

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

C

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 3 november 2023

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving¹ hadden kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 14 augustus 2023², waarbij de Kamer de ontwerpconcessie Hoofdrailnet (HRN) voor de jaren 2025 tot en met 2033 werd aangeboden. Daarnaast hadden voormelde leden kennisgenomen van de brief van 29 september jl. waarin eerder door het lid Van Langen-Visbeek (BBB) gestelde schriftelijke vragen ex artikel 105 van het Reglement van Orde van de Eerste Kamer werden beantwoord.³

Naar aanleiding hiervan is op 9 september 2023 een brief gestuurd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat met vragen van de leden van de fracties van **BBB** en **PvdD**.

De Staatssecretaris heeft op 2 november 2023 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Dragstra

¹ Samenstelling: Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*), Van Langen (BBB), Jaspers (BBB), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Bezaan (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Janssen (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), Van Dijk (SGP), Hartog (Vot), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL).

² *Kamerstukken I* 2022/23, 29 984, B.

³ Aangangsel Handelingen I 2023/24, nr. 2.

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 9 september 2023

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 14 augustus 2023⁴, waarbij de Kamer de ontwerpconcessie Hoofdrailnet (HRN) voor de jaren 2025 tot en met 2033 wordt aangeboden. Daarnaast hebben voormelde leden kennisgenomen van de brief van 29 september jl. waarin eerder door het lid Van Langen-Visbeek (BBB) gestelde schriftelijke vragen ex artikel 105 van het Reglement van Orde van de Eerste Kamer worden beantwoord.⁵ De leden van de fractie van de **BBB** wensen de regering naar aanleiding hiervan enkele vragen te stellen, waarbij deze leden zich in het bijzonder afvragen of de NS voldoende aandacht heeft voor de dienstverlening in de plattelandsgebieden en of deze onderhandse aanbesteding zal leiden tot verbetering van de dienstverlening. De leden van de fractie van de **PvdD** hebben met interesse kennisgenomen van de aanbidding van de ontwerpconcessie HRN 2025–2033 en hebben naar aanleiding hiervan de regering een aantal vragen te stellen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

De leden van de fractie van de **BBB** wensen de regering de volgende vragen te stellen:

1. De leden van de fractie van de BBB constateren dat de regering in de brief van 14 augustus 2023 uitgebreid ingaat op de verbetering van het internationale treinverkeer⁶, terwijl nauwelijks wordt ingegaan op de verbetering van het lokale treinverkeer en slechts heel summier wordt ingegaan op de motie van het Tweede Kamerlid Van der Graaf over in het MIRT-onderzoek naar de Lelylijn ook de verbinding Groningen-Bremen onderzoeken⁷ die als strekking heeft het treinverkeer in de plattelandsregio's te verbeteren. Is de regering met de leden van de fractie van de BBB van mening dat de eerste prioriteit zou moeten zijn het treinverkeer binnen Nederland te verbeteren? Zo nee, waarom niet? Kan de regering reflecteren op wat er in de concessie is afgesproken om het treinverkeer van- en naar de plattelandsregio's in de komende (negen) jaren te verbeteren?
2. De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat in de stukken vooral wordt gesproken over efficiency, rendementsafspraken en «key performance indicators» (KPI's). Deze leden vragen de regering waar de menselijke maat is gebleven. Is er een internetconsultatie gedaan naar de verlening van een nieuwe concessie aan de NS? Zo nee, waarom niet? Is de regering de mening toegedaan dat de mensen die op het platteland wonen evenveel recht hebben op een goed openbaar vervoer als de mensen die in de stad wonen? Graag ontvangen deze leden een gemotiveerd antwoord van de regering, waarbij ook aandacht wordt geschonken aan het rapport «Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's»⁸ dat is opgesteld door de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli), de Raad voor

⁴ Kamerstukken I 2022/23, 29 984, B.

⁵ Aangangsel Handelingen I 2023/24, nr. 2.

⁶ Kamerstukken I 2022/23, 29 984, B, p. 6–8.

⁷ Kamerstukken II 2022/23, 29 984, nr. 1116.

⁸ Raadpleegbaar via: <https://www.rli.nl/publicaties/2023/advies/elke-regio-telt>.

Volksgezondheid & Samenleving (RVS) en de Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB) en dat op 27 maart 2023 is verschenen.

3. De leden van de fractie van de BBB wensen vooral meer grip te krijgen op de dienstregeling in de plattelandsgebieden. Waarom maakt de regering hier geen minimumafspraken over? Kan de regering in overleg met de NS bevorderen dat het treinaanbod op de hoofdlijnen van Zwolle naar het noorden verhoogd wordt en dat de flessenhals bij station Meppel zo spoedig mogelijk wordt opgelost? Zou het openstellen van de concessie voor deze gebieden tot betere resultaten kunnen leiden? Graag ontvangen deze leden een gemotiveerd antwoord van de regering.
4. In voormelde brief van 29 september jl. geeft de regering in antwoord op vraag 6 aan dat er 1.800 treinen meer gaan rijden. De leden van de fractie van de BBB ontvangen echter signalen inhoudende dat de dienstverlening in de plattelandsregio's niet verbetert. Gelet hierop concluderen deze leden dat deze extra treinen vooral in de Randstad worden ingezet. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering dan ook hoe zij ervoor gaat zorgen dat er een betere spreiding van deze extra treinen over het land wordt gerealiseerd.
5. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of er per regio een tevredenheidsonderzoek is uitgevoerd naar het openbaar vervoer. Indien dit het geval is, vragen deze leden of zij inzicht in de resultaten van dit onderzoek kunnen krijgen. Indien een dergelijk onderzoek niet is uitgevoerd, vragen deze leden de regering waarom hier niet voor is gekozen.
6. De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat na de COVID-19 pandemie niet alle reizigers zijn teruggekeerd naar het openbaar vervoer. Uit de brief van 29 september jl. blijkt, bij de beantwoording van vraag 3, daarnaast dat de treinen in Noord-Holland Noord (en andere regio's) nog niet op het niveau van voor de COVID-19 pandemie rijden. Dit zou een kip en ei verhaal kunnen zijn, volgens deze leden. Is de regering dit met de leden van de fractie van de BBB eens? Deze leden constateren dat in plaats van dat de overheid geld ontvangt voor de concessie zoals voor én tijdens corona de NS nu een ontvanger van subsidie wordt. Waarom vraagt de regering in ruil daarvoor van de NS niet tenminste een vergelijkbare inzet van treinen als voor de COVID-19 pandemie?
7. De leden van de fractie van de BBB zijn verheugd dat de regering heeft tijdens het commissiedebat dat op 26 september jl. in de Tweede Kamer plaatsvond over de HRN aan het lid Van Ginneken van de fractie van D66 heeft toegezegd om de mogelijkheid van combi-abonnementen (Multimodaliteit) te onderzoeken.⁹ Deze leden vragen de regering of zij ook onderzoekt of de aansluitingen tussen de verschillende vervoersmobiliteiten verbeterd kunnen worden.
8. De leden van de fractie van de BBB concluderen na het lezen van de beantwoording van vraag 7 van de brief van 29 september jl. dat onderhavige concessie een perverse prikkel zou kunnen bevatten. Immers, als de NS geen extra treinen inzet in plattelandsgebieden en bovendien een tariefdifferentiatie mag invoeren op lijnen die om die reden in de spits overvol zijn, worden mensen om die reden de auto ingejaagd. Terwijl het bezitten van en rijden met een auto overigens ook steeds duurder wordt. De NS leidt hierdoor omzetverlies dat door de overheid gecompenseerd gaat worden. Herkent de regering deze mogelijkheid? De leden van de fractie van de BBB vragen de regering op welke wijze wordt voorkomen dat een dergelijke ontwikkeling zich gaat voordoen.

⁹ Toezegging TZ202309-088.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdD

De leden van de fractie van de **PvdD** verwijzen naar de volgende passage in de brief van 14 augustus 2023:

«Op langere afstand zijn goede treinverbindingen met onder andere Brussel, Parijs, Londen en Berlijn van groot belang voor Nederland. In het kader van duurzame mobiliteit is het nodig dat mensen op relatief korte afstanden minder gaan vliegen en meer en betere mogelijkheden krijgen om de trein te nemen naar bestemmingen binnen Europa. Daarom is een aantrekkelijk aanbod van internationale treinverbindingen essentieel.»¹⁰

1.

Deelt de regering de visie van de leden van de PvdD-fractie dat niet alleen het aanbod van internationale treinverbindingen essentieel is, maar dat ook het aanbod van *goedkope tickets* voor internationale treinreizen essentieel is? Kan de regering reflecteren op het gegeven dat de ticketprijzen voor vliegreizen naar Europese bestemmingen vaak nog (veel) goedkoper zijn dan tickets voor treinreizen? Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat als gevolg hiervan door reizigers nog altijd massaal gekozen wordt voor het vliegtuig in plaats van de trein? Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van de PvdD dat dit absoluut niet gewenst is?

De leden van de fractie van de PvdD verwijzen verder naar navolgende passage in de brief van 14 augustus 2023:

«Het veranderde reisgedrag na de coronapandemie, de daling van het aantal reizigers en de gestegen kosten beperken de mogelijkheden om, binnen het huidige budget, onze groeiambities voor het treinaanbod nu te realiseren.»¹¹

2.

Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat gezien de ongekende problemen die op ons afkomen door klimaatverandering alles op alles gezet moet worden om de groeiambities voor het treinaanbod wel degelijk te realiseren, zodat vervuilende vervoersopties zoals het nemen van de auto, minder aantrekkelijk worden?

Voorts wijzen de leden van de fractie van de PvdD op de volgende passage uit de brief van 14 augustus 2023:

«Op het gebied van tarieven creëer ik ruimte voor een tariefverhoging van 3,5% per 1 januari 2024. Per 1 januari 2026 komt daar een verhoging van 3,5% bij. Beide tariefverhogingen komen bovenop de reguliere tariefverhogingen op dat moment.»¹²

Naar aanleiding van deze passage schetsen de leden van de fractie van de PvdD het volgende voorbeeld. Stel, een persoon woont in Alkmaar en wil zijn opa opzoeken in Breda. Een tweede klas retourticket van Alkmaar naar Breda kost nu € 51,20 per persoon. Daar komt vanaf 2026 een tariefverhoging van 7% bovenop, waarbij deze leden opmerken dat hier de reguliere tariefverhogingen nog niet eens in zijn meegenomen. Deze persoon moet vanaf 2026 dan een bedrag van € 54,78 betalen voor een retourticket om zijn opa een dagje te bezoeken.

¹⁰ Kamerstukken I 2022/23, 29 984, B, p. 3.

¹¹ Kamerstukken I 2022/23, 29 984, B, p. 4.

¹² Kamerstukken I 2022/23, 29 984, B, p. 10.

3.

Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat deze prijzen voor een Nederlander met een gemiddeld inkomen veel te hoog zijn? Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat dit zorgt voor een nationaal vervoerssysteem waar slechts mensen met een hoog inkomen gebruik van kunnen maken? Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat je hiermee mensen uitsluit om mee te doen aan de maatschappij?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag **binnen vier weken** na dagtekening van deze brief.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving

E. Kemperman

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 november 2023

Hierbij bied ik uw Kamer de schriftelijke beantwoording aan van de op 9 oktober jl. ontvangen vragen met betrekking tot de ontwerpconcessie voor het Hoofdrailnet.¹³ De vragen zijn beantwoord op basis van de ontwerpconcessie zoals gedeeld met de Eerste Kamer. Sinds het delen van de ontwerpconcessie hebben een Commissiedebat en een Tweeminutendebat plaatsgevonden in de Tweede Kamer. Met de beantwoording van de door uw Kamer gestelde vragen kan ik niet vooruitlopen op eventuele wijzigingen in de concessie naar aanleiding van aangenomen moties.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

¹³ Kenmerk 173745U.

1.

De leden van de fractie van de BBB constateren dat de regering in de brief van 14 augustus 2023 uitgebreid ingaat op de verbetering van het internationale treinverkeer, terwijl nauwelijks wordt ingegaan op de verbetering van het lokale treinverkeer en slechts heel summier wordt ingegaan op de motie van het Tweede Kamerlid van der Graaf over in het MIRT-onderzoek naar de Lelylijn ook de verbinding Groningen-Bremen onderzoeken die als strekking heeft het treinverkeer in de plattelandsregio's te verbeteren. Is de regering met de leden van de fractie van de BBB van mening dat de eerste prioriteit zou moeten zijn het treinverkeer binnen NL te verbeteren? Zo nee, waarom niet? Kan de regering reflecteren op wat er in de concessie is afgesproken om het treinverkeer van- en naar de plattelandsregio's in de komende (negen) jaren te verbeteren? (BBB)

In de concessie zijn afspraken met NS opgenomen over hoeveel treinen er op het hele hoofdrailnet moeten rijden, dus ook in de regio's, naast de verschillende decentrale concessies. De hoofdmoot van de afspraken in de hoofdrailnetconcessie betreft het binnenlandse treinvervoer en waar nodig aanvullend (kort)grensoverschrijdend treinvervoer. Gegeven de huidige situatie met onder meer verminderde reizigersvraag, hogere kosten, de kwetsbaarheid van ons spoorstelsel en de komende grootschalige werkzaamheden, heb ik mij allereerst gericht op het behouden van het huidige kwaliteitsniveau en het optimaliseren van het treinaanbod. Betrouwbaarheid en voorspelbaarheid zijn daarbij cruciaal. Vanuit die nieuwe basis kunnen de frequenties verder groeien en kan het spoorvervoer stap voor stap worden verbeterd binnen de context van de nieuwe concessie.

Dat laat onverlet dat zowel het nationaal als internationaal treinvervoer voor mij erg belangrijk zijn. Ik zie de oproep in de motie Van der Graaf juist ook om aandacht te besteden aan het internationaal spoorvervoer op de corridor Groningen-Bremen, naast het al lopende MIRT-onderzoek voor de Lelylijn. Wat mij betreft kunnen de Lelylijn en de connectie van Groningen met Bremen tegelijkertijd onderzocht worden. In gesprekken die ik met de (in dit geval noordelijke) regio heb, geven zij mij ook aan dat de internationale verbindingen, zoals over de Wunderline, voor hen van groot belang zijn.

2.

De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat in de stukken vooral wordt gesproken over efficiency, rendementsafspraken en «key performance indicators» (KPI's). Deze leden vragen de regering waar de menselijke maat is gebleven. Is er een internetconsultatie gedaan naar de verlening van een nieuwe concessie aan de NS? Zo nee, waarom niet? Is de regering de mening toegedaan dat de mensen die op het platteland wonen evenveel recht hebben op een goed openbaar vervoer als de mensen die in de stad wonen? Graag ontvangen deze leden een gemotiveerd antwoord van de regering, waarbij ook aandacht wordt geschonken aan het rapport «Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's» dat is opgesteld door de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli), de Raad voor Volksgezondheid & Samenleving (RVS) en de Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB) en dat op 27 maart 2023 is verschenen. (BBB)

Ik vind dat bereikbaarheid een basisrecht is en openbaar vervoer een belangrijk middel om invulling te geven aan dat recht. Het openbaar vervoer is er dan ook voor iedereen. In de kabinetsreactie op het advies-

rapport «Elke regio telt!»¹⁴ is aangegeven hoe het kabinet wil organiseren dat de bereikbaarheid in regio's aansluit op de regionale behoefte. Ook met de nieuwe concessie zorg ik voor een goede bereikbaarheid van regio's. Het aantal treinen dat onder de nieuwe concessie gaat rijden is duidelijker gespecificeerd dan in de huidige concessie. Daarmee borg ik dat de huidige dienstregeling minimaal behouden blijft en zorg ik voor een stapsgewijze groei van het aantal treinen, ook buiten de Randstad en in de grensregio's.

Bij de uitwerking van de ontwerpconcessie heb ik, net als voor het beleidsvoornemen en het programma van eisen voor de voorgenomen concessie, een brede groep stakeholders intensief betrokken middels thematafels en schriftelijke consultaties, intensiever dan hetgeen van mij wordt verlangd op basis van de WP2000. Het betreft partijen als de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov, NS, ProRail, ACM, DOVA, FMN en ALLRAIL. Gezien de diversiteit in achtergronden en belangen van deze stakeholders heb ik een goed beeld kunnen krijgen van de verschillende maatschappelijke wensen ten aanzien van de ontwerpconcessie.

3.

De leden van de fractie van de BBB wensen vooral meer grip te krijgen op de dienstregeling in de plattelandsgebieden. Waarom maakt de regering hier geen minimumafspraken over? Kan de regering in overleg met de NS bevorderen dat het treinaanbod op de hoofdlijnen van Zwolle naar het noorden verhoogd wordt en dat de flessenhals bij station Meppel zo spoedig mogelijk wordt opgelost? Zou het openstellen van de concessie voor deze gebieden tot betere resultaten kunnen leiden? Graag ontvangen deze leden een gemotiveerd antwoord van de regering. (BBB)

In de hoofdrailnetconcessie zijn afspraken opgenomen over alle lijnen die tot het Hoofdrailnet behoren, dus ook in plattelandsgebieden. Dit betreft het aantal treinen zoals weergegeven op de kaarten in bijlage 10 en de minimale stationsbediening per station) in bijlage 7 van de ontwerpconcessie. In lijn met verschillende aangenomen moties over de verbindingen naar Groningen treed ik hierover in nader overleg met NS. Dit betreft ook een nader onderzoek naar de infrastructuur om dit mogelijk te maken. Arriva heeft een ambitieus voorstel gedaan om in open toegang (voor eigen rekening en risico) per 2025 stoptreindiensten en enkele sneltreindiensten op de trajecten Zwolle-Leeuwarden en Zwolle-Groningen aan te bieden. Over dit voorstel ben ik uitvoerig met Arriva, alsmede met de provincies, in gesprek geweest om te toetsen in hoeverre mijn beleidsdoelen zoals verwoord in de ontwerpconcessie voor het Hoofdrailnet ook gerealiseerd kunnen worden wanneer deze diensten in de markt tot stand komen. In mijn Kamerbrief van 14 augustus heb ik aangegeven dat ik een risico zie dat de vervoerder in open toegang haar bediening of klantvoorwaarden versobert, of zelfs de gehele dienstverlening stopzet, als de opbrengsten tegenvallen. Met betrekking tot de trajecten Zwolle-Leeuwarden en Zwolle-Groningen heb ik daarom gekozen voor zekerheid voor de reiziger door deze trajecten op te nemen in de ontwerpconcessie.¹⁵

4.

In voormelde brief van 29 september jl. geeft de regering in antwoord op vraag 6 aan dat er 1.800 treinen meer gaan rijden. De leden van de fractie van de BBB ontvangen echter signalen inhoudende dat de dienstverlening in de plattelandsregio's niet verbetert. Gelet hierop concluderen deze

¹⁴ Kamerstukken II, vergaderjaar 2022–2023, 29 697, nr. 114.

¹⁵ Kamerstukken II, vergaderjaar 2022–2023, 29 984, nr. 1126.

leden dat deze extra treinen vooral in de Randstad worden ingezet. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering dan ook hoe zij ervoor gaat zorgen dat er een betere spreiding van deze extra treinen over het land wordt gerealiseerd. (BBB)

Per saldo gaat NS in Dienstregeling 2024 meer treinen per week rijden dan in Dienstregeling 2023. In Dienstregeling 2025 zet ik erop in dat er weer meer treinen rijden dan in Dienstregeling 2024. Ik vraag NS te voorzien in de vervoervraag en heb als ondergrens een minimale bediening ingesteld in de ontwerpconcessie. Middels KPI's wordt er gestuurd op de kwaliteit van reizen. NS analyseert integraal reizigersstromen en maakt prognoses voor de toekomst. Op basis daarvan worden beschikbare middelen zo ingezet dat de meeste reizigers ervan profiteren. Daarom verlang ik in de ontwerpconcessie dat NS meer treinen rijdt op maandag tot en met donderdag dan op vrijdag en heeft NS de ruimte om in de weekenden en daluren de dienstverlening verder uit te breiden. Dit sluit aan bij de veranderde reizigersbehoefte die NS ziet.

In de Randstad is in Dienstregeling 2023 het meeste afgeschaald. Daarom komen in de dienstregeling van 2024 de meeste treinen ook weer terug in de Randstad. Buiten de Randstad is veel minder afgeschaald en is de dienstregeling op peil gehouden de afgelopen periode. Dat blijft ook zo. In 2024 gaat NS buiten de Randstad meer treinen rijden waaronder de sprinter Groningen-Assen en meer sprinters tussen Zwolle en Meppel en Eindhoven en Weert.

5.

De leden van de fractie van de BBB vragen de regering of er per regio een tevredenheidsonderzoek is uitgevoerd naar het openbaar vervoer. Indien dit het geval is, vragen deze leden of zij inzicht in de resultaten van dit onderzoek kunnen krijgen. Indien een dergelijk onderzoek niet is uitgevoerd, vragen deze leden de regering waarom hier niet voor is gekozen. (BBB)

Op de website www.ovklantenbarometer.nl zijn voor alle ov-regio's de klantoordelen over het openbaar vervoer te vinden. Voor het hoofdrailnet wordt momenteel alleen het algemeen klantoordeel op landelijk niveau gerapporteerd. In de ontwerpconcessie is opgenomen dat NS onder de nieuwe concessie ook het algemeen klantoordeel op landsdelig niveau zal rapporteren.

6.

De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat na de COVID-19 pandemie niet alle reizigers zijn teruggekeerd naar het openbaar vervoer. Uit de brief van 29 september jl. blijkt, bij de beantwoording van vraag 3, daarnaast dat de treinen in Noord-Holland Noord (en andere regio's) nog niet op het niveau van voor de COVID-19 pandemie rijden. Dit zou een kip en ei verhaal kunnen zijn, volgens deze leden. Is de regering dit met de leden van de fractie van de BBB eens? Deze leden constateren dat in plaats van dat de overheid geld ontvangt voor de concessie zoals voor én tijdens corona de NS nu een ontvanger van subsidie wordt. Waarom vraagt de regering in ruil daarvoor van de NS niet tenminste een vergelijkbare inzet van treinen als voor de COVID-19 pandemie? (BBB)

De ontwikkeling van reizigersaantallen wordt door vele factoren beïnvloed. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft hierover recent het onderzoek *Waar is de ov-reiziger gebleven?* gepubliceerd, waarover ik

de Tweede Kamer op 10 oktober jl. heb geïnformeerd.¹⁶ Voor het bepalen van het aantal treinen in de nieuwe concessie is rekening gehouden met deze nieuwe (onzekere) werkelijkheid en is niet het treinaanbod voor de coronapandemie, maar het huidige treinaanbod als basis genomen. Vanuit die nieuwe basis kan het aantal treindiensten weer groeien. Dat NS in de nieuwe concessieperiode een jaarlijkse subsidie zal ontvangen, hangt niet zozeer samen met het aantal treinen, maar met lagere reizigersaantallen en hogere kosten (bijvoorbeeld voor personeel, materieel en energie).

7.

De leden van de fractie van de BBB zijn verheugd dat de regering tijdens het commissiedebat dat op 26 september jl. in de Tweede Kamer plaatsvond over de HRN aan het lid Van Ginneken van de fractie van D66 heeft toegezegd om de mogelijkheid van combiabonnementen (Multimodaliteit) te onderzoeken. Deze leden vragen de regering of zij ook onderzoekt of de aansluitingen tussen de verschillende vervoersmoditeiten verbeterd kunnen worden. (BBB)

Eén van de beleidsdoelen van de nieuwe concessie is om te zorgen dat reizigers zo optimaal en drempelloos mogelijk van deur tot deur kunnen reizen. Daar hoort ook bij dat verschillende modaliteiten goed op elkaar aansluiten. In de ontwerpconcessie heb ik daarom in artikel 38 vastgelegd dat NS met andere vervoerders overlegt over de ontwikkeling van de dienstregeling om een betere deur-tot-deur-reis te realiseren en goede overstapmogelijkheden te bieden. Daarnaast is in artikel 39 vastgelegd dat NS, om het belang van de reiziger te borgen, constructief moet samenwerken met partners in de sector en daarover een strategie moet opstellen.

8.

De leden van de fractie van de BBB concluderen na het lezen van de beantwoording van vraag 7 van de brief van 29 september jl. dat onderhavige concessie een perverse prikkel zou kunnen bevatten. Immers, als de NS geen extra treinen inzet in plattelandsgebieden en bovendien een tariefdifferentiatie mag invoeren op lijnen die om die reden in de spits overvol zijn, worden mensen om die reden de auto ingejaagd. Terwijl het bezitten van en rijden met een auto overigens ook steeds duurder wordt. De NS leidt hierdoor omzetverlies dat door de overheid gecompenseerd gaat worden. Herkent de regering deze mogelijkheid? De leden van de fractie van de BBB vragen de regering op welke wijze wordt voorkomen dat een dergelijke ontwikkeling zich gaat voordoen. (BBB)

Ik herken de prikkel die deze leden schetsen niet. In de voorstellen die NS heeft gedaan voor een nieuw gedifferentieerd tariefstelsel zou 80 procent van de reizigers minder gaan betalen. De tarieven die hoger zouden worden, betroffen vooral de drukke trajecten tussen de grote steden in de Randstad. In de plattelandsgebieden zou vooral sprake zijn van tariefverlaging. Overigens heb ik op 29 september richting de Tweede Kamer aangegeven dat ik op het gebied van tariefdifferentiatie nu geen onomkeerbare stappen wil zetten. Ik richt op dit thema een zorgvuldig proces in en vraag NS nieuwe voorstellen te ontwikkelen. De Tweede Kamer heeft bij de eventuele invoering van een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel het laatste woord.¹⁷

¹⁶ Kamerstukken II, vergaderjaar 2023–2024, 23 645, nr. 808.

¹⁷ Kamerstukken II, vergaderjaar 2023–2024, 29 984, nr. 1133.

9.

Deelt de regering de visie van de leden van de PvdD-fractie dat niet alleen het aanbod van internationale treinverbindingen essentieel is, maar dat ook het aanbod van goedkope tickets voor internationale treinreizen essentieel is? Kan de regering reflecteren op het gegeven dat de ticketprijzen voor vliegreizen naar Europese bestemmingen vaak nog (veel) goedkoper zijn dan tickets voor treinreizen? Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat als gevolg hiervan door reizigers nog altijd massaal gekozen wordt voor het vliegtuig in plaats van de trein? Deelt de regering de mening van de leden van de fractie van de PvdD dat dit absoluut niet gewenst is? (PvdD)

Ik vind het belangrijk dat de internationale treinreiziger de keuze heeft uit een ruim aanbod aan treinreizen onder gunstige voorwaarden. De uiteindelijke afweging van een reiziger om een reis per trein of per vliegtuig af te leggen hangt echter samen met meerdere factoren. Niet alleen de prijs is hierin van belang. Denk bijvoorbeeld ook aan het reiscomfort, het boekgemak, en de tijd die de reis in beslag neemt.

Ik zet me breed in om het aanbod voor de internationale trein zoveel mogelijk te bevorderen. In het werkprogramma internationaal spoor¹⁸ die de Tweede Kamer in 2022 heeft ontvangen ga ik dieper in op de stappen die we daarvoor zetten. Ook in dat kader heeft IenW, samen met NS, ProRail, KLM en Schiphol de Actieagenda Trein en Luchtvaart¹⁹ ondertekend in November 2020. Het doel van deze actieagenda is om de internationale trein verder te verbeteren als aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart, op de zes prioritaire bestemmingen Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn, voor zowel OD-²⁰ als transferpassagiers. Sinds juni 2022 biedt KLM een geïntegreerd AirRail-product aan waarbij de stoelen van tevoren worden ingekocht op de Thalys. Dit heeft geleid tot het vervangen van één dagelijkse vlucht tussen Brussel en Amsterdam door de trein.

Daarnaast wordt er naar aanleiding van een toezegging aan het lid Kröger (GL) gewerkt aan een actualisatie van het onderzoek «de prijs van een vliegreis».²¹ Hierin wordt op een zestal reizen een vergelijking gemaakt tussen onder meer de trein en het vliegtuig. Hierbij wordt inzichtelijk welke (externe) kosten er al wel en niet gedekt worden door belastingen en heffingen en hoe dat zich vertaalt in de prijs van een ticket. De resultaten worden naar verwachting eind dit jaar gedeeld met de Tweede Kamer.

10.

Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat gezien de ongekende problemen die op ons afkomen door klimaatverandering alles op alles gezet moet worden om de groeiambities voor het treinaanbod wel degelijk te realiseren, zodat vervuillende vervoersopties zoals het nemen van de auto, minder aantrekkelijk worden? (PvdD)

In de ontwerpconcessie heb ik de ruimte voor groeiambities voor het treinaanbod zeker een plek gegeven. De omstandigheden waarin de concessie wordt verleend, vormen echter – zeker in de eerste jaren – een uitdaging. Reizigersaantallen liggen lager dan eerder geraamd, reispatronen zijn structureel veranderd en de kosten van het ov (zoals lonen, materieel en energie) zijn gestegen. Daarnaast vindt er in de komende

¹⁸ Kamerstukken II, vergaderjaar 2022–2023, 29 984, nr. 994.

¹⁹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2020–2021, 29 984, nr. 916.

²⁰ OD-passagiers verwijst naar origin-destination passagiers.

²¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 67.

jaren op het spoor veel groot onderhoud en vervanging plaats. Gegeven deze omstandigheden zijn er keuzes gemaakt. De ambitie blijft om toe te groeien naar het netwerk zoals we dit voor ogen hebben (6-basis netwerk). Op deze manier ben ik overtuigd dat de trein een aantrekkelijke vervoersoptie is en blijft.

11.

Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat deze prijzen voor een Nederlander met een gemiddeld inkomen veel te hoog zijn? Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat dit zorgt voor een nationaal vervoerssysteem waar slechts mensen met een hoog inkomen gebruik van kunnen maken? Is de regering het met de leden van de fractie van de PvdD eens dat je hiermee mensen uitsluit om mee te doen aan de maatschappij? (PvdD)

De afgelopen periode is veel aandacht besteed aan de betaalbaarheid van het ov. Dat gesprek wil ik met de Tweede Kamer blijven voeren, mede naar aanleiding van de motie-Bikker c.s.²² Ik informeer de Tweede Kamer medio november over de concrete uitwerking van deze motie.

²² Kamerstukken II, vergaderjaar 2023–2024, 36 410, nr. 29.