

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over Wijzigingen Programma van Eisen nieuwe Hoofdrailnetconcessie naar aanleiding van twee commissiedebatten op 1 november 2022 (Kamerstuk 29 984, nr. 1077)

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inhoudsopgave**

Inleiding  
VVD-fractie  
D66-fractie  
CDA-fractie  
SP-fractie  
GroenLinks-fractie  
ChristenUnie-fractie  
BBB-fractie

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken behorend bij Wijzigingen Programma van Eisen (hierna: PvE) nieuwe Hoofdrailnetconcessie (hierna: HRN-concessie) naar aanleiding van twee commissiedebatten op 1 november 2022 en hebben hierover nog enkele vragen/opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van (de kamerbrief over) het gewijzigde PvE voor de Hoofdrailnetconcessie (HRN). Zij hebben daarbij nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie willen hun dank uitspreken voor de nauwgezette afdoening van de moties die zijn ingediend bij het debat over het PvE voor de nieuwe HRN-concessie. Over de afdoening van een van de moties leven nog vragen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de agenda voor dit schriftelijk overleg. Deze leden kijken met tevredenheid terug op de debatten die op 1 november zijn gehouden over het PvE voor de nieuwe HRN. Geconstateerd kan worden dat een ruime meerderheid van de Tweede Kamer meer marktwerking op het hoofdrailnet afwijst. De leden van de SP-fractie zijn verheugd dat onder meer de internationale treinverbindingen onverkort onderdeel blijven van het bestaande netwerk dat door NS wordt bediend. Deze leden hebben nog enkele vragen over de wijze waarop de aangenomen moties worden uitgevoerd.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de wijzigingen aan het PvE voor de HRN naar aanleiding van de twee commissiedebatten op 1 november 2022 en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de wijzigingen van het PvE. Zij hebben daarover enkele vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris betreffende de wijzigingen van het PvE. Het lid heeft nog wel een aantal vragen.

### **VVD-fractie**

#### *Marktanalyse, open toegang en gelijk speelveld*

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het standpunt van de Staatssecretaris over haar voornemen om geen marktanalyse uit te voeren. Kan de Staatssecretaris aangeven wat de stand van zaken is in haar overleg met de Europese Commissie (EC)? 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? 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?

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? Wanneer kan dat plan tegemoet gezien worden? Heeft de Staatssecretaris hierover al het overleg gezocht met de NS? Heeft zij tevens het overleg gezocht met andere vervoerders, zoals de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) en haar leden of met Allrail en haar leden? Zo nee, is de Staatssecretaris voornemens om dat alsnog te doen en zo ja, wanneer?

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 toegangs-aanbieders, MaaS-aanbieders of mobiliteits-aanbieders? 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?

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? Zo ja, is zij bereid om deze verbindingen daarom in een separate concessie op te nemen? Is zij tevens bereid om die separate concessies niet onderhands te gunnen aan de NS, maar door aanbesteding in de markt te zetten? 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? Kan zij toelichten hoe zij dit zelf beschouwt? 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? Is de Staatssecretaris bereid om dat alsnog te doen? Wat gebeurt er als er op korte termijn of later tijdens de concessie-termijn zich alsnog een partij meldt die interesse heeft in het rijden van de verbindingen en hoe gaat de Staatssecretaris daar mee om? 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?

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 treindiensten van/naar Nederland kunnen exploiteren? 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 winkelen» voor buitenlandse vervoerders zoals Deutsche Bahn, NMBS, ÖBB, Thalys en Eurostar bij NS, aangezien zij deze treindiensten uitsluitend samen met NS kunnen exploiteren? Is dit geen verstoring van het (internationale) level-playing-field op 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? 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?

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? 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? 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?

#### *Stationstoegankelijkheid en reisinformatie*

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? Hoe garandeert de Staatssecretaris dat open toegangsvervoerders hun eigen incheckpalen op stations van NS kunnen installeren? Welke eisen ten aanzien van kosten en implementatietermijnen zal de Staatssecretaris hiertoe afspreken met de NS? En is de Autoriteit Consument en Markt (ACM) bevoegd om daarop toezicht te houden?

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? Is zij bereid om dit in te voeren met ingang van de nieuwe concessie? Hoe verhoudt de huidige situatie zich tot de Europese regels en welke eisen stellen die regels aan de rol van de beheerder? 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? 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? Welke instrumenten heeft zij om dat zo nodig effectief en snel af te dwingen? 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? Hoe verhoudt de huidige situatie zich tot de Europese regels en welke eisen stellen die regels aan de rol van de beheerder?

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? Kan de Staatssecretaris toelichten wat de meerwaarde voor de reiziger is van de eigen NS-app ten opzichte van de app voor 9292? 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? 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? 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?

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? Is de Staatssecretaris bereid om NS hiertoe te verplichten via de concessie? 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? 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? Is zij bereid om NS via de concessie te verplichten tot het doen van uiterste inspanningen op dit punt?

#### *Besluit Hoofdrailnet*

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? 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? Kan de Staatssecretaris bevestigen dat de verbindingen die Arriva aankondigt te willen rijden, niet langer opgenomen worden in het besluit? Kan de Staatssecretaris in dat licht aangeven of er zicht is op andere voorstellen voor binnenlands open toegangsvervoer? Welke verbindingen zullen nog meer buiten het besluit gelaten worden? 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?

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. Opentoegevoerders krijgen vervolgens duidelijkheid over welke ruimte resteert voor open toegangsdiensten. Klopt het dat deze volgorde (dus eerst scope van de concessie bepalen en alleen de restruimte voor open toegang) haaks staat op de voorstellen uit het Vierde Spoorwegpakket, dat open toegang juist tot norm maakt? 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? 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?

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? En hoe gaat zij om met de bestaande open toegang: wordt die gehandhaafd bij het vaststellen van de volumebepaling voor het volgende jaar? Houdt zij daarbij ook rekening met eventuele uitbreiding van het open toegangsvervoer, bijvoorbeeld door frequentieverhoging? Hoe gaat zij dit verankeren in de nieuwe concessie?

#### *Dienstregeling en dienstverlening*

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? Kan zij garanderen dat een dienst op basis van open toegang door NS gerespecteerd moet worden in het volgende dienstregelingsjaar? 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? 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? Welk toezicht houdt zij daar zelf op en welke rol kent zij toe aan de ACM?

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? 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?

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 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? Is zij bereid om dit als additioneel artikellid toe te voegen, zodat die verandert van een inspan-

ningsverplichting naar een resultaatverplichting? 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? 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? Welke sanctioneringsmechanismen staan de Staatssecretaris ter hand als NS niet aan de in artikel 3, lid 1, gestelde eisen voldoet?

Ook zijn de leden van de VVD-fractie benieuwd naar wie de in artikel 4, lid 6, bedoelde «sluitende onderbouwing» beoordeelt? 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? Wie beslist indien NS en het ministerie onderling verschillen over het antwoord op de vraag of «de maximale extra reistijd onhaalbaar 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 resultaatverplichting? Wordt de hier bedoelde samenwerking verankerd in overeenkomsten tussen NS, ProRail en andere stakeholders, zoals andere vervoerders, busbedrijven, andere MaaS-aanbieders, etc.? 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?

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? 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? 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? 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? 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»? 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?

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 specificereert per verbinding? In plaats van voor het hele pakket aan verbindingen dat onder de concessie valt, zodat ook per lijn beoordeeld kan worden hoe die lijn presteert en hoe de prestatie zo nodig verbeterd kan worden. 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? 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 blijkens lid 4 van artikel 18 wordt nagestreefd? 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 consumenten-

tenorganisaties de wijziging ongewenst achten maar NS dat bezwaar terzijde schuift? 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? 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? Welke ruimte bestaat voor andere vervoerders om serviceniveaus te verbeteren op stations waar NS niet of minder halteert? Hoe gaat dit in de nieuwe concessie geregeld worden en hoe wordt verzekerd dat NS daaraan medewerking moet verlenen?

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? Hoe acht de Staatssecretaris die vrije prijsvorming verenigbaar met de monopoliepositie die NS bekleedt? Deelt zij de opvatting dat de NS in staat is om via haar monopoliemacht de tarieven hoger te zetten dan marktconform? 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 verruilen voor de auto? 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?

### *Veiligheid*

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? Is de A-B-C-registratiemethodiek die NS volgens artikel 29, lid 2, moet hanteren, gelijk aan de systematiek die andere vervoerders hanteren? 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? 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 gelijklopende definities en categorieën, tot het delen van informatie, etc.? Kan zij haar antwoord toelichten? Deelt de Staatssecretaris de opvatting dat het aantal geweldsincidenten in het ov per definitie omlaag moet? 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? Hoe is de borging van de sociale veiligheid op stations waar NS niet of minder halteert, geregeld?



### *Overige vragen over samenwerking*

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? 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? Wie ziet toe op de naleving daarvan en welke instrumenten heeft de Staatssecretaris om hierop effectief te handhaven? Welke rol ziet de Staatssecretaris voor zichzelf in haar rol van stelselverantwoordelijke weggelegd?

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?

De leden van de VVD-fractie zijn tevens benieuwd naar wie toeziet op de naleving van dit artikel en de gelijkwaardige weging van belangen? Welke rol ziet de Staatssecretaris daar voor zichzelf in haar rol van stelselverantwoordelijke? Ook willen deze leden weten wie bepaalt of informatie zoals bedoeld in artikel 32, lid 6, wel of niet als «bedrijfsvertrouwelijk» kwalificeert? 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? 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 toegangs-aanbieders 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?

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?

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?

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. 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? 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? 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? 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?

De leden van de VVD-fractie lezen dat in artikel 37 het PvE eisen oplegt aan NS waar het gaat om MaaS-dienstverlening en het aanbod aan derden. Het vervoer dat NS biedt, vormt zo'n negentig procent van alle spoorvervoer in Nederland en zo'n zestig á zeventig procent van alle openbaar vervoer in Nederland. Tegelijkertijd vervult NS meerdere rollen: zij is gelijktijdig (1) dienstverlener van personenvervoer per spoor, (2) wederverkoper van treintickets waaronder aan derde vervoerders en mobiliteitspartijen die daarvan afhankelijk zijn, (3) MaaS-dienstverlener ofschoon de markt voor MaaS-diensten buiten de concessie valt, en (4) verhuurder van ruimte en locaties op centrale plaatsen in en nabij stations. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat, voor een goed

functionerende MaaS-markt, inbedding van gescheiden rollen belangrijk is. 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;
- b. verplicht wordt om het gehele assortiment aan reisproducten aan wederverkopers beschikbaar stelt op basis van groothandelsprijzen en non-discriminatoire prijscondities en voorwaarden;
- 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; en;
- d. verplicht wordt om haar activiteiten rondom de ontwikkeling van stations(gebieden) transparant, inzichtelijk en non-discriminair te maken tegenover derde vervoerders, bijvoorbeeld door een verbod 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?

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?

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 spoorstelsel» 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? Is zij bereid om dat ook in de concessie te verankeren? Zo nee, waarom niet? 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? Zij takken met hun diensten immers aan op het vervoer dat NS levert en zijn dus rechtstreeks afhankelijk van de uitkomsten van het vervoersplan.

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? 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? 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? 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? Kan de Staatssecretaris haar antwoord toelichten en tevens toelichten welke handhavings- en sanctiemechanismen zij beoogt in de concessie op te nemen? 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. 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?

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? Is zij tevens bereid om over potentiële verstoringen van het speelveld vooraf te overleggen met partijen die daardoor mogelijk getroffen worden? 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 toegangs aanvragen te kunnen inschatten en indienen door andere vervoerders? 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? Zo nee, kan zij haar antwoord toelichten? 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? 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? 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 beschikbaar stelling van data en NS zo nodig te dwingen om tot beschikbaar stelling van de data over te gaan? Kan zij haar antwoord toelichten?

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? 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? Daarnaast zijn deze leden benieuwd wie de in artikel 55 lid 3 bedoelde overnamesom voor productiemiddelen die geen rollend materiaal zijn beoordeeld? 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?

### **D66-fractie**

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. 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? 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? Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe zij (haar rol in) het «vaststellen» van het referentieaanbod van de NS borgt? Welke eisen worden concreet gesteld aan het referentieaanbod dat NS (artikel 37)? Hoe wordt geborgd dat deze «volwaardig» zijn, zoals eerder gesteld door de Staatssecretaris? Welke spelregels en methodieken worden bedoeld met de (nieuwe) toevoeging in artikel 37? 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? 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? Wat betekent dit voor de dalkorting?

### **CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie hebben eerder gevraagd in de motie Van der Molen c.s. om een bodemwaarde per traject voor de kpi's reizigerspunctualiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel (Kamerstuk 29 984, nr. 1065). Deze motie vraagt expliciet om opname in het PvE van een bodemwaarde voor reizigers-punctualiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel per traject. In de afdoening van de motie en in het PvE staat dat het hanteren van een bodemwaarde als optie mee wordt genomen in de gesprekken. De motie vroeg echter niet om opname hiervan als optie in gesprekken; het gaat in de motie om opname in het PvE. Na vaststelling van dit PvE volgen dan de gesprekken hierover met NS. Waarom zijn deze bodemwaardes voor reizigers-punctualiteit, zitplaatskans en algemeen klantoordeel, allen per traject, niet opgenomen in het PvE? Gaat opname hiervan nog plaatsvinden voorafgaand aan de gesprekken met NS? Zo nee, waarom niet gezien deze uitspraak van de Kamer?

## **SP-fractie**

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.

### *Marktordening en overgangsbepalingen*

De leden van de SP-fractie zijn blij dat er geen marktanalyse wordt uitgevoerd voorafgaand aan de gunning van de concessie aan publiek vervoersbedrijf NS. Zij danken de leden van de Kamer voor de steun aan de motie Alkaya c.s.<sup>1</sup> die hiertoe oproept. Leden zijn tevreden dat de Staatssecretaris haar rug rechthoudt door de marktanalyse niet uit te voeren, ondanks de forse druk vanuit de Europese Commissie. Het zou in de ogen van de SP-fractie erg vreemd zijn als het Nederlandse parlement niet eigenstandig zou kunnen beslissen over de vervoerspartijen die actief mogen zijn op het spoornetwerk. De uitspraak van de voorzieningenrechter inzake het kort geding dat door vervoerspartijen is aangespannen om de concessiegunning aan NS te verhinderen heeft deze leden gesterkt in de opvatting dat de Staatssecretaris in haar recht staat. Het voorbereiden van een Plan B was wat deze leden betreft dan ook niet nodig geweest. Ook achten deze leden het onnodig en schadelijk dat NS zich reeds gedurende de looptijd van de nieuwe concessie moet voorbereiden op alternatieve marktordeningsmodellen met meer concurrentie op het spoor. Uiteindelijk heeft de Kamer besloten dat deze verplichting niet voorafgaand aan de midterm review gaat gelden.

### *Internationale treindiensten*

De leden van de SP-fractie constateren dat er voldoende politiek draagvlak is om de huidige internationale treinverbindingen niet uit handen te geven aan andere vervoersbedrijven, getuige het aannemen van de moties Alkaya c.s.<sup>2</sup> en Madlener.<sup>3</sup> De Kamer spreekt daarmee uit dat er niet mag worden getornd aan het aantal internationale bestemmingen dat door NS wordt aangedaan, evenals de frequentie waarmee op deze trajecten gereden wordt. Dit is een belangrijk signaal van de Kamer en deze leden verwachten dat deze motie onverkort wordt uitgevoerd. De voorzichtige bewoordingen die de Staatssecretaris in haar brief van 13 december jongstleden kiest aangaande deze moties wekken bij deze leden de indruk dat zij nog niet overtuigd is van de uitvoerbaarheid ervan. Er is veel draagvlak in de samenleving voor het verbeteren van het internationale spoorvervoer. Ook zijn deze lijnen van groot financieel belang voor NS. Kan de Staatssecretaris derhalve bevestigen dat zij deze moties gaat uitvoeren en zo ja, daarbij eveneens aangeven welk tijdspad hiertoe wordt gevolgd?

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1012.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1013.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1020.

## *Tarieven*

De leden van de SP-fractie hebben het voorstel om de tariefbevoegdheid niet geheel bij NS te mandateren<sup>4</sup> van harte gesteund. Om het treinvervoer voor een breder publiek toegankelijk te maken is het van belang dat de politiek kan besluiten tot maximumtarieven en goedkopere treinkaartjes. Voor nog te veel mensen is een dagje met de trein simpelweg te duur en deze leden vinden het niet uit te leggen dat ook dit jaar weer de ov-tarieven stijgen terwijl veel vervoerspartijen met afgeschaalde dienstregelingen rijden. Deze leden hopen dan ook dat de Staatssecretaris erin zal slagen om onder andere een einde te maken aan het dubbele opstaptarief. Dat daarvoor de nodige afstemming is vereist met vervoerders en decentrale overheden achten deze leden logisch.

## *Overige thema's in het Programma van Eisen*

De leden van de SP-fractie constateren dat de Staatssecretaris het pleidooi voor de hoogste mate van privacybescherming met periodieke pentesten serieus neemt en ten uitvoer brengt en daarvoor willen deze leden haar bedanken.

## **GroenLinks-fractie**

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? 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?

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 voor vervoerders de komende jaren jaarlijks maximaal worden doorberekend aan reizigers? Heeft zij naar aanleiding van de motie Bouchallikht-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? Wat zijn daarvan de uitkomsten? 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? Op basis waarvan wordt deze afweging gemaakt? Is daarvan niet uiteindelijk de reiziger de dupe?

## **ChristenUnie-fractie**

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.

<sup>4</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 771.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat in de Belgische beheerconcessie met de NMBS opgenomen is over de intercityverbinding tussen Nederland en Brussel.

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? 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.

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. 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.

### **BBB-fractie**

Het lid van de BBB-fractie leest dat in de brief wordt verwezen naar de MaaS-waardige bestekseisen, welke bij dit lid vooral overkomen als richtlijnen. Het doel hiervan is om in heel Nederland heldere en vooral eenduidige afspraken op te stellen waardoor voor alle partijen duidelijkheid wordt geschapen en er zodoende geen afwijkende situaties ontstaan in verschillende concessies. Deze bestekseisen zijn een dynamisch geheel en worden steeds aangepast. De MaaS-bestekseis stelt geen eisen aan tarieven of aan non-discriminatie, zij geeft echter richtlijnen hoe een concessieverlener invulling zou kunnen geven aan referentieaanbod. 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?

Tevens heeft het lid van de BBB-fractie nog wat aanvullende vragen. Is de Staatssecretaris ervan op de hoogte dat er geen non-discriminatie-eis in de MaaS-bestekseis zelf is opgenomen? 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?