Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2026–2027

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2026Z22539

Vragen van het lid **Schutz** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het vervangend busvervoer van NS* (ingezonden 16 oktober 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]

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?

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

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

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?

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?

[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)

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?

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

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?

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

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?

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

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?