

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1096 Verslag van een schriftelijk overleg
Vastgesteld 14 april 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 13 december 2022 over wijzigingen Programma van Eisen nieuwe Hoofdrailnetconcessie naar aanleiding van twee commissiedebatten op 1 november 2022 (Kamerstuk 29 984, nr. 1077).

De vragen en opmerkingen zijn op 26 januari 2023 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 12 april 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

Kan de staatssecretaris aangeven wat de stand van zaken is in haar overleg met de Europese Commissie (EC)? (Vraag 1-VVD)

Tijdens de afgelopen Transportraad (5 december jl.) heb ik in een gesprek met Commissaris Vălean het besluit toegelicht om geen marktanalyse uit te voeren.¹

Weet zij of de EC al akkoord gaat met de Nederlandse voorstellen rondom het niet uitvoeren van een marktanalyse? Zo nee, wat zijn nu de volgende stappen? (Vraag 2-VVD)

Nee, het is nog niet bekend of de EC akkoord is met het besluit geen marktanalyse uit te voeren. Commissaris Vălean heeft tijdens bovengenoemd gesprek gemeld dat zij dit besluit met haar team nader zal bespreken. Wat betreft de volgende stappen zal ik in ieder geval de komende tijd in gesprek blijven met Commissaris Vălean.

Deze leden zijn benieuwd of het standpunt van de staatssecretaris om geen marktanalyse uit te voeren voortvloeit uit de Kamermotie en of zij van mening is dat dit, los van de aangenomen Kamermotie, nog altijd een verstandige keuze is, mede met het oog op de juridische kant daarvan en het belang om schade te voorkomen en te beperken? (Vraag 3-VVD)

Zoals ik onder andere aangegeven heb in de Kamerbrief van 13 december jl.² ben ik van mening juridisch niet verplicht te zijn om een marktanalyse uit te voeren, maar ik heb u ook duidelijk de risico's geschetst van het niet uitvoeren hiervan. Mede gelet op de motie om geen marktanalyse uit te voeren, die breed is gesteund en aangenomen, heb ik ervoor gekozen om deze marktanalyse nu niet uit te voeren.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar hoe het staat met de ontwikkeling van het plan B voor de situatie waarin de nieuwe beoogde concessie geen stand kan houden? (Vraag 4- VVD)

Wanneer kan dat plan tegemoet gezien worden? (Vraag 5- VVD)

Ik informeer uw Kamer aan het einde van dit kwartaal over plan B.

Heeft de staatssecretaris hierover al het overleg gezocht met de NS? (Vraag 6- VVD)

Heeft zij tevens het overleg gezocht met andere vervoerders, zoals de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) en haar leden of met Allrail en haar leden? (Vraag 7-VVD)

Zo nee, is de staatssecretaris voornemens om dat alsnog te doen en zo ja, wanneer? (Vraag 8- VVD)

Ik heb over het plan B geen contact gehad met de vervoerders en acht dat in dit stadium ook nog niet nodig. Plan B is immers nadrukkelijk bedoeld om de beschikbaarheid van het treinvervoer per januari 2025 voor de Nederlandse reiziger te borgen – bijvoorbeeld in het geval de huidige beoogde wijze van gunning geen doorgang kan vinden door juridische

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1077

² Kamerstuk 29 984, nr. 1077, d.d. 13 december 2022

procedures – en het zo veel mogelijk beperken van andere risico's.

De leden van de VVD-fractie lezen dat activiteiten op en rond stations geen deel uitmaken van de HRN-concessie. Deze leden zijn benieuwd naar hoe de staatssecretaris borgt dat NS haar activiteiten die zij wel verricht uit hoofde van haar concessie, zoals Mobility as a Service (MaaS)-dienstverlening, niet vermengt met haar positie als eigenaar van stations die ook ruimte beschikbaar moet stellen aan andere partijen zoals andere vervoerders, open toegangsaanbieders, MaaS-aanbieders of mobiliteitsaanbieders? (Vraag 9- VVD)
Is de staatssecretaris bereid om in dat licht in de concessie op te nemen dat NS verplicht is om andere vervoerders, MaaS-aanbieders en andere mobiliteitsaanbieders non-discriminatoir te behandelen en zichzelf dus niet te bevoordelen boven andere partijen die soortgelijke diensten aanbieden? Hoe gaat zij dit controleren? Kan zij haar antwoord toelichten? (Vraag 10- VVD)

Er zijn zo'n 400 stations in Nederland. ProRail is beheerder van de transfervoorzieningen en eigenaar van de perrons van alle stations. Zo'n 75 stations zijn in eigendom van NS Stations, dat los staat van NS Reizigers. ProRail en NS Stations gelden als de exploitanten van (spoorgebonden) diensten en dienstvoorzieningen op stations.

Het is wettelijk gereguleerd dat ProRail en NS Stations alle spoorvervoerders toegang moeten verlenen tot die diensten- en dienstvoorzieningen, waaronder bijvoorbeeld serviceruimtes en locaties voor kaartverkoopautomaten³. De ACM houdt toezicht op de voorwaarden en tarieven die door NS Stations of ProRail (afhankelijk van de specifieke dienst en locatie) worden gehanteerd voor deze diensten en dienstvoorzieningen. Alhoewel niet wettelijk gereguleerd, kunnen in de praktijk ook andere mobiliteitsaanbieders voorzieningen op stations aanvragen (zie bijvoorbeeld de pilots met verschillende aanbieders van deelfietsen in de stationsstallingen).

Aangezien de HRN-concessie een zuivere vervoersconcessie betreft, vind ik het onwenselijk hier aanvullende eisen in op te nemen over toegang tot stations voor mobiliteitsaanbieders. In het kader van de Stationsagenda⁴ ben ik voornemens om samen met ProRail en NS Stations een visie op deelmobiliteit op stations uit te werken. Onderdeel van die visie is ook welke voorwaarden er worden verbonden aan de positie van deelmobiliteit in en om het station.

De leden van de VVD-fractie lezen dat het PvE spreekt over de voornemens rondom de internationale verbindingen die ook van binnenlands spoor gebruik maken (Brussel en Berlijn). Deelt de staatssecretaris de opvatting dat dit een ander type product is? (Vraag 11- VVD)

Zo ja, is zij bereid om deze verbindingen daarom in een separate concessie op te nemen? (Vraag 12–VVD)

Is zij tevens bereid om die separate concessies niet onderhands te gunnen aan de NS, maar door aanbesteding in de markt te zetten? (Vraag 13–VVD)

In mijn brief van 3 oktober jl.⁵ heb ik aangegeven dat de IC Brussel en (deels) de IC Berlijn een binnenlandse functie vervullen en in een binnenlands treinpad moeten rijden, gegeven de

³ Het complete aanbod aan spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van NS Stations en ProRail is opgenomen op www.stations.nl

⁴ Kamerstukken 29 984 en 23 645, nr. 1088, d.d. 9 februari 2023.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1002, d.d. 3 oktober 2022.

beperkt beschikbare capaciteit op die trajecten. De IC Brussel en IC Berlijn bieden daarmee noodzakelijke vervoercapaciteit voor de binnenlandse reiziger. Dat wordt ook bevestigd door het advies van ProRail over de IC Brussel en IC Berlijn.⁶ Vanwege het feit dat de IC's onderdeel zijn van de binnenlandse dienstregeling en dus grote samenhang vertonen met het HRN heb ik de keuze gemaakt om de IC Brussel en de IC Berlijn (deels) onderdeel te maken van de nieuwe HRN-concessie. Daarmee waarborg ik niet alleen de samenhang in het netwerk, maar komt ook het behalen van de beleidsdoelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid en betrouwbaarheid niet in gevaar. Voor deze verbindingen is dat in het belang van zowel de internationale als de binnenlandse reiziger.

Deze leden zijn overigens benieuwd of de staatssecretaris wel bevoegd is om internationale treindiensten zonder toestemming (zoals bedoeld in artikel 1 lid 2 tweede alinea van de PSO-verordening,) van de betrokken andere lidstaten (in dit geval Duitsland en België) in het PvE van de HRN-concessie op te nemen? (Vraag 14-VVD)

Kan zij toelichten hoe zij dit zelf beschouwt? (Vraag 15-VVD)

Voor internationale treindiensten die vallen onder een vervoerconcessie (openbaredienstcontract) geldt in beginsel dat ik juridisch bevoegd ben tot aan de grens. Om die bevoegdheid ook over de grens te laten gelden is toestemming nodig van de bevoegde instanties in de buurlanden op wier grondgebied de treindiensten worden uitgevoerd. Dat bepaalt artikel 1, tweede lid van de PSO-verordening. Voor de grensoverschrijdende verbindingen in de voorgenomen HRN-concessie zullen er afspraken gemaakt moeten worden aan Duitse en Belgische zijde. Wordt die toestemming niet verleend, dan is er de mogelijkheid om een internationale trein in open toegang te laten rijden. Overigens rijden de huidige internationale verbindingen in Nederland op basis van de HRN-concessie en in bijvoorbeeld Duitsland in open toegang.

Heeft de staatssecretaris bij andere partijen in de markt nagevraagd of zij belangstelling hebben voor het rijden van de verbindingen naar Brussel en Berlijn? Zo nee, waarom heeft zij dat nog niet gedaan, mede in het licht van het feit dat de verbindingen die zij nu onderhandelt kennelijk financiële gevolgen hebben (blz. 17 van het PvE), terwijl open toegang juist geen financiële impact heeft voor de Nederlandse overheid? (Vraag 16-VVD)
Is de staatssecretaris bereid om dat alsnog te doen? (Vraag 17-VVD)

In het kader van de marktverkenning naar internationale treinverbindingen in open toegang⁷ heeft Berenschot met vijftien huidige en (vertegenwoordigers van) mogelijk toekomstige vervoerders gesproken over de wenselijkheid, maakbaarheid en betaalbaarheid van internationale verbindingen van en naar Nederland. Ook heeft mijn ministerie met een groot aantal huidige en mogelijk toekomstige vervoerders gesproken over hun belangstelling voor het aanbieden van internationale verbindingen in open toegang. Het staat vervoerders vrij om zonder mijn tussenkomst het initiatief te nemen om een aanvraag voor het aanbieden van een internationale treinverbinding in open toegang te doen.

⁶ Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 1002, d.d. 3 oktober 2022.

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 955, d.d. 24 december 2021.

Wat gebeurt er als er op korte termijn of later tijdens de concessietermijn zich alsnog een partij meldt die interesse heeft in het rijden van de verbindingen en hoe gaat de staatssecretaris daar mee om? (Vraag 18-VVD)

In mijn brief met het voorstel voor de marktordening op het internationale verbindingen per 2025⁸ heb gezegd dat ik een aantrekkelijk aanbod van internationale verbindingen voor de reiziger nastreef onder maatschappelijk gewenste voorwaarden ten aanzien van aanbod en comfort. Als een vervoerder ruimte ziet voor het aanbieden van een nieuwe of aanvullende internationale verbinding in open toegang, dan sta ik daarvoor open als het een interessante propositie voor de reiziger is en het inpasbaar is op de infrastructuur. Tegelijkertijd houd ik wel in de gaten welke gevolgen een mogelijke aanvullende IC Brussel of IC Berlijn heeft voor de internationale concessietreinen op deze trajecten. Als de treindienst de (voorgenomen) HRN-concessie raakt, dan zal ik wel nagaan in hoeverre het initiatief meerwaarde oplevert voor de reiziger. Ik heb als concessieverlener daarnaast de mogelijkheid om een economische evenwichtstoets aan te vragen bij de ACM in het geval ik van mening ben dat de nieuwe of aanvullende opentoeegangdienst het economisch evenwicht van de HRN-concessie aantast. Blijkt uit de toets dat het economisch evenwicht van de concessie wordt aangetast, dan kan de ACM besluiten de toegang tot het spoor niet te verlenen.

Kan de staatssecretaris ook toelichten hoe het argument dat de treindienst Amsterdam – Berlijn in de HRN-concessie moet worden opgenomen wegens capaciteitstekort tussen Amsterdam en Amersfoort, te rijmen is met het plan om deze treinverbinding in de toekomst via de Flevolijn, Hanzelijn en Zwolle in plaats van Amersfoort te laten rijden? (Vraag 19-VVD)

In de ontwikkelagenda voor het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) is de corridorstudie voor de verbinding Amsterdam-Berlijn aangekondigd met daarbij ook expliciet aandacht voor de verbinding via Zwolle. In januari jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de Landelijke OV- en spoortafel in december 2022.⁹ Daar was ook een notitie bijgevoegd met een beschrijving van de huidige situatie, opgaven en ambities op de verbinding Amsterdam-Twente-Duitse grens (en verder richting Berlijn). Deze notitie loopt vooruit op een corridorstudie en kent vooral een focus op de infrastructurele mogelijkheden. Over mogelijke tracés of concrete investeringen zijn hier geen voorkeuren voor uitgesproken, laat staan beslissingen genomen. Zie voor de argumentatie om de treindienst naar Berlijn (deels) op te nemen in de voorgenomen HRN-concessie tevens de beantwoording op vragen 11, 12 en 13.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar in hoeverre de opname van internationale treindiensten in het PvE van de HRN-concessie andere vervoerders hindert om onder dezelfde voorwaarden als NS en de met haar samenwerkende staatsbedrijven Deutsche Bahn (DB) en Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) internationale

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1002, d.d. 3 oktober 2022.

⁹ Kamerstuk 23 645, nr. 786

treindiensten van/naar Nederland kunnen exploiteren? (Vraag 20–VVD)

Het staat vervoerders vrij om internationale treindiensten in open toegang aan te gaan bieden. Daarvoor kunnen zij ook de samenwerking aangaan met buitenlandse vervoerders (zoals Eurostar en DB) dan wel met binnenlandse vervoerders (zoals de NS en Arriva). Uit het ProRail advies¹⁰ blijkt dat op verschillende internationale lijnen in Nederland capaciteit beschikbaar is om internationale treindiensten aan te bieden. Dat biedt kansen voor vervoerders om nieuwe treindiensten aan te bieden. Om de binnenlandse functie te waarborgen, is het in ieder geval noodzakelijk om de huidige frequenties van de IC Brussel en een frequentie op de IC Berlijn op te nemen in de voorgenomen HRN-concessie.

Kan de staatssecretaris tevens haar inschatting geven van het risico dat de opname van internationale treindiensten in het PvE van de HRN-concessie leidt tot “gedwongen winkeling” voor buitenlandse vervoerders zoals Deutsche Bahn, NMBS, ÖBB, Thalys en Eurostar bij NS, aangezien zij deze treindiensten uitsluitend samen met NS kunnen exploiteren? (Vraag 21-VVD)

Vervoerders hebben de mogelijkheid om treindiensten aan te bieden in open toegang en daarvoor spoorcapaciteit bij ProRail aan te vragen. Daarin zijn zij in dat opzicht niet afhankelijk van NS. Om een complete treindienst te kunnen uitvoeren, kunnen zij spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen afnemen van onder andere NS en ProRail als exploitanten van dit type diensten. Te denken valt aan toegang tot passagiersstations. Dit is wettelijk gereguleerd.

Als verbindingen opgenomen worden in de HRN-concessie, dan wordt met NS in de voorgenomen HRN-concessie afgesproken dat zij bepaalde internationale verbindingen aanbieden. NS zal voor de realisatie van een internationale verbinding afhankelijk zijn van de mogelijkheden en medewerking in de buurlanden, bijvoorbeeld of voldoende spoorcapaciteit beschikbaar is en welk ordeningsregime geldt in een land (open toegang of concessie). Onder de huidige HRN-concessie is met de NS weliswaar afgesproken dat zij bepaalde internationale verbindingen aanbiedt, maar is dat afhankelijk gemaakt van de beschikbaarheid van (voldoende) geschikt en toegelaten materieel, dan wel in hoeverre er noodzakelijke medewerking wordt verleend door andere spoorvervoerders en buitenlandse concessieverlenende overheden. In de praktijk leveren bijvoorbeeld Thalys/ Eurostar en DB een groot deel van het materieel op de internationale hogesnelheidsverbindingen en is het aandeel vanuit NS beperkt. Mede gegeven die afhankelijkheden is er naar mijn mening geen sprake van ‘gedwongen winkeling’.

Is dit geen verstoring van het (internationale) level-playing-field op de Europese spoormarkt? (Vraag 22-VVD)

Met verwijzing naar het antwoord op vraag 21 meen ik niet dat er sprake is van verstoring

¹⁰ Pagina 11 e.v. van het ProRail advies (Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 1002, d.d. 3 oktober 2022).

van het internationale gelijk speelveld in de Europese spoormarkt.

Hoe verhoudt deze ontwikkeling zich tot de grondgedachte van het Derde Spoorwegpakket uit 2007 dat staatsbedrijven juist in concurrentie met elkaar internationale treindiensten zouden gaan aanbieden, waardoor nieuw aanbod zou ontstaan en de prijzen zouden gaan dalen? (Vraag 23-VVD)

Zoals ook in mijn antwoord op vraag 20 aangegeven, blijkt uit het ProRail advies¹¹ dat op verschillende internationale spoorlijnen in Nederland capaciteit beschikbaar is om internationale treindiensten aan te bieden. Dat biedt kansen voor vervoerders om nieuwe internationale treindiensten aan te bieden en te concurreren met de al aangeboden internationale treindiensten. Het staat vervoerders vrij om een aanvraag voor opentoegegangvervoer te doen.

Kan de staatssecretaris toelichten hoeveel capaciteit er op basis van dit PvE nog beschikbaar is voor nieuwe internationale treindiensten onder open toegang op de drie belangrijkste internationale routes, te weten Amsterdam – Bad Bentheim, Amsterdam – Emmerich en Amsterdam – Hazeldonk? (Vraag 24-VVD)

De capaciteit op deze verbindingen wordt gebruikt voor verschillende vormen van reizigers- en goederenvervoer. De capaciteitsverdeling zoals vastgesteld in het Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur en andere (Europese) wet- en regelgeving is de basis. Deze bepaalt onder welke voorwaarden de capaciteit wordt verdeeld en welk vervoer prioriteit heeft. Het zal op basis van de beoordeling van de inpasbaarheid van alle capaciteitsaanvragen pas definitief duidelijk kunnen worden in welke mate de combinatie van reizigers- en goederenvervoer kan worden gefaciliteerd en verhouding tussen concessievervoer en open toegang daarbij ligt, ook rekening houdend met de capaciteit aan de andere kant van de grens in Duitsland respectievelijk België. Het Nederlandse spoornet biedt in de basis de capaciteit om oplossingen te creëren voor de stap naar een uurdienst voor internationaal lange afstandsvervoer (dag en nacht), maar het is door afhankelijkheid met ander reizigers- en goederenstromen aan weerszijden van de grens een complexe puzzel. Daarom wordt, onder andere in het kader van de Actie Agenda Trein en Luchtvaart¹², gezocht naar mogelijkheden om meer ruimte te maken voor internationale treinen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat het PvE verwijst naar een kaartbeeld uit het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (hierna: TBOV 2040) om te bepalen welke treindiensten onder de HRN-concessie vallen. Deelt de staatssecretaris de opvatting dat dat kaartbeeld niet consistent is met andere communicatie over de toekomstige treindiensten? (Vraag 25- VVD)
Zo wordt er bijvoorbeeld gesproken over dat de Intercity Brussel zal doorrijden naar Lelystad, maar ook Groningen en Deventer zijn genoemd. Hoe borgt de staatssecretaris dat andere vervoerders dan NS duidelijk weten welke treindiensten onder de concessie vallen en eigen aanbod kunnen plannen? (Vraag 26-VVD)

In het PvE is aangegeven dat ik verwacht dat de beoogd concessiehouder toegroeit naar de referentielijnvoering 203X, die gebaseerd is op het lijnvoeringsmodel 6-basis (minus ‘Zuidasdok’). In de ontwerp-concessieteksten wordt nader uitgewerkt hoe het volume

¹¹ Pagina 11 e.v. van het ProRail advies (Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 1002, d.d. 3 oktober 2022).

¹² Kamerstukken 29 984 en 31 936, nr. 916, d.d. 20 november 2020

bepaald is. In de ontwerp-concessie zal dit nader uitgewerkt worden in het aantal frequenties per baanvak. Ook zal onderscheid gemaakt worden naar tijdsperiodes. Hiermee moet het voldoende duidelijk zijn voor de beoogd concessiehouder en andere partijen wat er onder de concessie valt en wat niet.

Deelt de staatssecretaris de mening dat er een duidelijk en nauwkeurig overzicht (dus geen kaartbeeld) beschikbaar moet komen met daarin welke treindiensten onder het HRN zullen vallen? (Vraag 27-VVD)

Ik vind dat het voldoende duidelijk moet zijn welke volume ik van de beoogd concessiehouder verwacht. Dat kan zich uiten in een frequentie per baanvak en een (minimale) bediening per station.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd of de staatssecretaris kan aangeven hoe de stationspoortjes, die NS beheert, ook gegarandeerd toegankelijk blijven voor andere vervoerders die met eigen diensten reizigers vervoeren, zoals bij nachttreinen of skitreinen het geval is? (Vraag 28- VVD)

Hoe garandeert de staatssecretaris dat open toegangsvervoerders hun eigen incheckpalen op stations van NS kunnen installeren? (Vraag 29- VVD)

Op verschillende stations is de toegang tot de perrons door vervoerders gereguleerd door middel van toegangspoortjes. Deze poortjes zijn van en worden beheerd door de vervoerders. Spoorvervoerders kunnen een verzoek om een locatie voor eigen poortjes of incheckpalen indienen bij ProRail of NS Stations (afhankelijk van de locatie en de eigenaar van het station). De locaties waar deze poortjes en incheckpalen kunnen worden geplaatst, vallen onder de spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen (categorie 2 op basis van de Spoorwegwet). De toegang tot deze diensten is wettelijk gereguleerd.

In de praktijk komt het ook voor dat andere spoorvervoerders gebruik maken van de poortjes van NS Reizigers¹³. In het geval dat een andere spoorvervoerder gebruik wil maken van de poortjes van NS Reizigers, verdelen de vervoerders de poortjes op een station naar rato van het aantal in- en uitstappers dat zij bedienen. De onderlinge verdeling van de poortjes op deze stations wordt jaarlijks opnieuw vastgesteld samen met ProRail.

Er bestaan ook andere maatregelen om reizigers en/of dienstpersoneel van andere vervoerders om de poortjes te laten passeren. Dat kan onder meer door het aanvragen van passagemiddelen via het NS Passageloket of door een voorziening aan te vragen om zelf passagemiddelen (zoals een QR-code) te kunnen genereren.

Welke eisen ten aanzien van kosten en implementatietermijnen zal de staatssecretaris hiertoe afspreken met de NS? (Vraag 30- VVD)

En is de Autoriteit Consument en Markt (ACM) bevoegd om daarop toezicht te houden? (Vraag 31- VVD)

De ACM houdt op basis van artikel 70 van de Spoorwegwet toezicht op de naleving van de voorwaarden en tarieven die worden gehanteerd voor de toegang tot spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen, waaronder de locatie voor poortjes en incheckpalen. Het is wettelijk

¹³ Op de website van NS is een actueel overzicht beschikbaar van de stations die voorzien zijn van poortjes. Daar is ook terug te vinden op welke stations/perrons poortjes staan en vanaf welke datum de poortjes zijn geactiveerd. Zie: <https://www.ns.nl/reisinformatie/passageproducten/toegang-medewerkers-vervoerders.html>.

bepaald dat een exploitant van dergelijke diensten binnen een redelijke termijn moet reageren op een verzoek tot toegang. Uit de wetgeving volgt ook dat het gehanteerde tarief niet hoger mag zijn dan de kosten plus een redelijke winst (kostprijs-plus). NS Stations en ProRail brengen nu geen afzonderlijke kosten in rekening voor het gebruik van de locatie voor de toegangspoortjes en incheckpalen. Ook NS Reizigers brengt geen kosten in rekening voor het gebruik van haar poortjes.

De leden van de VVD-fractie constateren dat het beheer van de poortjes NS letterlijk tot poortwachter van de stations maakt. Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen de gedachte dat het beheer over de stationspoortjes wordt overgeheveld naar ProRail als onafhankelijk beheerder? (Vraag 32- VVD)

Is zij bereid om dit in te voeren met ingang van de nieuwe concessie? (Vraag 33- VVD)

Hoe verhoudt de huidige situatie zich tot de Europese regels en welke eisen stellen die regels aan de rol van de beheerder? (Vraag 34-VVD)

Elke spoorvervoerder kan een verzoek doen om een locatie voor het plaatsen van poortjes. De exploitant (in dit geval NS Stations of ProRail) dient elk verzoek tot toegang tot een dergelijke spoorgebonden dienst of dienstvoorziening non-discriminatoir te behandelen. Aangezien de poortjes worden gebruikt om de kosten van het vervoer aan de reiziger in rekening te brengen, ligt het niet voor de hand om het beheer van deze poortjes naar ProRail over te hevelen. Ik vind het daarom niet nodig om dit in te voeren met ingang van de nieuwe concessie.

De toegang tot locaties voor poortjes is een categorie 2 dienst volgens bijlage 2 van richtlijn 2012/34/EU, die conform de Europese regels aan alle spoorvervoerders wordt aangeboden.

Deze leden lezen in artikel 14 van het PvE dat het verstrekken van reisinformatie bij NS belegd wordt. Het beheren en verstrekken van reisinformatie is echter niet alleen een “systeemtaak” maar ook een van strategische waarde, zowel voor NS als voor andere vervoerders en mobiliteitsaanbieders. Niet voor niets adviseerde de ACM al op 15 februari 2021 dat de systeemtaken op termijn onafhankelijk georganiseerd of ten minste duidelijker afgebakend moeten worden. Wat heeft de staatssecretaris met dit advies gedaan in het licht van het PvE en hoe gaat zij dat verankeren in de concessie, behalve het algemene gebod om daaraan mee te werken volgens artikel 53 lid 6? (Vraag 35-VVD)

Welke uitvoeringsafspraken met de NS heeft zij hierover nu al gemaakt of voorzien en hoe borgt zij de effectieve naleving zonder vertraging van genoemde bepaling door NS? (Vraag 36-VVD)

Welke instrumenten heeft zij om dat zo nodig effectief en snel af te dwingen? (Vraag 37-VVD)

NS is bij het verstrekken van reisinformatie gebonden aan regels die daarover in nationale en Europese wetgeving zijn vastgesteld. Dit is binnen NS daarbovenop georganiseerd en afgebakend conform de eisen van ACM.¹⁴ Deze regels bepalen onder welke voorwaarden een dienstverlener toegang moet bieden, welke vergoedingen in rekening gebracht kunnen worden en welke informatie moet worden gepubliceerd. Het PvE bevat alleen aanvullende eisen en bevat geen herhaling van wet- en regelgeving.

In de toekomst zullen specifieke taken die relevant zijn voor alle vervoerders, zogenaamde

¹⁴ Zie Besluit NMa, 3 oktober 2012, zaak: 7436/NS Reizigers - Reisinformatie ProRail

systeemtaken, mogelijk duidelijker afgebakend of op een andere manier georganiseerd moeten worden. Het vraagstuk van de systeemtaken is daarom ook één van pijlers in de verkenning naar mogelijke scenario's voor het hoofdrailnet op lange termijn, zoals reeds bij uw Kamer aangekondigd.¹⁵

Deelt de staatssecretaris de gedachte dat het beheer van de reisinformatie als systeemtaak niet langer bij NS zou moeten liggen, maar (terug) overgeheveld zou moeten worden naar ProRail met ingang van de nieuwe concessie? (Vraag 38-VVD)

Wellicht zullen specifieke taken die relevant zijn voor alle vervoerders, zogenaamde systeemtaken, in de toekomst duidelijker afgebakend of op een andere manier georganiseerd moeten worden. Het vraagstuk van de systeemtaken is daarom ook één van pijlers in de verkenning naar mogelijke scenario's voor het hoofdrailnet op lange termijn, zoals reeds bij uw Kamer aangekondigd. Dit geldt dus ook voor het beheer van de reisinformatie.

Hoe verhoudt de huidige situatie zich tot de Europese regels en welke eisen stellen die regels aan de rol van de beheerder? (Vraag 39-VVD)

NS is bij het verstrekken van reisinformatie gebonden aan regels die Europees daarover vastgesteld zijn en waar de ACM toezicht op houdt. Deze regels bepalen onder welke voorwaarden een dienstverlener toegang daartoe moet bieden, welke vergoedingen in rekening gebracht kunnen worden en welke informatie moet worden gepubliceerd.

Vanuit het oogpunt van digitale toegankelijkheid zijn de leden van de VVD-fractie benieuwd naar de visie van de staatssecretaris ten aanzien van de NS-app en haar aandeelhouderschap in 9292 REISinformatiegroep B.V. (hierna: 9292). Klopt het dat de NS twee apps ontwikkelt, namelijk een eigen app en de app van 9292? (Vraag 40-VVD)

Nee, dit klopt niet. NS ontwikkelt de app van 9292 niet zelf. Als aandeelhouder samen met Connexxion, VSV (Vereniging van Stedelijke Vervoerbedrijven sinds 1992), heeft NS mogelijk wel invloed op de ontwikkeling en gebruiksmogelijkheden van de 9292 app.

Kan de staatssecretaris toelichten wat de meerwaarde voor de reiziger is van de eigen NS-app ten opzichte van de app voor 9292? (Vraag 41- VVD)

Kan de staatssecretaris toelichten waarom de NS wel reclame maakt voor haar eigen app, maar niet voor 9292 en hoe het belang van de reiziger daarmee gediend wordt? (Vraag 42-VVD)

In mijn visie kiest de reiziger voor de app die haar/hem het best bevalt. Of dat de NS app is, de 9292 app, of een app waar NS geen belang in heeft, is minder relevant. Verder staat het NS vrij om reclame te maken voor haar eigen app en niet voor andere apps.

Verschillende apps zullen tot gevolg hebben dat ze zich van elkaar willen onderscheiden in kwalitatief opzicht. Gebruiksgemak, services en betrouwbaarheid zijn belangrijke indicatoren. De marktwerking op deze app-markt kan tot een betere kwaliteit van de apps leiden voor de reiziger.

¹⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 989, d.d. 1 juli 2022.

Kan de staatssecretaris in dat licht ook aangeven of zij van mening is dat de NS, al dan niet geanonimiseerde data, van haar eigen reisapp met andere partijen in de sector of een daar tussen geplaatste, onafhankelijke partij zou moeten delen? Zo nee, waarom niet? (Vraag 43-VVD)

Iedereen kan bij Translink een aanvraag indienen voor geanonimiseerde reisdata. Momenteel is deze informatie alleen op aanvraag beschikbaar bij de concessiehouders. Ik ben momenteel bezig met nieuwe regelgeving die ertoe leidt dat informatie over reizigersstromen e.d. beter toegankelijk wordt middels een actieve en passieve informatieplicht. Dit treedt in 2025 in werking met als grondslag de Wet Personenvervoer 2000. Ik heb u hierover middels de hoofdlijnennotitie die ik naar uw kamer heb gestuurd als bijlage bij mijn brief van 2 september jl.¹⁶

Zal de staatssecretaris in de nieuwe concessie regelen dat NS verplicht wordt om deze data op z'n minst ook met de sector te delen? Zo nee, waarom niet? (Vraag 44-VVD)

In de voorgenomen concessie wil ik eisen stellen aan het vervoer over het HRN. Daarnaast komen er afspraken over het delen van gebruiksdata van het OV, waaronder het HRN. Bovendien ben ik bezig met wetgeving om deze data openbaar beschikbaar te maken. Ik vind het niet passen om in deze voorgenomen concessie eisen te stellen aan het delen van data door NS als MaaS-dienstverlener (MDV). Aanvullend daarop is onlangs door het Nationaal Groeifonds (NGF) een door mij ingediend voorstel goedgekeurd (Dutch Metropolitan Innovations) om een Ecosysteem Mobiliteit in te richten met als doel data te delen om betere beleidsbeslissingen te kunnen nemen en om bedrijven betere inzichten te geven in (verwachte) reispatronen. In dit verband wil ik, samen met de regionale overheden, afspraken maken met alle OV-bedrijven (inclusief NS) over het delen van data. Aanvullende opname van eisen in de voorgenomen concessie is daarmee niet nodig.

De leden van de VVD-fractie constateren dat volgens artikel 15, lid 1 en verder, NS Reizigers juiste, tijdige en consistente reisinformatie moet verstrekken. Volgens artikel 14 is het beheer van de volledige reisinformatie van het Nederlands OV bij NS belegd. Hoe is verzekerd dat NS bij het verstrekken van reisinformatie aan de reiziger objectief voor die reiziger de beste reis voorstelt, ook wanneer die optimale reis betekent dat er beter (sneller) met andere vervoerders dan met NS zelf gereisd kan worden? (Vraag 45-VVD)

Is de staatssecretaris bereid om NS hiertoe te verplichten via de concessie? (Vraag 46-VVD)

NS is aangewezen voor het op uniforme wijze beschikbaar maken van reisinformatie over het personenvervoer per spoor. Om zekerheid te kunnen bieden dat NS de dienst voor alle vervoerders even goed verleent, is het Dienstencentrum Reisinformatie (DCRI) opgericht. Het DCRI waarborgt dat de dienstverlening non-discriminatoir en kosten-transparant wordt uitgevoerd en concurrentiegevoelige informatie vertrouwelijk wordt behandeld.

Daarnaast heb ik met artikel 14, 15 en 10 uit het PvE mijn verdere wensen hierop kenbaar gemaakt. Artikel 14 (doelgroep spoorvervoerders) uit de eisen ten aanzien van de rol en verplichtingen van NS bij het beschikbaar stellen van reisinformatie tussen spoorvervoerders. Dat is nodig omdat reizigers informatie over de hele keten nodig hebben in situaties waarin het reistrajec met verschillende spoorvervoerders wordt afgelegd. De reiziger moet aan het begin van en tijdens de reis door een decentrale vervoerder geïnformeerd kunnen worden

¹⁶ Kamerstukken 23 645 en 31 521, nr. 769, d.d. 2 september 2022.

over de toestand op het HRN en omgekeerd.

Artikel 15 (doelgroep reizigers) uit de eisen ten aanzien van de rol en verplichtingen van NS bij het beschikbaar stellen van actuele reisinformatie direct aan de reiziger. Tot slot waarborgt artikel 10 van het Besluit Personenvervoer 2000 een gelijk speelveld bij het verstrekken van actuele reisinformatie aan de reiziger voor alle vervoerders die openbaar vervoer verrichten, dus niet alleen spoor maar ook bus, tram en metronet worden indien dit voor de Reiziger tot betere reisopties leidt.

Hoe verzekert de staatssecretaris dat de NS bij het beheer van de reisinformatie dat onderscheid tussen landelijke en regionale vervoerders voldoende verzekert en toetst, dat afstemt met andere vervoerders en die uitkomst vervolgens ook correct en volledig communiceert richting media? (Vraag 47-VVD)

Dit wordt gewaarborgd via de eisen die ik heb opgenomen in artikel 14 van het PvE, dat gaat over actuele reisinformatie op stations en het aanleveren van brongegevens aan het Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV). Actuele reisinformatie over het stad- en streekvervoer loopt via NDOV en hierin heeft NS geen rol. Zie ook mijn antwoord op vraag 45 en 46.

Deelt de staatssecretaris de opvatting dat de ambitie dat NS dit volgens artikel 15, lid 4, “waar mogelijk” moet doen, niet ver genoeg gaat en dat dit ook geldt voor het “oog hebben voor het aanbod van andere aanbieders” zoals genoemd in lid 5 van hetzelfde artikel? (Vraag 48-VVD)

“Waar mogelijk” slaat op het feit dat het om trajecten gaat waar er een alternatief per spoor is. Is dat alternatief er niet, dan is het ook niet mogelijk voor NS om hier de gevraagde dienst op te leveren. “Oog hebben voor” betreft geen vrijblijvendheid, maar voorkomt dat er een limitatieve lijst van vervoersalternatieven opgesomd wordt, die mogelijk niet toekomstbestendig is doordat er nieuwe alternatieven bij komen. Bovendien moet er een actueel aanbod van die diensten openbaar beschikbaar zijn om het weer te kunnen geven.

Is zij bereid om NS via de concessie te verplichten tot het doen van uiterste inspanningen op dit punt? (Vraag 49-VVD)

Mijn inzet is altijd geweest zo veel mogelijk in te zetten op outputsturing, dat blijkt ook uit de opgenomen eisen in het PvE over dit thema. Het gaat mij immers om de resultaten en prestaties van de concessiehouder en daarmee een zo goed mogelijk vervoerproduct voor de reiziger. Met het oog op haar maatschappelijke functie wordt NS overigens ook geacht inspanning en medewerking te verlenen om het openbaar vervoersysteem als geheel optimaal te laten functioneren, bijvoorbeeld door samen te werken met partners in de mobiliteitsketen.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar wanneer het “Besluit Hoofdrailnet” (hierna: het besluit) gereed is en of dit nog als voorhang aan de Kamer wordt voorgelegd? (Vraag 50-VVD)

Op dit moment ben ik nog niet voornemens om het Besluit hoofdrailnet te wijzigen. De voorgenomen concessie zal betrekking hebben op het Hoofdrailnet dat op dit moment in het Besluit hoofdrailnet is vastgelegd.

Indien op basis van de ontwerpconcessie blijkt dat het Hoofdrailnet gewijzigd moet worden,

dan zal ik overeenkomstig artikel 65, vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000 ten minste vier weken voor de vaststelling van die wijziging een ontwerpwijziging aan uw Kamer voorleggen.

Ook zijn de leden benieuwd naar hoe de staatssecretaris bij het bepalen van de scope van de concessie omgaat met de aankondiging van Arriva, dat zij vanaf 2025 een volwaardige dienstregeling op de Noordelijke lijnen zal rijden op basis van open toegang? (Vraag 51-VVD)

In het PvE voor de voorgenomen HRN-concessie heb ik al mijn voornemens uiteengezet voor een samenhangend netwerk, met frequente dienstverlening in een herkenbaar urenpatroon. Deze voornemens dienen als basis voor het openbaar vervoer op het Hoofdrailnet, waarbij ik er vanuit ga dat opentoeegangvervoer kan dienen in aanvulling op concessievervoer.

Evenwel neem ik goede en doordachte voorstellen van alle vervoerders serieus: ik wil immers – mits dit geen afbreuk doet aan het samenhangende netwerk én meerwaarde voor de reiziger oplevert – tijdens de nieuwe concessieperiode ervaring opdoen met onder andere open toegang. De komende tijd wil ik beoordelen in hoeverre dit initiatief deze meerwaarde oplevert voor de reiziger, zowel ten aanzien van het vervoersproduct op de betreffende baanvakken als de gevolgen voor het openbaar vervoersnetwerk in (Noord-)Nederland. Daarbij is ook oog voor de onzekerheden die inherent zijn aan open toegang. Arriva is bij dit initiatief niet gebonden aan een vervoersplicht en kan haar bediening op elk moment verminderen. Ook hoeft Arriva niet dezelfde kwaliteitsvoorwaarden te hanteren als onder de concessie. Dit zijn punten die aandacht vragen.

Uiteindelijk zal ik bij vaststelling van de (ontwerp-)concessie op het Hoofdrailnet een keuze moeten maken welke treindiensten ik opneem in de concessie op de betreffende baanvakken. Dit bepaalt de capaciteit die overblijft voor opentoeegangvervoer, zo ook voor dit initiatief.

Kan de staatssecretaris bevestigen dat de verbindingen die Arriva aankondigt te willen rijden, niet langer opgenomen worden in het besluit? (Vraag 52-VVD)

Uiteindelijk zal ik bij vaststelling van de (ontwerp-)concessie op het Hoofdrailnet een keuze moeten maken welke treindiensten ik opneem in de concessie op de betreffende baanvakken. Dit bepaalt de capaciteit die overblijft voor opentoeegangvervoer, zo ook voor dit initiatief. De komende tijd gebruik ik om te beoordelen in hoeverre het initiatief van Arriva geen afbreuk doet aan de coherentie van het netwerk én meerwaarde oplevert voor de reiziger. Het gaat mij dan zowel om het vervoersproduct op de betreffende baanvakken, als om de gevolgen voor het openbaar vervoersnetwerk in (Noord-)Nederland. Daarbij heb ik ook oog voor de onzekerheden die inherent zijn aan open toegang. Arriva is bij dit initiatief niet gebonden aan een vervoersplicht en kan haar bediening op elk moment verminderen. Ook hoeft Arriva niet dezelfde kwaliteitsvoorwaarden te hanteren als onder de concessie. Dit zijn punten die nadere aandacht behoeven.

Kan de staatssecretaris in dat licht aangeven of er zicht is op andere voorstellen voor binnenlands open toegangsvervoer? (Vraag 53-VVD)

Qbuzz heeft op 9 maart 2023 een melding gedaan bij de ACM om nachttreindiensten in open toegang te rijden op vrijdag- en zaterdagavond op het traject Dordrecht – Rotterdam – Utrecht. Voorstel is om de diensten te rijden vanaf december 2024. De nachttreinen beogen te

rijden als aanvulling op het bestaande aanbod in de HRN-concessie. Daarnaast rijden er in open toegang al nachttreinen van Arriva tussen Groningen en Schiphol, en tussen Maastricht en Schiphol. Er zijn geen andere initiatieven voor binnenlands open toegangvervoer bij mij bekend.

Welke verbindingen zullen nog meer buiten het besluit gelaten worden? (Vraag 54- VVD)

In het PvE voor de voorgenomen HRN-concessie heb ik al mijn voornemens uiteengezet voor een samenhangend netwerk, met frequente dienstverlening in een herkenbaar urenpatroon. Mijn uitgangspunt is dat het vervoer onder de voorgenomen concessie als basis dient voor het openbaar vervoer op het Hoofdrailnet. Ik zal u hier nader over informeren bij het toesturen van de ontwerpconcessie.

Kan de staatssecretaris toezeggen dat andere verbindingen waar een aanvraag voor open toegang voor wordt gedaan voor 1 juli 2023, ook niet langer opgenomen worden in het besluit? Kan zij haar antwoord toelichten? (Vraag 55-VVD)

Mijn uitgangspunt is dat het vervoer onder de voorgenomen concessie als basis dient voor het openbaar vervoer op het Hoofdrailnet. Opentoeegangvervoer dient als aanvulling hierop. Evenwel neem ik goede en doordachte voorstellen van alle vervoerders serieus zoals ook aangegeven in antwoord op vraag 51 en 52.

De leden van de VVD-fractie lezen dat op bladzijde 18 van het PvE wordt gesteld dat de NS duidelijkheid moet hebben over welke treindiensten tot de concessie gaan behoren.

Opentoeegangvervoerders krijgen vervolgens duidelijkheid over welke ruimte resteert voor open toegangsdiens ten. Klopt het dat deze volgorde (dus eerst scope van de concessie bepalen en alleen de re struimte voor open toegang) haaks staat op de voorstellen uit het Vierde Spoorwegpakket, dat open toegang juist tot norm maakt? (Vraag 56-VVD)

Zou de staatssecretaris er dus niet beter aan doen om eerst te bepalen welk aanbod op basis van open toegang tot stand komt, om pas daarna de scope van de concessie te kunnen vaststellen? (Vraag 57 VVD)

Met de concessie wil ik het maatschappelijke gewenste spoorvervoer op het hoofdrailnet borgen. Dat is de reden dat deze volgorde voor de hand ligt. Het is daarom van belang het volume te specificeren, zodat duidelijk is wat wel en niet onder de concessie valt. Zoals bekend deel ik de stelling dat ik (juridisch) verplicht zou zijn om eerst een marktanalyse uit te voeren alvorens de scope van de concessie vast te stellen niet. Tegelijkertijd heb ik u ook duidelijk de risico's geschetst van het niet uitvoeren van deze analyse.¹⁷

Zou om die reden het doen van een marktanalyse, of tenminste het zoeken van overleg met andere vervoerders over hun plannen of voornemens, voor de hand liggen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer is de staatssecretaris voornemens om dat te gaan doen? (vraag 58-VVD)

Zoals eerder aangegeven, heb ik ervoor gekozen geen marktanalyse uit te voeren.¹⁸ Ik ben wel in gesprek met Arriva over hun open toegang voorstel tussen Zwolle en respectievelijk Leeuwarden en Groningen.

¹⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1077

¹⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1077

Verder zijn de leden van de VVD-fractie benieuwd naar of en hoe de staatssecretaris bij het jaarlijks actualiseren van de volumebepaling (artikel 2, lid 1 PvE) om wil gaan met de kansen en aanbiedingen op basis van open toegang? (Vraag 59-VVD)

En hoe gaat zij om met de bestaande open toegang: wordt die gehandhaafd bij het vaststellen van de volumebepaling voor het volgende jaar? (Vraag 60-VVD)

Houdt zij daarbij ook rekening met eventuele uitbreiding van het open toegangsvervoer, bijvoorbeeld door frequentieverhoging? (Vraag 61-VVD)

Hoe gaat zij dit verankeren in de nieuwe concessie? (Vraag 62-VVD)

Ik ben voornemens om het volume, zoveel mogelijk aan de voorkant, jaarlijks vast te stellen voor de gehele concessieperiode. Daarbij wordt wel ruimte gehouden voor flexibiliteit waar dit nodig is. Daarnaast zal er een mogelijkheid zijn om het volume te actualiseren, bijvoorbeeld bij de midterm review. Dit is ook het moment om te bepalen om - op basis van onderzoek - treindiensten eventueel uit de HRN-concessie te halen. De treindienst kan dan op verschillende manieren worden georganiseerd (decentralisatie en/of open toegang). In het maken van keuzes hierover betrek ik de kansen en aanbiedingen op basis van deze andere manieren van organisatie, rekening houdend met de impact op de coherentie van het netwerk én de meerwaarde voor de reiziger.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een jaarlijkse vaststelling van de dienstregeling komt. Kan de staatssecretaris aangeven hoe zij in de concessie en gedurende de concessietermijn omgaat met de jaarlijkse vaststelling van de dienstregeling door NS, zoals bedoeld in artikel 31 van het PvE in relatie tot het bestaan en uitbreiden van open toegangsdiensten? (Vraag 63- VVD)

Het is de taak en verantwoordelijkheid van de beoogd concessiehouder een dienstregeling te ontwikkelen die een zo goed mogelijk vervoerproduct biedt aan de reiziger. Dat is – ook nu al – een jaarlijks proces. Hierbij moet de beoogd concessiehouder de volume-bepalingen in acht nemen en andere eisen uit de concessie. De dienstregeling en de benodigde capaciteit daarvoor dient zij vervolgens in bij ProRail als capaciteitsverdeler. Alle capaciteitsverzoeken worden ingediend bij ProRail en zij verdeelt de capaciteit volgens de regels voor capaciteitsverdeling.

Kan zij garanderen dat een dienst op basis van open toegang door NS gerespecteerd moet worden in het volgende dienstregelingsjaar? (Vraag 64-VVD)

Kan zij tevens garanderen dat uitbreidingen van dat open toegangs aanbod in het volgende dienstregelingsjaar door NS gerespecteerd moet worden bij het bepalen van de dienstregeling voor dat jaar? (Vraag 65- VVD)

Nee, dan kan niet. Het is aan ProRail als onafhankelijk verdeler van de capaciteit om hier op basis van capaciteitsverdelingsregels besluiten over te nemen. Daarbij toetst zij of de diensten die NS aanvraagt als concessiehouder onder de concessie vallen. De ACM houdt toezicht op de eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van capaciteit door ProRail waarbij de bij capaciteitsconflicten geldende prioriteringsregels van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in acht worden genomen. Daarnaast heeft ACM een toezichthoudende rol om te beoordelen of open toegangsvervoer geen onevenredige inbreuk doet op het economische evenwicht van een concessie.

Hoe gaat de staatssecretaris veiligstellen dat NS geen dienstregeling opstelt die bestaande

open toegangsdiensten blokkeert, voorgenomen open toegang onmogelijk maakt of zodanig wordt ingericht, dat voor open toegang geen rendabele businesscase meer resteert? (Vraag 66- VVD)

Een duidelijke volume-bepaling in de voorgenomen concessie maakt dat open toegangvervoerders weten waar er ruimte is. Vervolgens is het de taak en verantwoordelijkheid van NS een dienstregeling te ontwikkelen die een zo goed mogelijk vervoerproduct biedt aan de reiziger, gegeven de eisen uit de voorgenomen concessie. NS moet hierbij dus opereren binnen de volume-bepalingen zoals opgenomen in de voorgenomen concessie.

Welk toezicht houdt zij daar zelf op en welke rol kent zij toe aan de ACM? (Vraag 67- VVD)

Ik houd er als concessieverlener toezicht op dat de beoogd concessiehouder uitvoering geeft aan de vereisten in de concessie. De ACM houdt toezicht op de eerlijke, niet-discriminerende en transparante verdeling van capaciteit door ProRail waarbij de bij capaciteitsconflicten geldende prioriteringsregels van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in acht worden genomen. Ook heeft ACM een toezichthoudende rol om te beoordelen of open toegangvervoer geen onevenredige inbreuk doet op het economische evenwicht van een concessie.

De leden zijn tevens benieuwd naar of het klopt dat in Duitsland de IC- en ICE-verbindingen gereden worden op basis van open toegang en dat alleen de regionale verbindingen op basis van concessies worden toebedeeld? (Vraag 68- VVD)

Zo ja, is de staatssecretaris bereid om na te gaan welke belangstelling andere vervoerders hebben voor het rijden van IC-verbindingen in Nederland op basis van open toegang en de uitkomsten daarvan meenemen bij het bepalen van de scope zoals die per 1 januari 2025 van kracht wordt? Zo nee, waarom niet? (Vraag 69- VVD)

In Duitsland zijn de deelstaten het bevoegd gezag voor de regionale treinverbindingen (vergelijkbaar qua afstanden aan het Nederlandse, binnenlands vervoer, inclusief IC-verbindingen) binnen hun deelstaat en organiseren zij die verbindingen overwegend op basis van concessies. Voor de lange afstandverbindingen (Fernverkehr) tussen de deelstaten wordt in Duitsland een opentoevangregime gehanteerd. Het Fernverkehr is vergelijkbaar met internationaal spoorvervoer in de Nederlandse situatie, met afstanden van meer dan 250 km. Voor de internationale lange afstandverbindingen is mijn voorstel in de brief van 3 oktober jl.¹⁹ om die verbindingen door opentoevangvervoerders te laten uitvoeren. Tegelijkertijd heb ik aangegeven de IC Brussel en (deels) de IC Berlijn in de HRN-concessie te willen opnemen om de noodzakelijke vervoercapaciteit voor de binnenlandse reiziger te waarborgen. Uw Kamer heeft moties aangenomen om de bestaande internationale verbindingen in de HRN-concessie op te nemen. In mijn brief²⁰ van 20 februari jl. schreef ik hoe ik wil omgaan met deze moties.

De leden van de VVD-fractie lezen in artikel 3 dat de NS “zorg draagt” voor een verbetering van de reistijd. Het artikel beschrijft ook dat NS “aandacht moet hebben voor” een aantal

¹⁹ Kamerstuk, 29 984, nr. 1002, d.d. 3 oktober 2022.

²⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 1090, d.d. 20 februari 2023.

daarin genoemde aspecten. Deelt de staatssecretaris de opvatting dat die aspecten – anders dan het artikel nu veronderstelt – niet limitatief moeten zijn maar dat NS ook verplicht moet zijn om andere aspecten die kunnen bijdragen in het verbeteren van reistijden, moet meewegen? (Vraag 70- VVD)

Het doel van het artikel in het PvE is de beoogd concessiehouder te sturen op het versnellen van haar dienstregeling voor de gemiddelde reiziger. Zij moet daarbij ten minste aandacht hebben voor de genoemde aspecten. De lijst met eisen geeft haar voldoende vrijheid om ook andere aspecten te betrekken die voor het verbeteren van de gemiddelde reistijd relevant zijn. De vrijheid om meer te doen dan vereist geldt uiteraard in brede zin voor het gestelde in het PvE.

Is zij bereid om dit als additioneel artikellid toe te voegen, zodat die verandert van een inspanningsverplichting naar een resultaatverplichting? (Vraag 71- VVD)

Het tweede lid van het artikel vereist reeds van de beoogd concessiehouder dat zij aantoonbaar aan de eisen in het eerste lid, te weten ‘een verbetering van de reistijd’, te voldoen. Dit is als eis en dus als resultaatverplichting geformuleerd. Daarmee zie ik geen noodzaak om een aanvullend artikellid toe te voegen aan dit artikel.

Daarnaast zijn deze leden benieuwd naar wie beoordeelt of NS zich maximaal inspant om aan de in artikel 3, lid 1, genoemde eisen te voldoen? (Vraag 72- VVD)

Als concessieverlener ben ik hier verantwoordelijk voor. Dit doe ik onder andere door middel van het uitvragen van het Vervoerplan en het Productiemodel dat daarbij hoort. Daarin geeft de beoogd concessiehouder inzicht in de verbetering van de reistijd voor de gemiddelde reiziger.

Als dat het ministerie zelf is: hoe borgt de staatssecretaris dat de hiertoe vereiste expertise voldoende belegd is binnen het ministerie, zodat het ministerie het contractbeheer correct en scherp kan uitvoeren? (Vraag 73-VVD)

Mijn ministerie voert het contractbeheer nu ook correct en scherp uit. Dit zal in de toekomst ook zo blijven. Ik verwacht van de beoogd concessiehouder dat zij op inzichtelijke wijze onderbouwt dat zij aan de eis voldoet, zodat dit goed beoordeeld kan worden.

Welke sanctioneringsmechanismen staan de staatssecretaris ter hand als NS niet aan de in artikel 3, lid 1, gestelde eisen voldoet? (Vraag 74-VVD)

In het PvE heb ik de instrumenten benoemd die ik als Concessieverlener wil inzetten om op de uitvoering van de concessie toe te zien en in te kunnen grijpen indien dit nodig is. Daarnaast heb ik het (publiekrechtelijke) handhavingsinstrumentarium om op naleving te sturen in de vorm van een last onder dwangsom of bestuursdwang. In de nog op te stellen ontwerpconcessie werk ik dit verder uit. Ook heb ik de mogelijkheid om de Concessie (gedeeltelijk) stop te zetten, op te schorten of te trekken indien er niet voldaan wordt aan de concessieverplichtingen.

Ook zijn de leden van de VVD-fractie benieuwd naar wie de in artikel 4, lid 6, bedoelde “sluitende onderbouwing” beoordeelt? (Vraag 75-VVD)

Wanneer het niet haalbaar is om bij werkzaamheden een alternatieve reisoptie te bieden zal de beoogd Concessiehouder dit op verzoek van de Concessieverlener moeten onderbouwen en voorleggen aan de Concessieverlener. Ik zal als concessieverlener moeten beoordelen of deze onderbouwing sluitend is.

Als dat het ministerie zelf is: hoe borgt de staatssecretaris adequate en toereikende kennis in eigen huis zodat het contractbeheer correct en scherp gevoerd kan worden? (Vraag 76-VVD)

Sinds 1995 verleent en beheert het Rijk de concessie voor het reizigersvervoer op het Hoofdrailnet. Mijn departement beschikt dan ook over zeer ruime ervaring met het beheer van vervoerconcessies en daarnaast met het informeren van uw Kamer hierover. Bij het uitoefenen van het contractbeheer, en in brede zin bij het maken van beleid, kan mijn departement altijd een beroep doen op de wetenschappelijke kennis en onderzoek van het Kennisinstituut van Mobiliteitsbeleid. Ook kan mijn departement advies inwinnen bij ProRail, decentrale overheden, of de consumentenorganisaties in het Locov raadplegen. Dat doet mijn departement ook veelvuldig.

Wie beslist indien NS en het ministerie onderling verschillen over het antwoord op de vraag of “de maximale extra reistijd onhaalbaar is”? (Vraag 77-VVD)

Ik vraag de beoogd concessiehouder zich in te spannen om op het moment van werkzaamheden het vervoer voor de reiziger met zo min mogelijk hinder te laten plaatsvinden. Als een maximale extra reistijd van 45 minuten onhaalbaar is vraag ik de beoogd concessiehouder om een onderbouwing hiervan. Daarnaast verwacht ik dat de concessiehouder beschrijft wat de verschillende mogelijkheden zijn van alternatieve reisopties. Uiteindelijk beslis ik of de door de beoogd concessiehouder aangeleverde onderbouwing voldoende sluitend is.

In artikel 4, lid 1, wordt gesproken over samenwerking tussen de concessiehouder, de infrastructuurbeheerder en andere stakeholders. Hoe wordt deze inspanningsverplichting aangescherpt tot een resultaatsverplichting? (Vraag 78-VVD)

Ik vraag de beoogd concessiehouder in het eerste lid om zich samen met betrokken partijen in te spannen om het vervoer van de reiziger met zo min mogelijk hinder te laten plaatsvinden. In de leden die volgen in het artikel neem ik resultaatsverplichtingen op voor de beoogd concessiehouder.

Wordt de hier bedoelde samenwerking verankerd in overeenkomsten tussen NS, ProRail en andere stakeholders, zoals andere vervoerders, busbedrijven, andere MaaS-aanbieders, etc.? (Vraag 79-VVD)

Hoe ziet de staatssecretaris erop toe dat NS deze overeenkomsten sluit, voordat de concessie van kracht wordt en op zodanige wijze dat NS maximaal voldoet aan de eisen uit artikel 4 van de concessie? (Vraag 80-VVD)

In artikel 32 t/m 35 en bijlage 6 van het PvE ga ik nader in op hoe ik verwacht dat de beoogd concessiehouder samenwerkt met andere, relevante partijen. Op basis van de op te stellen samenwerkingsstrategie maakt de Concessiehouder samenwerkingsafspraken met partijen. In het Vervoerplan beschrijft de beoogd concessiehouder de samenwerkingsstrategie en de resultaten daarvan.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar hoe verzekerd is dat NS geen onredelijke voorwaarden hanteert bij het kunnen declareren van onkosten, zoals bedoeld in artikel 5, lid 6? (Vraag 81-VVD)

Hebben de reizigersorganisaties (ROVER, Maatschappij voor Beter OV, etc.) hierin een rol en is de staatssecretaris bereid om als eis toe te voegen dat zij moeten instemmen met de door NS gehanteerde voorwaarden? (Vraag 82-VVD)

De beoogd concessiehouder hanteert duidelijke voorwaarden en regels rondom de vergoeding van reiskosten bij vertraging. Om in aanmerking te komen voor de Geld Terug Bij Vertraging regeling (GTBV) moeten reizigers kunnen aantonen dat ze vertraging hebben opgelopen en hebben in- of uitgecheckt, of over een geldig vervoersbewijs beschikken. Indien een check-uit niet mogelijk is buiten de schuld van de reiziger, wordt een verzoek tot GTBV toch door NS in behandeling genomen. De beoogd concessiehouder publiceert de voorwaarden voor GTBV ook op haar website. Door in het PvE te verwijzen naar deze regeling, borg ik dat redelijke voorwaarden voor de reiziger blijven gelden. Ik zal hier als concessieverlener op toezien.

Hoe borgt de staatssecretaris een gelijkwaardige samenwerking tussen NS en de andere, in artikel 7, lid 3, genoemde partijen, zodat NS niet alleen inzichten moet delen, maar ook moet samenwerken en partijen over en weer kunnen anticiperen op wijzigingen in het aanbod en de vervoersstromen? (Vraag 83-VVD)

Is zij bereid om de NS op te dragen hiertoe convenanten te sluiten die uitgaan van gelijkwaardige samenwerking en per 1 januari 2025 van kracht zijn? (Vraag 84- VVD)

In artikel 32 van het PvE wordt aan de beoogd concessiehouder gevraagd een samenwerkingsstrategie op te stellen en op basis hiervan met de partijen genoemd in artikel 7 samen te werken. Ik vraag de beoogd concessiehouder initiatief te nemen tot het vastleggen van de samenwerkingsafspraken voortvloeiende uit deze bepalingen.

Kan de staatssecretaris gedetailleerd uitleggen hoe zij gaat sturen op het beleidsdoel “spreiding” aan de hand van de kritieke prestatie-indicator (kpi) ‘aantal reizigers dal’? (Vraag 85- VVD).

Het aantal reizigers in het dal is een indicatie van hoeveel reizigers buiten de spits reizen. Het is nodig dat de beoogde nieuwe concessiehouder ruimte krijgt om spreiding van reizigers te realiseren, omdat er naar verwachting knelpunten ontstaan in de capaciteit van het systeem. Ik beoog daarom via meerdere KPI's te sturen op spreiding van reizigers, zoals bijvoorbeeld via zitplaatskans in het dal en het aantal drukke treinen. Via prestatiesturing op dit vlak, wil ik de kwaliteit die geleverd wordt in het dal borgen. Overigens gaat het bij het thema spreiden niet alleen over het spreiden van reizigers van de spits naar het dal, maar ook over spreiding van reizigers tussen dagen van de week en spreiding binnen de spits (van hyperspits naar schouderspits).

En kan de staatssecretaris aangeven of een gebrek aan capaciteit in de huidige treinen niet juist een argument is om te onderzoeken of andere vervoerders meer zitplaatsen dan NS zouden kunnen én willen bieden? (Vraag 86- VVD)

Nee, NS is de beoogde nieuwe concessiehouder. Als het gaat om zitplaatsen stuur ik NS in de huidige concessie aan via de KPI zitplaatskans/-tijd. NS beschikt over de operationele kennis om de KPI's te vertalen in concrete inzet van personeel en materieel. Zie daarnaast ook mijn

antwoord op vraag 3.

Conform aangenomen moties zijn de leden van de VVD-fractie benieuwd of de staatssecretaris bereid is om voor de in artikel 8 bedoelde eis rondom reizigerspunctualiteit van NS te verlangen dat NS die eis specificeert per verbinding? (Vraag 87- VVD)

In het PvE heb ik opgenomen dat voor reizigerspunctualiteit met de concessiehouder en de infrastructuurbeheerder wordt bekeken hoe een minimumniveau geborgd kan worden om te voorkomen dat minder goed presterende reisrelaties niet in beeld komen door de landelijke middeling. Ik zal hier nader invulling aan geven in de ontwerp-concessie, conform de lijn die ik eerder met uw Kamer heb gedeeld.²¹

In artikel 18 wordt het onderzoek naar bestaande en nieuwe voorzieningen bij NS zelf belegd; waarom kiest de staatssecretaris er niet voor om deze rol aan zichzelf als concessieverlener toe te kennen? (Vraag 88- VVD)

Zou dat haar niet beter in staat stellen om de ervaringen van de reizigers te toetsen en dat te vertalen naar eisen die zij aan NS als concessiehouder opgelegd krijgt zodat de staatssecretaris zelf als concessieverlener kan sturen op de verbetering die blijkt lid 4 van artikel 18 wordt nagestreefd? (Vraag 89- VVD)

Ik vind het belangrijk dat de activiteiten die NS ontplooit en die uit de voorgenomen concessie voortvloeien, goed aansluiten bij de beleving van de reiziger. Om dit te bereiken verwacht ik van NS dat zij hier haar expertise voor inzet – de benodigde kennis en ervaring ligt immers bij haar. Zij moet hierover transparant zijn en de consumentenorganisaties betrekken. Op dit onderwerp stuur ik dus deels op het proces en via de KPI Algemeen Klantoordeel op te bereiken output. Deze sturing is effectief gebleken en daarom doe ik dat ook in de voorgenomen concessie, in plaats van dat ik kies voor input-sturing op dit onderwerp.

Op basis van artikel 20, lid 2, moet NS voorstellen doen aan de consumentenorganisaties voor wijziging van het serviceniveau. Welke rol neemt de staatssecretaris zelf op zich, bijvoorbeeld als de consumentenorganisaties de wijziging ongewenst achten maar NS dat bezwaar terzijde schuift? (Vraag 90-VVD)

Het leveren van een goede service is een element dat onder de operationele verantwoordelijkheid van de beoogd concessiehouder valt. Via de prestatie indicator Algemeen Klantoordeel stuur ik hier als concessieverlener op. Ik verwacht van de beoogd concessiehouder dat zij niet zonder weloverwogen reden zal afzien van het gegeven advies van Consumentenorganisaties. En hier, in het geval ze dit wel doet, een deugdelijke motivatie voor aanlevert. Daarnaast wordt het voorstel ook met de Concessieverlener besproken, waarin mijn departement als concessieverlener ook het advies van de Consumentenorganisaties meeweegt.

Is de staatssecretaris in haar rol van concessieverlener dan bevoegd om de NS een bindende aanwijzing tot wijziging te geven? Zo nee, waarom niet en is zij bereid om daartoe alsnog nadere bevoegdheden voor zichzelf op te nemen in de concessie? (Vraag 91-VVD)

²¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1077

Een bindende aanwijzing is een juridisch instrument dat ik gerelateerd aan de huidige HRN-concessie niet tot mijn beschikking heb en op dit niveau niet passend acht. Ik stuur op prestaties, bijvoorbeeld via de kern prestatie indicator (KPI) Algemeen Klantoordeel en wil de verantwoordelijkheid voor de precieze wijze waarop de beoogd concessiehouder haar reizigers van dienst is ook expliciet bij de beoogd concessiehouder neerleggen.

Is het serviceniveau, zoals kennelijk voorgesteld door NS op 5 januari 2022 (artikel 20, lid 1) ook gericht op stations waar NS zelf niet halteert? Zo nee, hoe worden die stations dan voorzien in adequate serviceniveaus en hoe wordt verzekerd dat NS daaraan medewerking moet verlenen? (Vraag 92-VVD)

Welke ruimte bestaat voor andere vervoerders om serviceniveaus te verbeteren op stations waar NS niet of minder halteert? (Vraag 93-VVD)

Afspraken over de inrichting van het serviceniveau op stations die worden bediend door andere vervoerders vallen buiten de scope van de voorgenomen HRN-concessie. De voorgenomen HRN-concessie ziet toe op het vervoer en de diensten die toebehoren aan het vervoer op het Hoofdrailnet. Decentrale OV-autoriteiten hebben eveneens de mogelijkheid in hun concessies afspraken te maken met regionale vervoerders over de dienstverlening aan reizigers, ook daar waar deze op stations plaatsvindt.

De toegang tot diensten en dienstvoorzieningen op stations, zoals serviceruimtes, is geborgd in de spoorwegwetgeving. De exploitant (NS Stations of ProRail) dient elk verzoek tot toegang tot een dergelijke spoorgebonden dienst of dienstvoorziening non-discriminatoir te behandelen. Indien er behoefte is aan aanvullende voorzieningen op stations (derdenwerken) is dit niet wettelijk gereguleerd. In de praktijk kunnen spoorvervoerders en andere partijen zoals mobiliteitsaanbieders ook in dat geval een aanvraag indienen bij ProRail of NS Stations (afhankelijk van de locatie en de eigenaar van het station). De kosten zijn in een dergelijk geval voor de aanvrager. Een goed voorbeeld zijn de fietskluizen van Arriva.

In aanvulling hierop werken ProRail en NS Stations in het kader van de Stationsagenda²² continu aan het verbeteren van de kwaliteit van de stations. Dit gebeurt veelal in samenwerking met vervoerders, gemeenten en andere omgevingspartijen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om verbetering van de wachtvoorzieningen op nieuwe en bestaande stations, maar ook om het nog beter herkenbaar en vindbaar maken van het aanbod van de verschillende vervoerders voor de reiziger. Daarnaast wordt op verschillende stations ruimte geboden voor de realisatie van maatschappelijke initiatieven, waar ook de reiziger van profiteert.

Hoe gaat dit in de nieuwe concessie geregeld worden en hoe wordt verzekerd dat NS daaraan medewerking moet verlenen? (Vraag 94-VVD)

De non-discriminatoire toegang tot diensten en dienstvoorzieningen op stations is geborgd in de spoorwegwetgeving. De ACM houdt toezicht op de wetgeving en heeft daarvoor een handreiking Spoorgebonden Diensten gemaakt. Ik acht het daarom niet noodzakelijk om

²² Kamerstukken 29 984 en 23 645, nr. 1088, d.d. 9 februari 2023.

nadere eisen te stellen in de vervoersconcessie voor het Hoofdrailnet.

De leden van de VVD-fractie lezen in artikel 23 dat NS de tarieven voor de beschermde reisrechten bepaalt. Volgens lid 3 van dat artikel gaat het daarbij alleen om reizen in tweede klasse. Kan de staatssecretaris bevestigen dat voor de eerste klasse geen sprake is van beschermde reisrechten, en dat er aan NS dus geen eisen gesteld worden voor bijvoorbeeld het bepalen van de tarieven? (Vraag 95- VVD)

De tariefkaders uit artikel 23 gelden alleen voor de beschermde reisrechten, daar stuur ik dus op via de voorgenomen concessie. Kaartjes voor de eerste klas vallen hier inderdaad niet onder. Vanuit de voorgenomen concessie wil ik niet sturen op de tarieven in de eerste klas. Uiteraard heeft NS zich bij het vaststellen van de tarieven van onbeschermde reisrechten wel te verhouden tot prijselasticiteit. Te hoge tariefstijgingen kunnen tot vraaguitval leiden. Het is aan de vervoerder om hiertussen de balans te vinden.

Hoe acht de staatssecretaris die vrije prijsvorming verenigbaar met de monopoliepositie die NS bekleedt? (Vraag 96- VVD)

De reiziger heeft altijd de keuze om voor de (beschermde) tweede klas te kiezen, waarvan de tariefontwikkeling wordt gereguleerd vanuit de voorgenomen concessie. Er is alleen sprake van niet-gereguleerde prijsvorming bij de niet-beschermde kaartsoorten. Ongeveer 80 procent van de opbrengsten van NS wordt direct of indirect bepaald door de prijsstelling van de beschermde kaartsoorten. Het overgrote deel van de tarieven is dus gereguleerd.

Deelt zij de opvatting dat de NS in staat is om via haar monopoliemacht de tarieven hoger te zetten dan marktconform? (Vraag 97- VVD)

Nee, die opvatting deel ik niet. Ik bestrijd het beeld dat NS vanuit haar marktpositie zomaar hoge tarieven kan vragen. Ik hecht zeer aan de betaalbaarheid van het vervoerproduct en kies dus bewust voor tariefregulering van beschermde reisrechten. Daarmee wil ik de bestaande praktijk in de voorgenomen concessie voortzetten.

Deelt zij de vrees dat dit tot nadelige effecten leidt, bijvoorbeeld omdat dit de kosten voor overheden en bedrijven onnodig opjaagt of omdat het reizigers juist de trein doet vervuilen voor de auto? (Vraag 98- VVD)

Nee, die vrees deel ik niet. Als NS buitensporige tarieven voor de onbeschermde reisrechten invoert, kan dat tot vraaguitval leiden. Hoge tarieven voor de eerste klas kunnen mogelijk ook effect hebben op het gebruik van de tweede klas en daarmee drukken op de zitplaatskans. Ook vanuit dat perspectief heeft NS een stimulans om de eerste klas betaalbaar te houden. Om kosten te besparen kunnen overheden, bedrijven en reizigers altijd kiezen om abonnementen en kaartsoorten aan te schaffen die wel onder de beschermde reisrechten vallen. De tariefontwikkeling daarvan wordt immers wel gereguleerd vanuit de voorgenomen concessie.

Waarom is hier niet voorzien in controle op de prijsvorming voor de eerste klasse? Is de staatssecretaris bereid om de ACM jaarlijks de tarieven en stijgingen daarvan te laten controleren, zoals dat bijvoorbeeld ook bij de postzegelprijs gebeurt, en NS via de concessie te verplichten om daaraan mee te werken? Kan zij haar antwoorden toelichten? (Vraag 99- VVD)

Als het gaat om de beschermde reisrechten controleert mijn ministerie al jaarlijks of de door NS voorgestelde tariefindexatie binnen de kaders van de concessie past. Dat past bij mijn rol als concessieverlener. Ik zie op dit moment geen meerwaarde om daar een extra controle aan toe te voegen en deze ook van toepassing te verklaren op de onbeschermde reisrechten. Zoals in de antwoorden hierboven toegelicht is het mijn voornemen om de tariefkaders in de concessie van toepassing te laten zijn op de beschermde reisrechten. Daarmee kies ik niet voor een nieuwe koers, maar zet ik de bestaande praktijk voort.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuw naar of de in artikel 29, lid 2, genoemde data over veiligheidsincidenten ook gedeeld worden met andere instanties zoals de politie of bijv. regionale vervoerders? (Vraag 100- VVD)

In het PvE vraag ik de beoogd concessiehouder om veiligheidsincidenten te registreren en deze data via het nieuw in te richten Data Management Systeem gedeeltelijk publiek beschikbaar te stellen waarmee ze ook voor overige vervoerders en de politie zijn in te zien.

Is de A-B-C-registratiemethodiek die NS volgens artikel 29, lid 2, moet hanteren, gelijk aan de systematiek die andere vervoerders hanteren? (Vraag 101-VVD)

De A-B-C registratiemethodiek is een methodiek om veiligheidsincidenten te categoriseren, die ook door andere vervoerders wordt toegepast.

Worden de data van NS en andere vervoerders (met inachtneming van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)) met elkaar uitgewisseld, zodat voorkomen wordt dat bijvoorbeeld een geweldpleger of zwartrijder door NS uit de trein geweerd wordt maar wel met de bus vanaf hetzelfde station verder kan rijden omdat de identiteit van deze persoon door NS niet met andere vervoerders gedeeld wordt? (Vraag 102-VVD)

Zo nee, is de staatssecretaris van mening dat een waterbedeffect ongewenst is en is zij bereid om NS met ingang van de concessie per 1 januari 2025 te verplichten tot samenwerking met andere vervoerders op basis van gelijkkluidende definities en categorieën, tot het delen van informatie, etc.? Kan zij haar antwoord toelichten? (Vraag 103-VVD)

De uitwisseling van persoonsgegevens is gebonden aan privacywetgeving en kan derhalve niet afgedwongen worden door bijvoorbeeld vervoerders in hun concessies daartoe te verplichten.

Deelt de staatssecretaris de opvatting dat het aantal geweldsincidenten in het ov per definitie omlaag moet? (Vraag 104-VVD)

Zo ja, waarom eist zij dan niet meer dan “doorlopend aandacht voor de verbetering van sociale veiligheid in de trein en op het station” zoals beschreven in lid 5 van artikel 29? Hoe gaat zij hier actiever op sturen dan nu voorzien? (Vraag 105-VVD)

Veiligheid en veiligheidsbeleving voor reizigers en personeel in het openbaar vervoer staan voorop. Ik zet er dan ook maximaal op in om geweldsincidenten in het openbaar vervoer te voorkomen.

In het PvE stuur ik waar mogelijk op prestaties. Daarom heb ik de prestatie indicator klantoordeel sociale veiligheid opgenomen, om te sturen op sociale veiligheid op gelijke wijze als in de huidige HRN-concessie. Daarmee stuur ik op duidelijke prestaties op dit vlak.

Hoe is de borging van de sociale veiligheid op stations waar NS niet of minder halteert, geregeld? (Vraag 106-VVD)

Dit borg ik door het sturen op de prestatie middels de prestatie indicator klantoordeel sociale veiligheid.

De leden van de VVD-fractie lezen in artikel 31, lid 4, dat ervan uit wordt gegaan dat de voorgenomen dienstregeling “tijdig” voorgelegd wordt aan de decentrale overheden. Lid 5 doet datzelfde voor consumentenorganisaties. Lid 3 gaat er ten slotte vanuit dat er tijdig overlegd wordt door NS met andere vervoerders, voor zover de beoogde dienstregeling gevolgen heeft voor de aansluiting van reizigers die ook met andere vervoerders reizen. De artikelleden laten echter onduidelijk wat er gebeurt als NS wijzigingen in de dienstregeling doorvoert die leiden tot verslechtering van de reis van reizigers van andere vervoerders, of wanneer zij de adviezen van de decentrale overheden en reizigersorganisaties niet opvolgt. NS is dan niet tot meer verplicht dan gemotiveerd uitleggen waarom zij dat niet doet. Is de staatssecretaris bereid om knopen door te hakken als partijen tegenover elkaar staan, in plaats van het beslisrecht bij NS te leggen die van nature niet per definitie hetzelfde belang heeft als de consumentenorganisaties, de decentrale overheden of de andere vervoerders en reizigers die daarmee reizen? Zo nee, waarom niet? (Vraag 107-VVD)

Het opstellen van de dienstregeling leg ik expliciet bij de beoogd concessiehouder neer. De expertise hiertoe ligt immers bij de beoogd concessiehouder. Wel wil ik dat de beoogd concessiehouder overlegt met relevante partijen (zoals andere vervoerders of decentrale overheden) en zo gezamenlijkheid het belang van de reiziger borgt. Daarnaast vraag ik van de beoogd concessiehouder dat zij motiveert hoe zij met de uitgevraagde adviezen is omgegaan.

Artikel 31, lid 9, sub d, gaat ervan uit dat NS wijzigingen mag doorvoeren als gevolg van (verwacht) extreem weer en daarbij onder meer verplicht is om decentrale vervoerders en decentrale overheden adequaat te informeren. Waar lid 9, sub a, veronderstelt dat de staatssecretaris “tijdig” geïnformeerd moet worden, is die eis van tijdigheid niet opgenomen bij sub d. Kan de staatssecretaris daarom bevestigen dat NS ook verplicht is om dit te doen direct nadat besloten is tot het aanpassen van de dienstregeling, zodat de decentrale partijen ook direct en niet pas later op de hoogte zijn en daarop kunnen handelen? (Vraag 108-VVD)

In het PvE is opgenomen dat de concessiehouder de decentrale vervoerders en decentrale overheden ‘adequaats’ informeert (ofwel: geschikt voor het beoogde doel). Tijdigheid is hier onderdeel van, zodat decentrale partijen kunnen handelen.

Wie ziet toe op de naleving daarvan en welke instrumenten heeft de staatssecretaris om hierop effectief te handhaven? (Vraag 109-VVD)

Mijn ministerie ziet uiteindelijk toe op de naleving van de eisen in de concessie. In algemene zin heb ik het (publiekrechtelijke) handavingsinstrumentarium om op naleving te sturen in de vorm van een last onder dwangsom of bestuursdwang tot mijn beschikking om hierop te handhaven. Zie ook mijn antwoord op vragen 76, 134, 135 en 136.

Welke rol ziet de staatssecretaris voor zichzelf in haar rol van stelselverantwoordelijke weggelegd? (Vraag 110-VVD)

Ik ben als stelselverantwoordelijke van het Nederlandse spoorstelsel onder andere verantwoordelijk voor het borgen van kwaliteit voor de reiziger, betrouwbaarheid van het spoorstelsel en de integrale werking ervan. Vanuit mijn rol als concessieverlener zorg ik dat de maatschappelijke en beleidsmatige doelen die in het Beleidsvoornemen zijn opgenomen, de eisen in het PvE zijn gesteld uiteindelijk in de voorgenomen HRN-concessie worden opgenomen die ik met de beoogd concessiehouder wordt overeengekomen. Hiermee wil ik een zo goed mogelijk vervoerproduct voor de reiziger borgen. De inhoud van deze productstappen benader ik ook vanuit mijn rol als stelselverantwoordelijke.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar of de staatssecretaris bereid is om aan artikel 32, lid 2 toe te voegen dat de NS bij het opstellen en uitvoeren van de samenwerkingsstrategie verplicht is om de derde partijen, waaronder decentrale overheden, decentrale vervoerders, open toegangvervoerders en MaaS-aanbieders, op gelijkwaardige basis te behandelen, zodat de dienstverlening en belangen van NS gelijk gewogen dient te worden met die van genoemde derde partijen? Kan zij haar antwoord toelichten? (Vraag 111-VVD)

Eén van de doelen van het PvE is een drempelloze deur tot deur reis voor de reiziger. Hiervoor is een goede samenwerking met verschillende partijen nodig. Ik verlang dat NS met verschillende partijen en op verschillende thema's samenwerkt, op een wijze die bijdraagt aan drempelloze deur tot deurreis. Een gelijkwaardige behandeling van partijen is hierbij geen op zichzelf staand doel: deze kan immers variëren per thema en per samenwerkingspartij. In het PvE verlang ik daarom van NS dat zij het initiatief voor het opstellen van de samenwerkingsstrategie neemt om het genoemde doel te bereiken, maar geef ik NS gelijktijdig de vrijheid hierin aan te geven welke extra inspanningen zij gaat doen om deze ambitie waar te maken, in goed overleg met de betreffende partijen.

De leden van de VVD-fractie zijn tevens benieuwd naar wie toeziet op de naleving van dit artikel en de gelijkwaardige weging van belangen? (Vraag 112-VVD)

Vanuit het concessiebeheer ziet mijn ministerie toe op naleving van alle eisen die worden opgenomen in de concessie, ook wat betreft de samenwerking.

Welke rol ziet de staatssecretaris daar voor zichzelf in haar rol van stelselverantwoordelijke? (Vraag 113-VVD)

Ik ben concessieverlener en in die hoedanigheid belast met het concessiebeheer.

Ook willen deze leden weten wie bepaalt of informatie zoals bedoeld in artikel 32, lid 6, wel of niet als "bedrijfsvertrouwelijk" kwalificeert? (Vraag 114-VVD)

Binnen het op te zetten data management systeem (DMS) zijn gegevens beschikbaar. In de gesprekken met de beoogd concessiehouder over de tekst van de voorgenomen concessie wordt nu besproken welke toegangsrechten de verschillende partijen zoals de decentrale overheden hebben. Hierbinnen wordt ook de bedrijfsvertrouwelijkheid van de gegevens geregeld.

Als dat NS zelf is: in welk escalatiemechanisme is dan voorzien, zodat de claim van NS op bedrijfsvertrouwelijkheid ook door een onafhankelijke derde zoals de ACM kan worden getoetst? (Vraag 115-VVD)

Mocht een decentrale overheid de gewenste informatie niet ontvangen van de beoogd concessiehouder, dan is het aan mijn ministerie als concessieverlener om een oordeel te vellen in hoeverre de claim op bedrijfsvertrouwelijkheid wel/niet terecht is. Als de meningen daarover verschillen dan is onafhankelijke toetsing een optie, maar in eerste instantie is het een gesprekpunt tussen concessieverlener en – houder in het kader van concessiebeheer. In het PvE is aangegeven dat in de uitwerking van de voorgenomen concessie een afspraak wordt gemaakt over de toegangsrechten tot de informatie uit het DMS, ook voor de decentrale overheden.

Artikel 33, lid 3, sub d, veronderstelt dat NS en ProRail samen overleggen over en samenwerken in de vraagstukken rond investeringen in de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). De HSWI beslaat echter meer infrastructuur dan die alleen door NS bereden wordt, namelijk ook de infrastructuur waarop regionale spoorverbindingen worden uitgevoerd en de infrastructuur die door open toegangsaanbieders wordt bereden. Is de staatssecretaris bereid om dit artikellid aan te passen, zodat NS geen zeggenschap heeft over dat deel van de HSWI dat (al dan niet ook) door andere vervoerders dan NS wordt bereden? Zo nee, kan zij toelichten waarom niet? (Vraag 116-VVD)

Het betreft hier nadrukkelijk overleg en geen zeggenschap, daarom wordt in het artikel gesproken over ‘samenwerking’. Het is van belang het overleg over en samenwerken met betrekking tot vraagstukken rond investeringen in de Hoofdspoorweginfrastructuur te borgen. Dat is van belang om eventuele netwerkeffecten te bezien en dat kan ook betrekking hebben op trajecten die NS exploiteert.

Artikel 33, lid 3, sub e, gaat ervan uit dat NS en ProRail samen overleggen over, en samenwerken in, de vraagstukken rond capaciteitsverdeling en treinbesturing. Dat lijkt deze leden bij uitstek geen taak van NS, omdat capaciteitsverdeling bij uitstek een taak is die aan ProRail toebedeeld is, en treinbesturing eveneens een vraagstuk is dat meer vervoerders dan alleen de NS aangaat. Dat geldt ook voor dat deel van het spoor waarvoor NS een concessie krijgt, omdat dat deel van het spoor immers ook door open toegangsvervoerders gebruikt zal worden. Is de staatssecretaris daarom bereid om artikel 33, lid 3, sub e, te schrappen? Zo nee, kan zij toelichten waarom niet? (Vraag 117-VVD)

In het artikel wordt gevraagd om samenwerking op dit vlak, dat is niet hetzelfde als zeggenschap. Gezien de grote samenhang tussen het beheer van de infrastructuur, het vervoer op deze infrastructuur en het verbeteren van de prestaties, is het nodig dat NS en de infrastructuurbeheerder op dezelfde doelen worden gestuurd en nauw samenwerken, juist ook op deze thema's. Dat gebeurt in de huidige concessie ook op deze wijze.

Artikel 33, lid 3, sub e, gaat ervan uit dat NS en ProRail samen overleggen over en samenwerken in de vraagstukken rond reisinformatie. Zoals eerder genoemd en zoals ook in het PvE zelf genoemd, is dit een systeemtaak die voor NS van strategische waarde kan zijn, bijvoorbeeld in verhouding tot andere vervoerders. Overleg daarover kan dus niet beperkt worden tot NS en ProRail. Niet voor niets adviseerde de ACM al op 15 februari 2021 dat de systeemtaken op termijn onafhankelijk georganiseerd of ten minste duidelijker afgebakend moeten worden. Is de staatssecretaris bereid om dit artikel aan te passen, ofwel door de reisinformatie extern te beleggen (bijvoorbeeld bij ProRail) of ten minste de rol van NS op dit punt te schrappen, dan wel door ook decentrale vervoerders, open toegangsvervoerders en andere partijen aan ditzelfde overleg te laten deelnemen? Kan zij haar antwoord toelichten?

(Vraag 118-VVD)

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat systeemtaken bij uitstek ook andere partijen, zoals decentrale overheden, regionale vervoerders en open toegangsvervoerders geregeld kunnen worden. De ACM adviseerde al op 15 februari 2021 dat de systeemtaken op termijn onafhankelijk georganiseerd of ten minste duidelijker afgebakend moeten worden. Echter, artikel 33, lid 6, bepaalt dat NS, ProRail en het ministerie samenwerken bij het afbakenen en/of reguleren van de systeemtaken. Is de staatssecretaris daarom bereid om dit artikellid aan te passen door de systeemtaken uit het PvE en de concessie te laten en onafhankelijk te beleggen, bijvoorbeeld bij ProRail. (Vraag 119-VVD)

Zoals in het PvE is aangegeven zal de beoogd concessiehouder in het kader van de toekomstige marktordening moeten meewerken aan het onderzoek dat ik wil uitvoeren naar de afbakening en mogelijke regulering van de systeemtaken. Ik wil voordat ik over de systeemtaken een nader besluit neem, de uitkomsten van dat onderzoek afwachten.

Zo nee, is zij dan bereid om het overleg over afbakening en regulering van systeemtaken ten minste te verbreden met gelijktijdige deelname aan dat overleg, en aan dezelfde tafel door decentrale overheden, regionale vervoerders en open toegangsvervoerders? (Vraag 120-VVD)

Is zij daarnaast tevens bereid om de ACM een plaats aan tafel toe te kennen bij dat overleg vanuit het oogpunt van het bewaken van het (gelijke) speelveld bij het afbakenen, inrichten, uitvoeren en reguleren van de systeemtaken die aan NS toegekend worden? Kan de staatssecretaris haar antwoord gedetailleerd toelichten? (Vraag 121-VVD)

De afspraak die ik met de beoogd concessiehouder heb gemaakt om mee te werken aan het onderzoek dat ik wil uitvoeren naar de afbakening en / of regulering van de systeemtaken is ingegeven door het feit dat een aantal systeemtaken bij NS belegd zijn. Ik zal indien relevant ook andere partijen betrekken bij de verdere besluitvorming hierover.

ACM houdt toezicht op basis van de Mededingingswet en heeft ook sectorspecifieke taken. ACM reguleert in dit kader op dit moment o.a. de dienstvoorzieningen op het spoor. Concreet ziet zij erop toe dat vervoerders onder vergelijkbare voorwaarden toegang krijgen tot dienstvoorzieningen op het spoor, ook diegenen waar maar sprake is van één aanbieder. Indien sprake is van het toekennen van een systeemtaak aan NS, en er sprake is van een concentratie melding heeft ACM de taak deze te beoordelen en zo mogelijk goed te keuren.

Is de staatssecretaris tevens bereid om aan artikel 35 toe te voegen dat als de financiële parameters die NS voorstelt voor de extra dienst hoger uitvallen dan de vragende partij kan of wil betalen, de staatssecretaris en de vragende partij andere vervoerders in de gelegenheid stellen om een aanbod te doen voor de gevraagde extra dienst? (Vraag 122-VVD)

Dit behoort tot de mogelijkheden, omdat een derde partij niet verplicht is om naar NS te gaan, en deze diensten ook bij andere vervoerders kan inkopen. Dit artikel borgt alleen dat, in het geval NS in de praktijk de enige partij is die een extra dienst aan zou kunnen bieden, NS hier een redelijke prijs voor vraagt.

Is zij aanvullend bereid om op te nemen dat NS in voorkomend geval verplicht is om mee te werken aan de implementatie van die extra dienst door een andere vervoerder als deze geselecteerd wordt? Kan zij haar antwoord toelichten? (Vraag 123-VVD)

Bij het inkopen van extra diensten zijn partijen vrij voor het kiezen van andere vervoerders dan uitsluitend NS. Er bestaan regels m.b.t. bijvoorbeeld tarieven voor het inkopen van extra diensten. Het verplichten van NS om mee te werken aan de implementatie van een extra dienst waarvoor een andere vervoerder geselecteerd wordt gaat mij te ver. In het PvE heb ik wel samenwerkingseisen opgenomen. Ik ga er dus wel vanuit dat NS bij de implementatie van een extra dienst door een andere vervoerder goed samenwerkt met andere concessieverleners/inkopende partijen.

Is de staatssecretaris bereid om toe te zeggen dat in de concessie de NS: a. verplicht wordt om onderdeel te zijn van het totale ov-systeem in Nederland, op gelijke voet met andere aanbieders van ov en mobiliteit en waarbij tariefintegratie onmisbaar is. (Vraag 124-VVD)

De concessiehouder van het HRN is onderdeel van het totale ov-systeem in Nederland. De samenwerking met andere vervoerders wordt op verschillende plekken in het PvE geborgd. Tariefintegratie raakt ook aan de concessies voor het stad- en streekvervoer waar de decentrale overheden concessieverlener zijn. Tariefintegratie kan niet afgedwongen worden in de HRN-concessie, maar afspraken hierover voor het totale ov-systeem in Nederland kunnen wel gemaakt worden door de gezamenlijke overheden in het Nationaal OV-beraad (NOVB). De financiële vraagstukken op het gebied van tariefintegratie neem ik zoals toegezegd mee bij het nu lopende tariefonderzoek.²³ Voor de zomer verwacht ik de uitkomsten met uw Kamer te kunnen delen.

Is de staatssecretaris bereid om toe te zeggen dat in de concessie de NS: b. verplicht wordt om het gehele assortiment aan reisproducten aan wederverkopers beschikbaar stelt op basis van groothandelsprijzen en non-discriminatoire prijscondities en voorwaarden. (Vraag 125-VVD)

Het PvE bevat een verwijzing naar de dynamische, landelijke eisen inzake de verkoop en betaling door derden die voor alle concessiehouders gelden. Op basis hiervan krijgen derde partijen non-discriminatoire toegang tot al het ov in Nederland tegen uniforme voorwaarden. Ik sluit daarin bewust aan bij landelijke afspraken zodat alle concessiehouders gelijk worden behandeld.

Is de staatssecretaris bereid om toe te zeggen dat in de concessie de NS: c. via het PvE en/of additionele regelgeving een verbod opgelegd krijgt om marktmacht die NS ontleent aan de HRN-concessie, over te hevelen naar aanpalende markten zoals de MaaS-markt; daarbij gaat het niet alleen om het verplicht delen van data zoals reisinformatie, maar ook reishistoriegegevens van reizigers die dat in een andere applicatie willen kunnen ontvangen. (Vraag 126-VVD)

Regels en eisen met betrekking tot de markt (en marktmacht) worden gereguleerd via de Mededingingswet. De ACM houdt hier al toezicht op, en kan maatregelen opleggen, indien blijkt dat sprake is van misbruik van economische machtspositie door de beoogd concessiehouder.

Is de staatssecretaris bereid om toe te zeggen dat in de concessie de NS: d. verplicht wordt om haar activiteiten rondom de ontwikkeling van stations(gebieden) transparant, inzichtelijk en non-discriminatoir te maken tegenover derde vervoerders, bijvoorbeeld door een verbod

²³ Kamerstuk 29 984, nr. 1077

op kruissubsidie die marktverstoring werkt, door een financiële verantwoording conform IFRS 8 in te voeren, door inzicht te geven in de huurcontracten die NS met eigen dochter- en zusterondernemingen sluit op het gebied van MaaS- en vervoersdiensten en door inzicht te geven in de plannen en planning voor (her)ontwikkeling van stationsgebieden, zodat andere partijen daarop kunnen anticiperen op het zelfde moment als NS of haar dochters dat zelf kunnen? (Vraag 127-VVD)

De voorgenomen concessie betreft de eisen (die direct relateren) aan het vervoer op het HRN, niet op andere taken of activiteiten van NS. Dit gaat dus niet over de stationsomgeving. Er is daarnaast al een sprake van een boekhoudkundige scheiding tussen wat binnen en buiten de concessie valt. Als het gaat om toezicht op het goed functioneren van de spoormarkt voor personenvervoer en het borgen van een gelijk speelveld, dan houdt de ACM op basis van de Mededingingswet en de sectorspecifieke spoorwetgeving toezicht op die markt. Ook houdt de ACM toezicht op de tijdige, transparante en non-discriminatoire toegang op spoorgerelateerde diensten- en dienstvoorzieningen. De NS is aan dat toezicht onderworpen. De ACM is uitvoerig ingegaan op risico's van verstoring van het gelijk speelveld bij bijvoorbeeld kruissubsidiëring in haar rapport "Eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer" dat in 2019 aan uw Kamer is gestuurd.²⁴

Naar mening van de leden van de VVD-fractie leent de ACM zich hiervoor uitstekend als onafhankelijk toezichthouder. Is de staatssecretaris tevens bereid om de ACM hierin als toezichthoudende instantie aan te wijzen? Kan zij haar antwoord gedetailleerd voor elk van de vier genoemde verplichtingen uiteenzetten? (Vraag 128-VVD)

Zoals hierboven beschreven gaat de concessie niet over de stations(omgeving) en hoeft er hiervoor in de concessie ook geen aanwijzing opgenomen te worden. De ACM is reeds toezichthouder op grond van de Mededingingswet.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd of de staatssecretaris kan bevestigen dat waar het gaat om de in artikel 40, lid 1, genoemde "maatschappelijk optimale benutting van het spoorsysteem" de primaire voorwaarde is dat dit op de meest efficiënte wijze gebeurt, zodat de schaarse infrastructuur zo goed mogelijk benut wordt en er tevens zoveel mogelijk ruimte en capaciteit overblijft voor regionale en open toegangsvervoerders? (Vraag 129-VVD)

Dit artikel ziet op het borgen van maatschappelijke belangen bij de aanschaf van nieuw materieel of grote revisies van bestaand materieel, waarbij ik een maatschappelijk optimale benutting van het spoorsysteem verlang. Het artikel richt zich dus niet op het – waar mogelijk – ruimte en capaciteit geven voor andere vervoerders. Voor inzage op de wijze waarop ik het volume op het HRN vast wil stellen, verwijs ik u naar de beantwoording op vragen 25 en 26.

Is zij bereid om dat ook in de concessie te verankeren? Zo nee, waarom niet? (Vraag 130-VVD)

De beschrijving van de doelstelling van artikel 40 is opgenomen in het PvE. Zoals voor alle eisen uit het PvE geldt, beraad ik mij nu op de wijze waarop dit onderdeel wordt van de voorgenomen ontwerpconcessie. Ik treed hierover in overleg met de beoogd concessiehouder zoals, per brief, gemeld aan de Kamer.²⁵ Ik informeer u hierover bij het aanbieden van de ontwerpconcessie.

²⁴ Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 849, d.d. 15 mei 2019

²⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 979

Deze leden lezen dat volgens artikel 44 NS verplicht is om advies te vragen over het vervoersplan bij de consumentenorganisaties (lid 3) en de decentrale overheden (lid 4). Is de staatssecretaris bereid om NS tevens te verplichten om advies te vragen bij andere partijen uit de ov-keten, zoals regionale spoorvervoerders, regionale busbedrijven of MaaS-aanbieders? (Vraag 131-VVD)

NS is volgend uit artikel 44 van het PvE verplicht om de consumentenorganisaties en decentrale overheden advies te vragen over het vervoerplan. Daarnaast wordt de beoogd concessiehouder gevraagd een samenwerkingsstrategie op te stellen op een zeer ruim aantal thema's (artikel 32 uit het PvE) om een gestructureerde samenwerking tussen de beoogd concessiehouder en andere partijen uit de OV-keten te stimuleren. De samenwerkingsstrategie heeft als doel NS goed te laten samenwerken met partijen in de OV-keten, dat is daarmee naar mijn idee in voldoende mate afgedekt.

Kan de staatssecretaris tevens aan de leden van de VVD-fractie bevestigen dat zij in de concessie zal verankeren dat, ondanks het feit dat de midterm review volgens artikel 45 van het PvE zelf geen onderdeel van het PvE is, het onttrekken van spoorverbindingen aan de concessie en het Besluit Hoofdrailnet per 2030 mogelijk is, als daartoe als onderdeel van de midterm review of anderszins besloten wordt? (Vraag 132-VVD)

Dat is inderdaad een mogelijkheid. In de toelichting bij artikel 1 van het PvE bevestig ik dat ik bij midterm review kan besluiten tot het uit de Concessie halen van diensten. Dit kan door de dienst aan te besteden, te decentraliseren of de betreffende diensten over te laten aan open toegangvervoer.

Is de staatssecretaris in dat licht bereid om, in lijn met de huidige concessie, een 'three-strikes-out'-systeem in te voeren zodat de staatssecretaris in de situatie waarin NS driemaal binnen de concessieperiode niet voldoet aan de eisen, de concessie kan intrekken? Kan zij haar antwoord toelichten? (Vraag 133-VVD)

Artikel 46 schetst de instrumenten die het ministerie hanteert om bij te sturen op uitvoering van de concessie. Klopt het dat (gedeeltelijke) intrekking van de concessie bij wanprestatie door de concessiehouder daarvan geen onderdeel uitmaakt? (Vraag 134-VVD)

Zo ja, waarom is daar niet voor gekozen en bindt de staat zichzelf dan niet onnodig vast aan één partij waar zij niet van af kan als de concessie niet zo goed mogelijk, of minstens naar behoren wordt uitgevoerd? (Vraag 135-VVD)

Kan de staatssecretaris haar antwoord toelichten en tevens toelichten welke handhavings- en sanctiemechanismen zij beoogt in de concessie op te nemen? (Vraag 136-VVD)

In het PvE heb ik de instrumenten benoemd die ik als Concessieverlener wil inzetten om op de uitvoering van de concessie toe te zien en in te kunnen grijpen indien dit nodig is. Daarnaast heb ik het (publiekrechtelijke) handhavingsinstrumentarium om op naleving te sturen in de vorm van een last onder dwangsom of bestuursdwang. In de nog op te stellen ontwerpconcessie werk ik dit verder uit. Ook heb ik de mogelijkheid om de Concessie (gedeeltelijk) stop te zetten, op te schorten, in te trekken wanneer er niet voldaan wordt aan de concessieverplichtingen. Zie ook mijn antwoord op vragen 74 en 109.

In hoofdstuk 6.1 van het PvE wordt opgemerkt dat het ministerie voor uitvoering van het concessiebeheer toegang nodig heeft tot data van NS. Deze leden vragen de staatssecretaris naar haar ervaringen van de huidige concessieperiode in relatie tot deze bepaling. (Vraag

In het PvE wordt van NS gevraagd data en informatie te delen via een datamanagement systeem (DMS). Hiermee wordt aangesloten op afspraken en ervaringen in het regionale OV en geborgd dat informatie gemakkelijker beschikbaar is voor de concessieverlener. Hier is in verschillende Kamerbrieven op gereflecteerd.²⁶

Uit onderzoek van de ACM in 2015 bleek dat NS bij aanbestedingen andere (minder betrouwbare) data verstrekke aan de aanbestedende overheid en andere concurrerende inschrijvers, dan de data waar NS zelf gebruik van maakte. Wat gaat de staatssecretaris doen om herhaling van dat risico te voorkomen en welke handhavings- en sanctiemechanismen is zij voornemens om in de concessie op te nemen om NS zo nodig te kunnen dwingen tot het tijdig beschikbaar stellen van de vereiste data? (Vraag 138-VVD)

Zie ook mijn antwoord op vraag 136 en 137. In het PvE zijn informatiebepalingen opgenomen die moeten borgen dat informatie die nodig is tijdig aan partijen wordt verstrekt. Daarin is ook de eis opgenomen dat NS meewerkt aan het kunnen toepassen van de voorgestelde wijze van verlening van een Concessie bij een overgang naar (een) andere Concessiehouder(s) of vervoerder(s), indien dit op basis van een marktorderingsbesluit nodig blijkt.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de staatssecretaris op basis van artikel 52 toestemming kan geven voor het afwijken van de eisen uit het PvE of de concessie voor pilots die tot doel hebben om een verbetering van deur-tot-deurreis te bereiken. De keten van deur-tot-deurreis raakt evenwel vaak ook aan andere partijen zoals mobiliteitskaartaanbieders, regionale vervoerders of open toegangspartijen. Kan de staatssecretaris bevestigen dat zij het afwijken van de eisen uit de concessie niet eerder zal toestaan dan nadat vastgesteld is dat die afwijking geen verstoring van het speelveld of de dienstverlening van die spelers tot gevolg heeft, of als dat wel zo is, dat die verstoring in overleg met de getroffen partij naar diens tevredenheid opgelost is? (Vraag 139-VVD)

Ik heb in het PvE oog voor samenwerking tussen de beoogd concessiehouder en de zakelijk mobiliteitsdienstenaanbieders ten behoeve van onder andere doel II uit het beleidsvoornemen: faciliteren dat reizigers zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur-tot-deur kunnen reizen. Ik beoog eventuele voorstellen voor pilots of experimenten mede in relatie tot dit doel beoordelen, conform hetgeen ik al in artikel 52 heb opgenomen.

Is zij tevens bereid om over potentiële verstoringen van het speelveld vooraf te overleggen met partijen die daardoor mogelijk getroffen worden? (Vraag 140-VVD)

Ik ben altijd bereid om met partijen in gesprek te gaan, hierbij houd ik oog voor het reizigersbelang en hoe vervoerders en mobiliteitskaartaanbieders gezamenlijk de deur-tot-deurreis kunnen verbeteren.

Artikel 53 gaat over overgangsbepalingen; naar het zich laat aanzien gaan die vooral om de periode ná afloop van de beoogde concessie die in 2025 in gaat. Deze leden willen weten of de staatssecretaris ook bereid om de NS in de concessie te verplichten tot het beschikbaar stellen van de data die nodig is om open toegangsaanvragen te kunnen inschatten en indienen

²⁶ Kamerstuk 29 984, nrs. 899 en 1003

door andere vervoerders? (Vraag 141-VVD)

In het PvE wordt van NS gevraagd een datamanagement systeem (DMS) op te zetten en data en informatie te delen via dat systeem. Dit DMS is bedoeld om NS relevante data te laten leveren over taken die binnen de concessie vallen en om samenwerking met andere partijen te bevorderen en het openbaar vervoer te ontwikkelen. In de voorgenomen ontwerpconcessie worden de toegangsrechten tot delen van deze informatie verder uitgewerkt. Daarbij wordt aanvullend hierop gewerkt aan wetgeving om meer ov-gebruiksdata openbaar beschikbaar te maken (zie hiertoe ook het antwoord op vraag 145).

Is de staatssecretaris bereid om toe te zeggen dat zij daarbij minimaal zal eisen dat NS de herkomst- en bestemmingsmatrix van alle stations in Nederland met reizigersaantallen per tijdvak van tien minuten over de voorgaande drie jaren beschikbaar stelt? (Vraag 142-VVD)
Zo nee, kan zij haar antwoord toelichten? (Vraag 143-VVD)

De data en informatie uit het DMS is gebaseerd op de standaard die geldt voor het regionaal OV, het model informatieprofiel OV. Deze bevat ook een herkomst- en bestemmingsmatrix. De toegangsrechten voor de verschillende partijen worden de komende periode in overleg met de beoogd concessiehouder nader in de voorgenomen ontwerpconcessie uitgewerkt.

Klopt het dat het beschikbaar stellen van de bedoelde data door het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) op dit moment nog afhankelijk is van de vraag of de NS daarmee in stemt? (Vraag 144-VVD)

Onder het NOVB hangen verschillende werkgroepen die zich over concessiegrens overschrijdende zaken buigen. Voor informatiehuishouding en ov-chipkaartdata is er een Toetsingscommissie, bestaande uit overheden, vervoerders en Translink, die aanvragen beoordeelt. Er wordt bij de beoordeling van de aanvragen, rekening gehouden met bedrijfsvertrouwelijkheid. En er wordt getoetst aan geldende wet- en regelgeving. Hierbij staat de privacy van de reiziger vanzelfsprekend voorop. Wanneer een aanvraag voldoet aan de criteria wordt de aanvraag met een positief advies voorgelegd aan de betreffende vervoerder. Deze moet als verwerkingsverantwoordelijke uiteindelijk akkoord geven aangezien de vervoerder uiteindelijk ook aansprakelijk is. Bijvoorbeeld wanneer blijkt dat de gegevensverwerking niet voldoet aan de privacy wetgeving. De ervaring leert dat vervoerders vrijwel altijd akkoord gaan, na een positief advies van de Toetsingscommissie.

Deelt de staatssecretaris de opvatting dat NS in beginsel niet genegen zal zijn om de volledige vereiste dataset beschikbaar te stellen aan een concurrerende vervoerder en dat het om die reden op de weg van de staatssecretaris ligt om daarin alsnog te voorzien via de concessie? Kan zij haar antwoord toelichten? (Vraag 145-VVD)

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 144, wordt dit niet verwacht. Daarnaast ben ik bezig met wetgeving om meer ov-gebruiksdata openbaar beschikbaar te maken. En te voorzien in een mogelijkheid om, net als bij het CBS, in een beschermde omgeving data op meer detail niveau beschikbaar te stellen.

Is de staatssecretaris bereid om via de concessie en/of aanvullende regelgeving de ACM bevoegd te maken om in te grijpen ingeval van conflicten over de in de vorige vraag bedoelde beschikbaarstelling van data en NS zo nodig te dwingen om tot beschikbaarstelling van de data over te gaan? Kan zij haar antwoord toelichten? (Vraag 146-VVD)

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 145 ben ik in lijn met bestaande regelgeving bezig met specifieke wetgeving op dit punt. De hoofdlijnennotitie hierover heeft uw Kamer vorig jaar ontvangen en thans ben ik bezig met de uitwerking hiervan.²⁷ Dit is concessie overstijgend en het opnemen van bepalingen in de hoofdrailnetconcessie is daardoor overbodig.

De leden van de VVD-fractie lezen dat artikel 54, lid 4, beoogt een goede overgang te borgen naar een andere vervoerder aan het eind van de concessie. Dat betekent dat na ommekomst van de voorgenomen concessie (en mogelijk ook tussentijds) NS zal moeten meewerken aan de overdracht van spoorlijnen aan andere vervoerders, bijvoorbeeld door aanbesteding of doordat open toegangsvervoerders spoorlijnen overnemen. Voor die overdracht (en zeker bij de overgang van delen van de concessie naar een andere concessiehouder) is vereist dat het juiste materieel mee overgedragen wordt. Is de staatssecretaris bereid om aanvullend in de concessie te verankeren dat NS verplicht is om tijdig de bezetting per rit en per spoortraject, op periodeniveau, op baanvak/treinserieniveau en op uurblokniveau te verstrekken? Zo ja, wat is de definitie van “tijdig” die de staatssecretaris hanteert? (Vraag 147-VVD)

In bijlage 2 van het PvE staat aangegeven welke informatie NS aan de concessieverlener dient te verstrekken ten behoeve van het beheer van de voorgenomen concessie en in bijlage 9 welke informatie NS op verzoek moet verstrekken, ten behoeve van eventuele orderingskeuzes. De informatie uit Bijlage 2 is uitgesplitst per baanvak/corridor en per dag/tijdsblok en voor een aantal kernelementen ook per baanvak. Er wordt ook verschil gemaakt naar toegangsrechten voor verschillende partijen. Dit wordt nog nader uitgewerkt in de voorgenomen concessie. Het lijkt mij gezien het doel van de uitvraag niet proportioneel om bij NS ook informatie over de bezetting openbaar per rit beschikbaar te laten stellen. De informatie die in het kader van een eventuele orderingskeuzes moet worden geleverd is opgenomen in Bijlage 9, deze informatie moet op verzoek en tijdig worden aangeleverd. Het PvE geeft daarvoor een termijn van tenminste vijf jaar voor het einde van de concessie.

Is de staatssecretaris tevens bereid om NS via de concessie te verplichten om een specificatie van de rituitval en de inzet van treinvervangend vervoer inclusief de onderliggende oorzaken beschikbaar te stellen? (Vraag 148-VVD)

In bijlage 2 van het PvE staat inderdaad dat NS informatie over rituitval beschikbaar dient te maken. Deze informatie bevat ook de beweegredenen hoe is gekomen tot de geboden alternatieve reisoptie(s).

Daarnaast dient NS in een door haar op te stellen samenwerkingsstrategie aandacht te besteden aan de mogelijkheid om afspraken te maken met andere vervoerders en ook deelmobiliteitsaanbieders over het aanbieden van vervangend vervoer bij verstoringen en werkzaamheden.

Daarnaast zijn deze leden benieuwd wie de in artikel 55 lid 3 bedoelde overnamesom voor productiemiddelen die geen rollend materiaal zijn beoordeeld? (Vraag 149-VVD)

Gedacht wordt aan een beoordeling van de opgave door een door de concessieverlener aan te wijzen onafhankelijk deskundige.

²⁷ Kamerstuk 23 645 en 31 521, nr. 769, 9 september 2022

Welke onafhankelijke toets wordt daarop toegepast en is de staatssecretaris bereid om via de concessie te regelen dat de overnemende concessiehouder of partij de mogelijkheid krijgt om de overnamesom onafhankelijk te laten beoordelen? (Vraag 150-VVD)

De beoordeling en goedkeurende verklaring door een onafhankelijke deskundige beoogt juist te voorzien in een onafhankelijke beoordeling. De deskundige wordt aangewezen door mijn departement (concessieverlener). De overnemende concessiehouder of partij kan kennis nemen van deze beoordeling bij haar afweging om de concessie over te nemen en indien gewenst besluiten hier ook eigen en/of aanvullend onderzoek op te (laten) plegen.

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris om een helder overzicht van de verschillende onderzoeken, stappen en analyses die lopen en/of zijn uitgezet als gevolg van de aangenomen moties. Deze leden vragen de staatssecretaris dit te plaatsen in het kader van het verdere gunningsproces. (Vraag 151-D66)

Hoe borgt de staatssecretaris dat de Kamer tijdig wordt geïnformeerd en kan meebeslissen over (de besluiten die worden genomen op basis van) de uitkomsten van deze onderzoeken? (Vraag 152-D66)

In onderstaand overzicht heb ik aangegeven welke onderzoeken, stappen en analyses zijn uitgezet als gevolg van de aangenomen moties, hoe de Tweede Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomst daarvan en wat de relatie met het gunningsproces is. De moties waarvan ik in mijn brief van 13 december 2022²⁸ heb aangegeven dat deze in het PvE zijn verwerkt en de moties waarover ik in gesprek ben met beoogd concessiehouder, heb ik niet opgenomen in dit overzicht. De resultaten van de onderhandelingen met de beoogd concessiehouder worden verwerkt in het ontwerpconcessiebesluit dat na de zomer aan de Tweede Kamer wordt voorgelegd.

Onderzoeken/ stappen/ Analyses	Motie	Betrokkenheid TK	Relatie met gunningsproces
Opstellen plan B gericht op het borgen van beschikbaarheid van het treinvervoer en het zo veel mogelijk beperken van andere risico's	29984-1011	Plan B wordt eind maart naar de TK gestuurd	Plan B vormt geen onderdeel het gunningsproces
Onderzoek t.b.v. het opstellen van kaders voor open toegangvervoer	29984-1022	Onderzoeksresultaten worden in het voorjaar naar de TK gestuurd	Het onderzoek en de kaders vormen geen onderdeel van het gunningsproces

²⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1077

[illegible]

Onderzoek naar tariefbevoegdheid, tariefintegratie en enkelvoudig opstaptarief	23645- 771	De Tweede Kamer wordt voor het zomerreces geïnformeerd over de uitkomsten van het tariefonderzoek	Het is de bedoeling om de uitkomsten op het gebied van tariefbevoegdheid te verwerken in het ontwerpconcessiebesluit. Voor wat betreft de concessie-overstijgende thema's op het gebied van tarieven is besluitvorming in het Nationaal OV Beraad vereist.
	29984- 1010		
	29984- 1067		
	29984- 1058		

Bespreking in Nationaal OV Beraad van afschaffen incheckpoortjes per vervoerder, uniformeren van geld-terug-bij-vertraging-regels en gratis reizen voor kinderen	29984-1058	De Tweede Kamer wordt voor het zomerreces geïnformeerd over de stand van zaken van bespreking in het Nationaal OV Beraad. De onderwerpen hebben verschillende doorlooptijden en financiële consequenties waardoor niet over alle drie de onderwerpen (op korte termijn) besluitvorming in het NOVB mogelijk is	In het ontwerpconcessiebesluit wordt een bepaling opgenomen dat dat de concessiehouder zich committeert aan besluiten in het Nationaal OV Beraad over betaalwijzen. De in de moties benoemde thema's zijn immers concessie-overstijgend
	29984-1049 29984-1068		

Hoe verhoudt deze planning zich tot de voorbereiding van besluitvorming in NOVB-verband over onder andere het einde aan incheckpoortjes per vervoerder, dubbel opstaptarief en geld terug bij vertraging? (Vraag 153-D66)

Naar aanleiding van de aangenomen moties op het gebied van tarieven en betalen ben ik twee trajecten gestart. De financiële vraagstukken op het gebied van tariefintegratie heb ik meegenomen bij het nu lopende tariefonderzoek. Dan gaat het onder meer om de vragen hoe landelijke en regionale tariefintegratie kan worden bewerkstelligd en hoe een meervoudig opstaptarief kan worden voorkomen. Voor de meer technische vraagstukken op het gebied van betalen werk ik naar aanleiding van de aangenomen moties een separaat traject uit richting NOVB-verband. Hierbij gaat het om de incheckpoortjes per vervoerder, de geld-terug-bij-vertragingsregeling en gratis reizen voor kinderen. Voor de zomer van 2023 informeer ik uw Kamer over de beide trajecten en de uitkomsten.

Deze leden vragen de staatssecretaris hoe zij (haar rol in) het 'vaststellen' van het referentieaanbod van de NS borgt? (Vraag 154-D66)

In het PvE is een verwijsbepaling opgenomen naar de vigerende maaswaardigheidseisen. Deze worden door alle overheden vastgesteld en vervolgens overlegd met de vervoerders, waaronder de NS. In het PvE heb ik opgenomen dat NS per 1-1-2025 moet voldoen aan deze voorwaarden en een referentieaanbod moet aanbieden zoals door de decentrale overheden en mijn ministerie is vastgesteld en overeengekomen.

Welke eisen worden concreet gesteld aan het referentieaanbod dat NS (artikel 37)? (Vraag 155-D66)

In het PvE wordt geborgd dat de concessiehouder zich houdt aan de vigerende maaswaardigheidseisen. Deze worden door de concessieverleners vastgesteld. Er worden geen eisen gesteld aan het voorstel dat de concessiehouder in aanvulling op het referentieaanbod dat landelijk wordt geborgd, kan doen voor het referentieaanbod. Met de dynamische verwijzing is de toegang voor derde partijen tot het referentieaanbod op uniforme en non-discriminatoire manier geborgd.

Hoe wordt geborgd dat deze 'volwaardig' zijn, zoals eerder gesteld door de staatssecretaris? (Vraag 156-D66)

Bij de vaststelling van de maaswaardigheidseisen wordt een zorgvuldig traject gevolgd waarbij zowel vervoerders als derde partijen betrokken zijn. Op die manier kan goed de afweging gemaakt worden of het aanbod voor betrokkenen volwaardig is.

Welke spelregels en methodieken worden bedoeld met de (nieuwe) toevoeging in artikel 37? (Vraag 157-D66)

Bedoeld worden de spelregels en methodieken bij wijziging van de voorgenomen concessie. Deze worden in de voorgenomen concessie vastgelegd. Daarin worden nadere bepalingen opgenomen over in welke situaties financiële compensatie of verrekening aan de orde is en welke specifieke afspraken daarbij gelden.

Is de staatssecretaris van mening dat gedifferentieerde prijzen, bijvoorbeeld dalkortingen, onderdeel zouden moeten zijn van het referentieaanbod. Zo ja, hoe borgt zij dat? Zo nee, waarom niet? (Vraag 158-D66)

Zoals eerder aangegeven wordt het referentieaanbod door de overheden landelijk vastgesteld. Deze eisen gelden ook voor de beoogd concessiehouder. Het spreekt voor zich dat deze eisen ook aansluiten op de beleidsdoelen die ten grondslag liggen aan landelijk en regionaal beleid.

Deze leden vragen tevens de staatssecretaris naar de motivatie achter het wijzigen van de beschermde tarieven naar uitsluitend de consumentenmarkt, artikel 23, lid 3a. Houdt dit verband met de differentiatie naar tijd? (Vraag 159-D66)

De zinsnede 'voor de consumentenmarkt' is toegevoegd naar aanleiding van de consultatie van het PvE in 2022, voorafgaand aan het verzenden van het PvE aan uw Kamer. De reden hiervoor was dat het tarievenartikel is bedoeld om reizigers die aangewezen zijn op de trein te beschermen tegen te grote tariefstijgingen, dat is verhelderd met deze toevoeging. Dit houdt geen verband met de differentiatie naar tijd. Zie ook de beantwoording op vragen 95, 96, 97, 98 en 99.

Wat betekent dit voor de dalkorting? (Vraag 160-D66)

Zoals in het vorige antwoord aangegeven houdt de toevoeging ‘voor de consumentenmarkt’ geen verband met differentiatie naar tijd. Het tariefonderzoek, waarin het thema tariefdifferentiatie uitgebreid aan bod komt, loopt nog. Ik informeer uw Kamer voor de zomer over de uitkomsten hiervan.

Waarom zijn deze bodemwaardes voor reizigers-punctualiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel, allen per traject, niet opgenomen in het PvE? (Vraag 161-CDA)

Gaat opname hiervan nog plaatsvinden voorafgaand aan de gesprekken met NS? (Vraag 162-CDA)

Zo nee, waarom niet gezien deze uitspraak van de Kamer? (Vraag 163-CDA)

Er zijn verschillende manieren om ervoor te zorgen dat de prestaties op trajectniveau niet achterblijven. Ik wil deze manieren goed met NS en waar relevant met de infrastructuurbeheerder kunnen doorspreken. Ik houd daarbij het hoofddoel voor ogen dat de prestaties in het hele land goed zijn. Ik houd ook oog voor de juiste prikkels, want sturen op landelijk en detailniveau kan elkaar tegenwerken. Ik moet hierin de juiste balans bewaken.

In het PvE heb ik daarom opgenomen dat met de concessiehouder voor zitplaatskans en algemeen klantoordeel, en met zowel de concessiehouder als de infrastructuurbeheerder specifiek voor reizigerspunctualiteit, wordt bekeken hoe een minimumniveau geborgd kan worden om te voorkomen dat minder goed presterende reisrelaties niet in beeld komen door de landelijke middeling. Dit is onderwerp van gesprek, waarbij het hanteren van een bodemwaarde een optie is. Tegelijkertijd sta ik in de onderhandeling open voor andere opties – mits goed onderbouwd en hier een duidelijke sturing van uit gaat.²⁹ Ik zal u hier derhalve bij de ontwerpconcessie nader over informeren.

De leden van de SP-fractie lezen dat de Staatssecretaris zorgen heeft over de rentabiliteit van de nieuwe concessie vanwege onder meer de gestegen loonkosten en de hoge energieprijzen. De leden van de SP-fractie begrijpen deze zorgen, maar wensen tevens te benadrukken dat de recente loonsverhogingen bij NS wat hen betreft noodzakelijk zijn. De werkdruk is voor veel medewerkers van het grootste vervoersbedrijf in ons land onacceptabel hoog en daarnaast zien zij zich geconfronteerd met de hoge inflatie en -tot voor kort- beperkte instroom van nieuwe collega's. Voor een toekomstbestendig openbaar vervoerstelsel zijn voldoende gemotiveerde werknemers onmisbaar en daar hoort een fatsoenlijke beloning bij, zo menen deze leden. Dat gezegd hebbende vragen deze leden de staatssecretaris ook om in gesprek te gaan met NS over de stapeling van kostenstijgingen die het vervoersbedrijf treft. (Vraag 164-SP)

Ik voldoe aan dit verzoek van de SP-fractie. De verschillende kostenstijgingen waar NS mee te maken heeft spelen een belangrijke rol in de gesprekken die ik momenteel met NS voer, in het bijzonder bij het gesprek over het financieel kader van de nieuwe concessie.

Kan de staatssecretaris derhalve bevestigen dat zij deze moties gaat uitvoeren en zo ja, daarbij eveneens aangeven welk tijdspad hiertoe wordt gevolgd. (Vraag 165-SP)

²⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1077

De leden van de GroenLinks-fractie willen benadrukken dat de Kamer met een grote meerderheid de motie van het lid Alkaya c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 1013) heeft gesteund die vraagt om de bestaande internationale verbindingen naar Berlijn, Brussel, Frankfurt, Parijs en Londen met dezelfde omvang en frequentie als nu op te nemen in de nieuwe HRN-concessie. Tot de verbazing van deze leden geeft de staatssecretaris in haar brief aan dat zij nog niet weet of ze deze motie gaat uitvoeren. Hoe gaat de staatssecretaris dan wel tegemoetkomen aan de wens van een overgrote meerderheid van de Kamer? (Vraag 166-GL) En hoe gaat zij er zorg voor dragen dat er een robuust basisaanbod van internationale lijnen in de concessie zal zijn opgenomen? Deze leden vragen ook wat de financiële consequenties voor het hoofdrailnet zijn als de staatssecretaris deze motie niet uitvoert? (Vraag 167-GL)

In mijn brief³⁰ van 20 februari jl. heb ik aangegeven dat ik voor de lange afstandverbindingen naar Parijs, Londen en Frankfurt alsmede de IC-verbinding naar Berlijn (buiten de middagspits) in kaart heb laten brengen wat onmiddellijke opvolging van de moties betekent. Vooral juridisch is het direct uitvoeren van de moties naar verwachting niet houdbaar. Uw Kamer heeft verzocht om een technische briefing om deze juridische aspecten toe te lichten. Uiteraard geef ik graag gehoor aan uw wens voor een technische briefing.

Als bepaalde internationale verbindingen door opentoeegangvervoerders worden aangeboden, dan kan dat een effect hebben op de rentabiliteit van de nieuwe concessie. Dat kan gevolgen hebben voor de Staatskas. Ik vind het echter ook relevant om het perspectief van de reiziger te bezien in dat opzicht. Een opentoeegangvervoerder wil zijn reizigers een aantrekkelijk internationaal treinaanbod bieden tegen een gunstige ticketprijs zodat hij de concurrentiestrijd aangaat met andere modaliteiten (vliegtuig/ auto), maar ook met andere treinvervoerders. Daarin wordt een opentoeegangvervoerder volop geprikkeld en dat levert de reiziger mogelijk een beter internationaal aanbod op tegen een per saldo betere prijs dan een internationale treindienst die onderdeel is van een concessie. De internationale langeafstandverbindingen zijn (commercieel) interessant voor vervoerders vanwege het grote aantal reizigers en een (per saldo) positieve business case.

Om ervoor te zorgen dat de Nederlandse reiziger een goed internationaal treinaanbod blijft houden, kan ik internationale verbindingen die niet of maar gedeeltelijk in open toegang tot stand komen opnemen in een concessie of anders organiseren. Zo wil ik zorgen voor een robuust aanbod aan internationale verbindingen.

Over de kortgrensoverschrijdende verbindingen en IC Brussel en deels IC Berlijn ben ik in onderhandeling met de beoogd concessiehouder. Ook de financiële gevolgen zijn onderdeel van die onderhandeling. Op dat punt kan ik pas uitspraken doen als na de dialoofase met de beoogd concessiehouder een concept businesscase is ontwikkeld.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben nog enkele vragen over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. De veranderingen in reizigerspatronen, de stijgende energieprijzen, hoge inflatie en de wensen voor de aankomende concessie maken het openbaar vervoer steeds duurder. In hoeverre vindt de staatssecretaris het acceptabel dat deze stijgende kosten

³⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 1090, d.d. 20 februari 2023.

voor vervoerders de komende jaren jaarlijks maximaal worden doorberekend aan reizigers?
(Vraag 168-GL)

Net als de leden van de GroenLinks-fractie vind ik betaalbaarheid van het openbaar vervoer van groot belang. In de huidige concessie zijn beschermde kaartsoorten aangewezen, waarvan de prijsontwikkeling wordt gereguleerd. Deze mogen bijvoorbeeld één keer per jaar worden geïndexeerd met de verwachte consumentenprijsindex. Zoals opgenomen in het PvE ben voornemens deze systematiek ook in de nieuwe concessie op te nemen. Tot slot verwacht ik van de beoogd concessiehouder dat zij haar bedrijfsvoering op een zo efficiënt mogelijke manier inricht (en doorlopend naar optimalisaties zoekt) om een betaalbaar vervoerproduct per spoor ook op de langere termijn te borgen. In dit kader zal ik ook de uitkomsten van het tariefonderzoek, dat ik voor de zomer met uw Kamer deel, beoordelen.

Heeft zij naar aanleiding van de motie van de leden Bouchallikh en De Hoop (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 64) al gesprekken gevoerd met ov-bedrijven om de consequenties van de energiecrisis in kaart te brengen en af te wegen welke compensatieafspraken mogelijk zijn?
(Vraag 169-GL)

Wat zijn daarvan de uitkomsten? (Vraag 170-GL)

Momenteel lopen de gesprekken met OV-bedrijven om de impact van de gestegen energiekosten voor het openbaar vervoer in kaart te brengen. De resultaten van deze gesprekken zijn naar verwachting in het voorjaar beschikbaar, waarna ik uw Kamer zal informeren.

En is het nog reëel om van de NS nog steeds een concessievergoeding van 200 miljoen euro te eisen gezien de grote financiële risico's? (Vraag 171-GL)

Op basis waarvan wordt deze afweging gemaakt? (Vraag 172-GL)

Is daarvan niet uiteindelijk de reiziger de dupe? (Vraag 173-GL)

Zoals aangegeven richting uw Kamer is in de gesprekken met NS over de nieuwe concessie het huidig financieel kader het uitgangspunt. In diezelfde brief is tegelijkertijd aangegeven dat het gedrag van reizigers als gevolg van de coronapandemie is gewijzigd, er sprake is van hoge inflatie en dat de energieprijzen fors zijn gestegen. Deze achtergrond van grotendeels exogene ontwikkelingen speelt een belangrijke rol in de onderhandelfase en de uiteindelijke afspraken met NS. Ik streef bij de onderhandelingen naar een reële risicoverdeling, waarbij NS wordt beschermd tegen risico's die zij redelijkerwijs niet zelf kan beheersen. Daarnaast is het belangrijk dat de voorgenomen concessie de beoogd concessiehouder in staat stelt het beschikbare personeel en materieel zo efficiënt mogelijk in te zetten, waarbij afspraken over het volume in samenhang worden gezien met het gewijzigde reizigersgedrag. Ik ben me bewust van de omstandigheden waarin de gesprekken over de voorgenomen concessie plaatsvinden, maar ik heb me ook te verhouden tot de budgettaire kaders op de Rijksbegroting. De uiteindelijke afweging wordt gemaakt op basis van de gesprekken die ik op dit moment met de beoogd concessiehouder en het Ministerie van Financiën voer over het financieel kader van de concessie. In die gesprekken stel ik het belang van de reiziger voorop. Ik streef naar een concessie waarbij de reiziger kan rekenen op een frequent en kwalitatief hoogwaardig vervoerproduct per spoor. Ik wil niet dat de rekening zomaar bij de reiziger wordt belegd.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de pilot voor een nachttrein naar Wenen wordt stopgezet en dat deze niet in de concessie zal worden opgenomen. Zij vragen of voor

deze verbinding wel het recht op open toegang geldt. (Vraag 174-CU)

Ja, vervoerders kunnen voor elke verbinding die zij willen aanbieden toegang vragen tot de spoorweginfrastructuur. Dat geldt ook voor de nachttrein naar Wenen. Zoals ik schreef in mijn brief van 3 oktober jl. is de nachttrein Wenen van NS/ÖBB destijds als een tijdelijke pilot toegevoegd aan de huidige HRN-concessie die eindigt per 2025. De nachttrein – ook naar Wenen – is succesvol. In het laatste jaar zijn in Nederland en elders in Europa verschillende nachttreinen gaan rijden op basis van open toegang.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat in de Belgische beheerconcessie met de NMBS opgenomen is over de intercituverbinding tussen Nederland en Brussel. (Vraag 175-CU)

In het nieuwe beheerscontract dat NMBS met de Belgische overheid heeft afgesloten en dat op 1 januari 2023 is ingegaan, is in artikel 15 een aantal bepalingen opgenomen over het grensoverschrijdend aanbod. Hierin staat dat NMBS de opdracht heeft om in overleg met buitenlandse overheden en betrokken partners de bediening te verzekeren tot het eerste station over de grens. In het geval van de IC Brussel is dat Breda. Daarnaast is met NMBS afgesproken dat zij initiatieven voortzet om te komen tot een aantrekkelijk grensoverschrijdend aanbod, in samenwerking met buitenlandse bevoegde autoriteiten.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken met betrekking tot tariefonderzoek op dat het onderdeel tariefbevoegdheid meer principieel een ordeningskeuze is. Zij vragen hoe het mogelijk wijzigen van de concessie op punten zich verhoudt tot de rol van de Kamer? (Vraag 176-CU)

In de huidige concessie is NS tariefbevoegd binnen de tariefkaders zoals die in de concessie zijn opgenomen. Het anders beleggen van die tariefbevoegdheid zou een hele andere ordening en sturing tot gevolg hebben. Ik wil eerst de gevolgen en risico's hiervan in beeld hebben. Daarom laat ik dit thema, naar aanleiding van de aangenomen motie op dit punt, meelopen met het tariefonderzoek. In het PvE heb ik naar aanleiding van het met uw Kamer gevoerde commissiedebat opgenomen dat naar aanleiding van het aangekondigde tariefonderzoek de uiteindelijke concessiebepalingen op het gebied van tariefbevoegdheid, tariefdifferentiatie en tariefintegratie kunnen afwijken van hetgeen in het PvE is opgenomen. Ik geef de uitkomsten van het tariefonderzoek dus zo goed mogelijk een plek in de ontwerpconcessie. Het tariefonderzoek zelf ontvangt uw Kamer voor de zomer van 2023. De ontwerpconcessie stuur ik na de zomer van 2023 aan uw Kamer.

Deze leden vragen of, en zo ja hoe, de Kamer nog kan sturen als de uitkomsten van de onderzoeken en onderhandelingen bekend zijn. Dit in het licht van de grote onzekerheid die nu nog bestaat over de tarifiering. (Vraag 177-CU)

De ontwerpconcessie wordt na de zomer van 2023 aan uw Kamer aangeboden. Ik hoop snel daarna met uw Kamer hierover te kunnen spreken.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen met instemming dat bodemwaarden voor de kpi 'reizigerspunctualiteit' wordt onderzocht. Zij merken op dat dit niet het geval is voor zitplaatskans en klantoordeel. Zij vragen waarom dat zo is, welke redenen daaraan ten

grondslag liggen en of het niet beter zou zijn dit tevens te onderzoeken. (Vraag 178-CU)

In het PvE heb ik opgenomen dat met de concessiehouder voor zitplaatskans en algemeen klantoordeel, en met zowel de concessiehouder als de infrastructuurbeheerder specifiek voor reizigerspunctualiteit, wordt bekeken hoe een minimumniveau geborgd kan worden om te voorkomen dat minder goed presterende reisrelaties niet in beeld komen door de landelijke middeling.

Ook lezen deze leden de bereidheid om ook open te staan voor andere opties dan bodemwaarden. Zij vragen waarom dat het geval is, aan welke opties concreet gedacht wordt en of deze opties dezelfde voordelen als bodemwaarden kennen. (Vraag 179-CU)

Dit is onderdeel van de onderhandelingen met NS en met, specifiek voor reizigerspunctualiteit, de infrastructuurbeheerder. Ik sta in de onderhandeling ook open voor andere opties dan bodemwaarden – mits goed onderbouwd en hier een duidelijke sturing van uit gaat. Ik houd daarbij het hoofddoel voor ogen dat de prestaties in het hele land goed zijn. Ik houd ook oog voor de juiste prikkels, want sturen op landelijk en detailniveau kan elkaar tegenwerken. Ik moet hierin de juiste balans bewaken.

Klopt het dat de MaaS-eisen gelden voor de concessiehouder die de volledige bevoegdheid heeft over tarieven, waaronder de resell-tarieven, dit aangezien de HRN-concessie aan NS wordt gegund en zij daarbij zelf de bevoegdheid heeft over de resell-tarieven. Wat voor mechanisme wordt dit precies en hoe gaat het concreet eruit zien? (Vraag 180-BBB)

In het PvE is een verwijlsbepaling opgenomen naar de vigerende maaswaardigheidseisen. Deze worden door alle overheden vastgesteld en vervolgens overlegd met de vervoerders waaronder NS. In het PvE is opgenomen dat de beoogd concessiehouder per 1-1-2025 voldoet aan deze voorwaarden en een referentieaanbod aanbieden zoals door de decentrale overheden en mijn ministerie is vastgesteld en overeengekomen.

Is de staatssecretaris ervan op de hoogte dat er geen non-discriminatie-eis in de MaaS-bestekseis zelf is opgenomen? (Vraag 181-BBB)

En hoe gaat de staatssecretaris borgen dat NS een non-discriminatoire resell-aanbod aanbiedt aan MaaS-dienstverleners, als deze voorwaarde niet is opgenomen in het PvE en ook niet in de MaaS-bestekseisen? (Vraag 182-BBB)

In het Toelichtend Document op de MaaS-waardige bestekeisen (december 2021) is expliciet opgenomen dat non-discriminatie een voorwaarde is. De MaaS-waardige bestekeisen kunnen door de concessieverlener via een verwijlsbepaling onlosmakelijk verbonden worden aan de (vigerende) OV-concessies. Op deze wijze wordt in elk concessiegebied non-discriminatie gewaarborgd omdat in elke concessie een verwijlsbepaling is opgenomen naar deze dynamische eisen. In een volgende versie zal de tekst uit het toelichtende document ten aanzien van non-discriminatie ook worden opgenomen in de bestekeisen.