva op onderdelen voordelen kan bieden voor de reiziger en bestaande afspraken (zoals het convenant) aanknopingspunten kunnen bieden voor het beschikbaar stellen of overdragen van materieel. Zij vragen in hoeverre het wenselijk en mogelijk is om dergelijke opties eerder te verkennen, zodat eventuele verbeteringen voor de reiziger niet onnodig worden vertraagd.

De leden van de VVD-fractie constateren dat er nog diverse vragen zijn. Zij achten daarom nadere verduidelijking wenselijk, voordat een definitief oordeel kan worden gevormd. In dat verband wijzen deze leden op het recente tussenvonnis van het CBb, waarin is ingegaan op de beoordeling van de continuïteit van de dienstverlening en is bepaald dat de gesprekken dienen te worden voortgezet. Tevens vragen zij aandacht voor de formulering van het convenant, en verzoeken zij de staatssecretaris toe te lichten in hoeverre daaruit volgt dat onder bepaalde omstandigheden aanvullende handelingsmogelijkheden beschikbaar kunnen zijn.

GroenLinks-PvdA-fractie

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich zorgen over de kwaliteit en de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Om Nederland op een goede en betaalbare manier bereikbaar te houden is het van groot belang voldoende te investeren in goed spoorvervoer van, naar en in alle regio's. Deze leden vinden het hierbij van groot belang dat de overheid de regie voert bij het organiseren van goed spoorvervoer. Daarom hechten zij aan een goede HRN-concessie waarbij reizigers frequent, betaalbaar en veilig kunnen reizen. Een goed functionerende HRN-concessie is van fundamenteel belang voor het fijnmazige Nederlandse spoornetwerk. Het grote voordeel van de HRN-concessie is dat de kwaliteit van het spoorvervoer op een goede manier wordt gegarandeerd en dat de overheid kan ingrijpen, als de vervoerder zich niet aan de eisen uit de concessie houdt. In een opentoeegangssituatie is het voor de overheid veel lastiger om kwaliteitseisen af te kunnen dwingen. Deelt de staatssecretaris deze zorgen? En kan de staatssecretaris in het verlengde hiervan ingaan op de zorgen die leven over het feit dat de belangen van reizigers en rijdend personeel in een opentoeegangssituatie minder goed geborgd zijn? Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat er geen risico's moeten worden genomen op een verbinding die voor veel mensen in Noord-Nederland cruciaal is, en dat deze daarom altijd via een concessie gegarandeerd moet blijven? Zo nee, waarom niet? Hoe weten de reizigers in Noord-Nederland zich in een opentoeegangssysteem verzekerd van goed en betaalbaar spoorvervoer? Klopt het bijvoorbeeld dat spoorvervoer in open toegang ertoe kan leiden dat de vervoerder zelfstandig kan besluiten om bijvoorbeeld na 21.00 uur in de avond veel minder of niet meer te rijden, omdat deze ritten financieel niet rendabel zijn? Wat zou dit betekenen voor reizigers die in dit geval hierdoor niet meer met de trein kunnen reizen? En kan een opentoeegangssysteem ook betekenen dat de vervoerder tussentijds de tarieven kan verhogen? En welke risico's zijn er volgens de staatssecretaris nog meer voor de reizigers, zo vragen deze leden.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen in de brief van het kabinet dat de staatssecretaris naar aanleiding van de tussenuitspraak van het CBB in gesprek is gegaan met Arriva over de stoptreinverbinding op de noordelijke lijnen. Hierbij is gebleken dat Arriva niet in staat is om voldoende

materieel te organiseren om een stoptreindienst te rijden. Deze leden zijn hierover enigszins verbaasd, omdat zij niet goed begrijpen waarom deze informatie niet eerder beschikbaar was. Kan de staatssecretaris hierop reflecteren? Want deelt de staatssecretaris het gevoel dat, als voorafgaand aan de start van de procedure bij het CBb al duidelijk was geweest dat Arriva over onvoldoende materieel zou beschikken, deze procedure mogelijk anders zou zijn verlopen? Zo nee, waarom niet? In het verlengde hiervan vragen deze leden in hoeverre Arriva voldoende rijdend personeel beschikbaar heeft om lijnen over te nemen. In de Limburgse concessie is sprake van een tekort aan machinisten waardoor een deel van de treinen vervangen moest worden door bussen. Hoe beoordeelt de staatssecretaris dit en ziet zij risico's dat er naast een tekort aan materieel ook een tekort aan personeel zou kunnen ontstaan? Wat waren volgens de staatssecretaris de mogelijke gevolgen als Arriva sinds 2025 de noordelijke lijnen had gereden en in 2027 duidelijk was geworden dat er ineens onvoldoende materieel zou zijn? Hoe had in dat geval een chaotische situatie kunnen worden voorkomen?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben ook zorgen over het feit dat er geen beeld is of er nog verdere risico's zijn waardoor Arriva de aangekondigde treindiensten in open toegang niet zou kunnen uitvoeren. In hoeverre is het voor de staatssecretaris duidelijk of Arriva voldoende financiële middelen heeft om opentoeegangtreinen met zekerheid te laten rijden? Omdat er – anders dan bij NS – geen openbare financiële cijfers bekend zijn, vernemen de aan het woord zijnde leden hier graag een reflectie op van de staatssecretaris.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben nog enkele nadere vragen. Deze leden hechten veel waarde aan de weerbaarheid van de Nederlandse infrastructuur en cruciale publieke voorzieningen. Het ov is hier een belangrijk voorbeeld van. In dit kader vragen de aan het woord zijnde leden aan de staatssecretaris hoe verstandig het is om een deel van het HRN uit te laten voeren door buitenlandse private-equitybedrijven, die het primaire doel hebben om financiële winst te maken en die wanneer een bepaalde lijn onvoldoende rendeert eenvoudig kunnen besluiten om de dienstregeling af te schalen. Graag ontvangen deze leden hier een reactie op van de staatssecretaris.

Tot slot op vernemen de leden van de GroenLinks-PvdA-fractie graag van de staatssecretaris antwoord op de vraag hoeveel capaciteit en financiële middelen de procedure bij het CBb het ministerie van IenW inmiddels heeft gekost.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie lezen dat de processtukken in de infractieprocedure niet openbaar zijn. Kan de staatssecretaris aangeven op welk moment deze stukken wel openbaar worden en of de staatssecretaris de eigen reactie op het verzoekschrift van de Europese Commissie wel zelfstandig openbaar mag maken? En zo ja, of dit ook zal gaan gebeuren? En kan de staatssecretaris aangeven welke mogelijke uitspraken er kunnen volgen uit de infractieprocedure en wat in hoofdlijnen de praktische gevolgen zullen zijn van de verschillende mogelijke uitspraken?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie constateren dat de beschikbaarheid van rijdend materieel een belangrijke rol heeft gespeeld in de beoordeling van het aanbod. Deze leden vragen in hoeverre het ontbreken van materieel voor andere vervoerders in voorkomende gevallen een knelpunt kan vormen. In hoeverre verhoudt dit zich tot situaties waarin aan de randen van het netwerk wordt verkend of aanvullend aanbod mogelijk is?

Deze leden vragen daarnaast welke mogelijkheden de staatssecretaris ziet om te voorkomen dat materieelbeschikbaarheid in dergelijke situaties een beperkende factor vormt. Wordt daarbij gedacht aan mogelijke oplossingen, zoals leaseconstructies, gezamenlijke materieelvoorzieningen of overgangsregelingen? En zo ja, welke stappen worden hierin gezet? Deze leden vernemen graag welke rol de staatssecretaris voor zichzelf ziet in het organiseren of faciliteren van dergelijke oplossingen, met inachtneming van de bestaande ordening van het spoor.

De leden van de CDA-fractie hebben tevens vragen over de beschikbaarheid en inzet van materieel in bredere zin. Deze leden begrijpen dat het beschikbaar stellen van materieel niet afdwingbaar is. Tegelijkertijd vragen zij in hoeverre binnen de huidige ordening ruimte bestaat om te bevorderen dat materieelbeschikbaarheid niet onnodig belemmerend werkt voor het realiseren van een zo goed mogelijk aanbod voor de reiziger. Deze leden ontvangen graag een nadere toelichting op de wijze waarop de staatssecretaris haar rol ziet in situaties

waarin praktische belemmeringen, zoals materieelbeschikbaarheid, raken aan publieke belangen, zoals continuïteit en kwaliteit van het vervoer.

De leden van de CDA-fractie constateren voorts dat de conclusie over het aanbod van Arriva in belangrijke mate samenhangt met onzekerheden rond materieel. Deze leden vragen in hoeverre ook andere factoren een rol hebben gespeeld bij de beoordeling van dit aanbod. Zo ja, welke?

De leden van de CDA-fractie hebben daarnaast vragen over het vervolgproces. Zij lezen dat bij de midtermreview opnieuw zal worden gekeken naar de positie van de stoptreindiensten. Deze leden vragen welke stappen in de periode tot aan deze midtermreview worden gezet om de gesignaleerde aandachtspunten, in het bijzonder rond materieel, nader te verkennen. Hoe wordt daarbij geborgd dat eventuele knelpunten tijdig in beeld zijn, zodat op een later moment goed onderbouwde keuzes kunnen worden gemaakt?

De leden van de CDA-fractie vragen tevens hoe in de tussentijd, aan de randen van het netwerk, het gesprek wordt voortgezet met regionale vervoerders. Wordt er met deze vervoerders gewerkt aan scenario's die binnen de huidige randvoorwaarden uitvoerbaar zijn, zodat beter inzicht ontstaat in de mogelijkheden om het aanbod voor de reiziger waar nodig te versterken?

JA21-fractie

De leden van JA21-fractie constateren dat Arriva op dit traject vaker treinen had kunnen laten rijden dan nu het geval is, en had kunnen rijden zonder subsidie. Erkent de staatssecretaris dat de reiziger in het noorden beter geholpen was geweest door snel tot een oplossing te komen met Arriva, in plaats van het voort laten duren van de rechtszaak? Is de staatssecretaris van mening dat het Rijk met voldoende ernst en welwillendheid in het gesprek gezocht heeft naar een oplossing met Arriva, gezien het feit dat het gesprek in opdracht van het CBb, en daarmee de hoogste rechter in Nederland, afkomstig is? Kan de staatssecretaris haar antwoord toelichten?

De leden van JA21-fractie constateren dat het gebrek aan resultaat de belastingbetaler miljoenen euro's kost aan schadevergoedingen richting Arriva, omdat treintoestellen uit Limburg nu ongebruikt blijven tot ze ingezet kunnen worden voor de Maaslijn. Daarnaast had Arriva zonder subsidie kunnen rijden in het noorden.

Erkent de staatssecretaris dat het laten voortduren van deze rechtszaak de belastingbetaler onnodig geld heeft gekost, terwijl een snelle oplossing met Arriva mogelijk was? Kan de staatssecretaris toelichten hoeveel kosten het Rijk tot dusver gemaakt heeft met de juridische procedures omtrent de noordelijke lijnen? Kan de staatssecretaris dit uitsplitsen over directe kosten (ten behoeve van het proces) en de indirecte kosten (gerelateerd aan het proces, bijvoorbeeld vanuit het ambtelijk apparaat ter ondersteuning van de Kamer en andere ministeries)? Kan de staatssecretaris hetzelfde doen voor de nog lopende zaak bij het Europese Hof van Justitie? Wat zijn de mogelijke financiële gevolgen voor het Rijk, als Arriva door de rechter in het gelijk wordt gesteld? Kan de staatssecretaris deze vraag ook beantwoorden voor de soortgelijke zaak die nu nog loopt bij het Europese Hof van Justitie?

De leden van JA21-fractie constateren dat het gesprek slechts deel was van een tussenvonnis en dat er ook nog parallel een zaak loopt tegen de concessie, bij het Europese Hof van Justitie. Erkent de staatssecretaris dat er, gezien het langdurige juridische proces en de gelijktijdige zaak met de Europese Commissie, grote fouten zijn gemaakt rondom de concessieverlening op het spoor? Zo ja, is de staatssecretaris dan ook van mening dat het ministerie zich dan billijk dient op te stellen richting vervoerders bij de hieruit ontstane conflicten, waaronder de nog lopende zaak met Arriva? De staatssecretaris is pas recent aangetreden. Kan de staatssecretaris reflecteren op de ontstane situatie en de aanleiding voor het huidige proces? Deelt de staatssecretaris de mening dat de huidige situatie gemakkelijk te voorkomen was geweest? Welk aandeel van Europese infractieprocedures wordt gewonnen door de lidstaten van toepassing? Heeft de staatssecretaris er vertrouwen in dat Nederland deze zaak bij het Europese Hof van Justitie zal winnen? Kan de staatssecretaris toelichten wat de gevolgen zijn, indien Nederland de infractieprocedure verliest?

De leden van de JA21-fractie constateren dat het verondersteld ontbreken van beschikbare treinen het hoofdargument is van de staatssecretaris om geen regeling te treffen met Arriva. Erkent de staatssecretaris dat de beperkte directe beschikbaarheid van treintoestellen bij Arriva ten dele door het ministerie zelf veroorzaakt is, door het vroegtijdig en met onvoldoende onderbouwing staken van de onderhandelingen in 2022? Aant de staatssecretaris het

aannemelijk dat, wanneer Arriva en het Rijk wel tot een akkoord waren gekomen, er nu treinen hadden kunnen rijden? Waarom wel of waarom niet?

De leden van de JA21-fractie constateren dat de NS volgens zijn jaarverslag treintoestellen die ongebruikt blijven, vanwege het niet langer bedienen van een traject, tegen boekwaarde kan verkopen. Ook het Convenant Productiemiddelen tussen NS en het Rijk biedt handvatten om overtollige NS-treinen beschikbaar te maken. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat bij het leasen of overkopen van NS-treinen, de afnemer vervolgens ook het risico aangaat dat hoort bij het gebruik en de inzet van de betreffende treinen? Zo ja, waarom is de staatssecretaris niet op het voorstel van Arriva ingegaan om de vrijgekomen NS-treintoestellen te leasen of (deels) over te kopen? Is de staatssecretaris bereid om alsnog, op basis van het Convenant Productiemodellen, met NS in gesprek te gaan om tot een oplossing te komen voor deze zaak, al is het maar om de periode te overbruggen, totdat Arriva eigen materieel kan leveren?

De leden van de JA21-fractie constateren dat de concessie, zoals hij nu staat, nog loopt tot 2033. Voor de jaren daarna zou er een heel nieuw aanbestedingsproces opgestart moeten worden. Heeft de staatssecretaris overwogen alsnog deze noordelijke lijnen uit de concessie te halen ten behoeve van Arriva, maar met een latere ingangsdatum op basis van de besteltermijn van nieuwe treinen, zodat Arriva de tijd en zekerheid heeft om alsnog nieuwe treinen aan te schaffen, zonder dat er gewacht moet worden op 2033 (plus de duur van een nieuw aanbestedingstraject)? Zo nee, waarom niet?

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie constateren dat de staatssecretaris concludeert dat er onvoldoende zekerheid bestaat over de continuïteit van de dienstverlening gedurende de looptijd van de HRN-concessie. Kan de staatssecretaris concreet uiteenzetten welke criteria zijn gehanteerd bij de beoordeling van deze continuïteit en op welke punten het aanbod hier volgens haar niet aan voldoet? In hoeverre is daarbij betrokken dat aanvullende zekerheden of garanties contractueel zouden kunnen worden geborgd?

De leden van de BBB-fractie constateren dat de beschikbaarheid van materieel als doorslaggevend knelpunt wordt genoemd. Kan de staatssecretaris

toelichten welke alternatieve oplossingsrichtingen zijn onderzocht om dit knelpunt te ondervangen, en waarom deze niet tot een werkbare oplossing hebben geleid?

De leden van de BBB-fractie vragen de staatssecretaris in hoeverre eerdere beleidskeuzes en het verloop van het proces hebben bijgedragen aan de huidige tijdsdruk rondom de beschikbaarheid van materieel. Hoe is deze factor meegewogen in de uiteindelijke beoordeling van de haalbaarheid van het aanbod? Deze leden constateren dat de staatssecretaris stelt dat het niet past binnen open toegang om materieel via de overheid beschikbaar te stellen. Kan de staatssecretaris nader toelichten hoe deze opvatting zich verhoudt tot bestaande afspraken en instrumenten rondom productiemiddelen bij wijzigingen in concessies, en in hoeverre deze mogelijkheden zijn betrokken in de gesprekken?

De leden van de BBB-fractie constateren dat aspecten, zoals dienstregeling, frequentie en kwaliteit, niet inhoudelijk zijn betrokken in de gesprekken vanwege onzekerheden rond materieel. Deze leden vragen hoe een integrale beoordeling van het aanbod heeft kunnen plaatsvinden, indien een inhoudelijke vergelijking met het huidige aanbod op deze punten niet (volledig) is gemaakt. Deze leden vragen voorts in hoeverre potentiële verschillen in aanbod, bijvoorbeeld op het gebied van frequentie, bereik en kwaliteit van dienstverlening, zijn meegewogen in de besluitvorming, en hoe deze zich verhouden tot de belangen van de reiziger.

De leden van de BBB-fractie constateren dat wordt verwezen naar de midtermreview als moment om opnieuw naar de positie van deze lijnen te kijken. Kan de staatssecretaris toelichten waarom niet is gekozen voor een eerdere heroverweging, gelet op de lange voorgeschiedenis van discussies over de inrichting van deze lijnen? Deze leden vragen daarnaast hoe de staatssecretaris de huidige situatie beoordeelt in het licht van de Europese infractieprocedure en de lopende prejudiciële vragen bij het Europese Hof van Justitie. In hoeverre kunnen de uitkomsten van deze procedures gevolgen hebben voor de houdbaarheid van het huidige besluit?

De leden van de BBB-fractie vragen tot slot of de staatssecretaris nader kan toelichten hoe het verloop van de gesprekken, de verschillende afwegingen en de uiteindelijke conclusie zich tot elkaar verhouden, en op

welke momenten doorslaggevende keuzes zijn gemaakt.

SGP-fractie

De leden van de SGP-fractie constateren dat de Europese Commissie eerder heeft laten weten dat de verbinding Zwolle-Leeuwarden/Groningen aan open toegang kan worden gelaten, omdat er een goed aanbod ligt. Hoe weegt de staatssecretaris deze zienswijze van de Europese Commissie?

De leden van de SGP-fractie constateren dat het CBb heeft aangegeven dat de staatssecretaris de mogelijkheid heeft om financiële garanties van Arriva te bedingen ten behoeve van het verzekeren van de continuïteit van de dienstverlening. Deze leden horen graag waarom de staatssecretaris hier geen gebruik van maakt.

De leden van de SGP-fractie constateren dat het Convenant Productiemiddelen de Staat ten minste ruimte geeft treinen die vrijvallen, vanwege een inperking van de HRN, over te nemen van de NS en ter beschikking te stellen aan de opentoeangsvervoerder. Is hierover gesproken met de NS? Waarom ziet de staatssecretaris op dit punt wel of geen mogelijkheden?

De leden van de SGP-fractie horen graag of de veronderstelling juist is dat Arriva wel tijdig voor beschikbaarheid van voldoende materieel had kunnen zorgen, als het Rijk positief had gereageerd op het voorstel in 2022.

De leden van de SGP-fractie horen graag wat de mogelijkheden zijn voor het opentoeangs aanbod, als deze decentralisatie pas ingaat op het moment dat nieuw besteld materieel beschikbaar is.

II Reactie van de bewindspersonen