AH 545

2026Z22539

Antwoord van staatssecretaris Bertram (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 3 november 2026)

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht ''Busvervoer bij treinstremmingen van NS wordt steeds duurder, maar waarom staan zo veel bussen stil? ’Dit is een verdienmodel’''?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Herkent u het in het artikel geschetste beeld dat de kosten van vervangend vervoer voor NS tussen 2016 en 2024 zijn gestegen van € 25 miljoen naar € 39 miljoen?

Antwoord 2
De genoemde bedragen hebben in de jaren 2016 respectievelijk 2024 in openbare aanbestedingsstukken van NS gestaan, en die herken ik dus. Dat betekent niet automatisch dat de kosten van vervangend vervoer in die jaren zijn toegenomen met het verschil tussen deze twee bedragen. De kosten van vervangend busvervoer zijn in de afgelopen jaren gestegen als gevolg van inflatie. Maar ook speelt mee dat de vraag naar vervangend busvervoer in de afgelopen jaren is toegenomen (zie ook het antwoord op vraag 4).

Vraag 3
Kunt u per jaar en per hoofdaannemer inzichtelijk maken hoe veel kosten zijn gemaakt voor het vervangend busvervoer?

Antwoord 3
Dat kan ik niet. Ik heb geen inzicht in de (financiële) afspraken die NS en busvervoerders onderling maken. Het ministerie van IenW als concessieverlener stuurt NS aan op de prestaties die zij voor de reiziger moeten leveren. IenW stuurt niet op hoe NS deze prestaties bedrijfsmatig realiseert. Dat is een afweging van het bedrijf zelf.

Vraag 4
Welke verklaring heeft u voor de kostenstijging die het artikel vermeldt?

Antwoord 4
Over de hele linie zijn kosten in de afgelopen jaren fors gestegen als gevolg van de hoge inflatie. Er is sprake van hogere brandstofkosten, maar bijvoorbeeld ook

---

[1] Dagblad van het Noorden, 15 oktober 2026 (https://www.dvhn.nl/economie/busvervoer-bij-treinstremmingen-van-ns-wordt-steeds-duurder-maar-waarom-staan-zo-veel-bussen-stil-dit-is-een-verdienmodel/162960305.html).

van toegenomen personeelskosten. Daarnaast zijn de onderhoudswerkzaamheden aan het spoor in de afgelopen jaren toegenomen, ook doordeweeks en overdag. Daardoor is de noodzaak tot vervangend busvervoer toegenomen.

Vraag 5
Hoe beoordeelt u de verwachting van de NS dat deze kosten nog verder kunnen oplopen, tot wel € 52 à € 62 miljoen per jaar? Op basis waarvan verwacht de NS deze stijging?

Antwoord 5
In zijn algemeenheid verwacht NS een toename van de kosten voor vervangend busvervoer, onder meer als gevolg van groei van reizigersaantallen en de toename van werkzaamheden aan het spoor. De exacte omvang van de toename van de kosten voor vervangend busvervoer kan ik, vanwege bedrijfsvertrouwelijkheid, niet verifiëren.

Vraag 6
Deelt u de opvatting dat de NS het vervangend vervoer zo efficiënt mogelijk dient te organiseren, gezien haar publieke financiering en om de prijs van het treinkaartje niet onnodig op te laten lopen? Hoe valt dit dan te rijmen met de door de NS verwachte ruime verdubbeling van de vervoerskosten?

Antwoord 6
Ik deel die opvatting. De concessiesturing is ook zo ingericht dat NS een stimulans heeft om, gegeven de prestaties die van hen worden verwacht, de bedrijfsvoering zo efficiënt mogelijk in te richten. Daarbij wordt de jaarlijkse prijsstijging van de treinkaartjes niet bepaald door de kosten die NS maakt, maar door de afspraken die daarover in de hoofdrailnetconcessie zijn vastgelegd. Het is niet zo dat de prijs van de treinkaartjes (extra) mag stijgen omdat NS meer kosten maakt voor vervangend busvervoer. Daarmee gaan hogere kosten voor vervangend busvervoer direct af van het bedrijfsresultaat van NS.

Vraag 7
Klopt het dat de NS heeft gekozen om per 1 januari 2027 al het vervangend vervoer door slechts één aanbieder uit te laten voeren? Hoe is de NS tot de keuze voor deze vervoerder gekomen?

Antwoord 7
Op navraag heeft NS geinformeerd dat dit klopt. NS heeft hiervoor een Europese aanbestedingsprocedure doorlopen en de opdracht gegund op basis van de beste prijs-kwaliteitverhouding. Daarmee zijn zowel prijs als kwaliteit meegewogen en hebben verschillende aanbieders de mogelijkheid gehad om mee te dingen naar de opdracht. De opdrachtnemer vanaf 1 januari 2027 is op basis van vastgestelde gunningscriteria als beste uit de aanbesteding gekomen.

Vraag 8
In hoeverre heeft de NS alternatieve, goedkopere aanbieders van vervangend vervoer overwogen?

Antwoord 8

Zie het antwoord op vraag 7. Daarbij is de opdrachtnemer een regievoerder en die zorgt met een netwerk van onderaannemers voor de landelijke uitvoering van het treinvervangend vervoer.

Vraag 9
Herkent de staatssecretaris het in het artikel geschetste beeld dat de vervangende bussen vaak langdurig stilstaan zonder passagiers, als onderdeel van het verdienmodel van de vervoerder? Is dit cijfermatig inzichtelijk te maken?

Antwoord 9
Ik beschik niet over deze cijfers. Het is voor mij dan ook niet mogelijk om dit beeld te bevestigen dan wel te weerleggen.

Vraag 10
Hoe borgt de NS de efficiëntie van het vervangend vervoer, teneinde te voorkomen dat belastinggeld wordt uitgegeven aan lege, stilstaande bussen?

Antwoord 10
NS heeft mij laten weten dat dit geborgd wordt via het gesloten contract tussen NS en de opdrachtnemer, met de daarin opgenomen financiële afspraken. IenW heeft als concessieverlener geen zicht op de inhoud van dat contract.

Vraag 11
Klopt het dat NS de hoofdaannemer van het vervangend vervoer een vergoeding per uur betaalt, terwijl onderaannemers een vergoeding per gereden kilometer krijgen?

Antwoord 11
Daar heb ik geen zicht op. Het is aan NS om de bedrijfsvoering op dit punt goed in te richten. Daar stuur ik niet op.

Vraag 12
Hoe wordt voorkomen dat de vergoedingsstructuur van de NS voor vervangend busvervoer prikkels bevat die efficiënt vervangend busvervoer tegenwerken?

Antwoord 12
Zie het antwoord op vraag 6 en 10.

Vraag 13
Hoe controleert de NS of het door de hoofdaannemer ingezet vervangend busvervoer wel doeltreffend was, en dat er zo min mogelijk lege bussen gefinancierd worden?

Antwoord 13
NS controleert of de opdrachtnemer zich aan de in het contract opgenomen afspraken houdt.