

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het **Programma van Eisen voorgenomen concessie Hoofdrailnet (Kamerstuk 29 984, nr. 1003)**.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Nr	Vraag
1	Waarom is het Programma van Eisen (PvE) later naar de Tweede Kamer verzonden? Waarom bent u uw toezegging dat het PvE eerst einde zomerreces en vervolgens uiterlijk half september 2022 ontvangen zou worden door de Kamer niet nagekomen? Wat waren de redenen voor de vertraging en wat waren de strijdpunten?
2	Zijn de afspraken in het PvE op het gebied van toegankelijkheid een vertaling van de afspraken die gemaakt zijn in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid openbaar vervoer (ov)?
3	Kunnen er in het PvE ook eisen worden gesteld aan materieel? Kan er op drukke trajecten worden vastgelegd dat een minimumaantal treinstellen wordt gereden om drukte te verminderen?
4	Wat zijn de operationele en financiële gevolgen voor het hoofdrailnet als NS haar (winstgevende) internationale lijnen gaat verliezen?
5	Hoeveel inkomsten verliest NS als er enkel en alleen voor gekozen wordt om de verbinding van de hogesnelheidslijn (hsl) open te stellen? Wat zijn daar dan de consequenties van op de rest van het hoofdrailnet?
6	Hoe wordt ervoor gezorgd dat de frequentie op het spoor verhoogd wordt?
7	Hoe wordt ervoor gezorgd dat de stiptheid van treindiensten omhoog gaat en dat er minder treinuitval zal plaatsvinden?
8	Wat zijn de risico's voor de hoofdrailnetconcessie als blijkt dat zowel ProRail als NS te maken gaat krijgen met sterk gestegen energiekosten en materiaalkosten?
9	Waarom is het meebetalen aan fietsparkeervoorzieningen voor NS-klanten niet meegenomen in de concessie?
10	Welke vervoerders hebben op dit moment materieel dat voldoet aan de hsl-specificaties? Klopt het dat dit dezelfde vervoerders zijn die momenteel op dit traject rijden?
11	Welke juridische mogelijkheden heeft het Rijk indien aandeelhouders van Arriva (Deutsche Bahn) en Keolis (SNCF) in Berlijn of Parijs besluiten nemen die het aanbod voor reizigers op het Nederlandse spoor negatief beïnvloeden?
12	Kunt u garanderen dat winsten die behaald worden op treinverbindingen in open toegang, worden geherinvesteerd in het Nederlandse openbaarvervoersysteem?
13	Hoe wordt gegarandeerd dat in open toegang niet alleen de winstgevende hsl-verbindingen tot stand zullen komen («cherry picking»), en voorkomen dat bijvoorbeeld verbindingen aan de rand van de dag zullen komen te vervallen?
14	Hoe wordt gegarandeerd in open toegang – zonder formele sturingsinstrumenten op het internationale aanbod – dat beleidsdoelstellingen ten aanzien van verduurzaming van internationaal vervoer worden gehaald?
15	Hoe wordt in open toegang het terugverdienen van met publiek geld betaalde investeringen in internationale voorzieningen gegarandeerd, zoals de UK terminal Amsterdam en toekomstige internationale faciliteiten op Amsterdam Zuid? Wat is de omvang van de desinvestering in deze voorzieningen, indien de verwachtingen uit de marktverkenning door Berenschot toch niet uitkomen en de internationale verbindingen in open toegang níet tot stand komen?

- 16 Klopt het dat internationale lijnen alleen in een separate concessie kunnen worden opgenomen, zoals werd gesuggereerd tijdens het rondetafelgesprek van 27 september 2022? Hoe waardeert u deze stelling in het licht van artikel 1, tweede lid van de PSO-verordening?
- 17 Hoe beoordeelt u de conclusie uit het Inno-V-rapport uit 2020 – één van de onderzoeken onder het marktorderingsbesluit – dat er geen «losliggende lijnen» in het hoofdrailnet (HRN) meer zijn, en dat verdere decentralisatie tot complexiteit, coördinatie-issues en reisdrempels zal leiden? Hoe verhoudt dat zich tot uw wens om meer ervaring op te doen met verdergaande decentralisaties?
- 18 Hoeveel adviezen van het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) over het PvE zijn gegeven en hoeveel heeft u daarvan overgenomen? Kunt u toelichten waarom zo weinig adviezen zijn overgenomen?
- 19 Waarom is in het decentralisatiekader geen proces opgenomen over centralisatie van verbindingen, zoals wel was opgenomen in het concept?
- 20 Acht u het mogelijk dat specifieke verbindingen worden gecentraliseerd, bijvoorbeeld om nieuwe intercityverbindingen te realiseren zoals Amsterdam-Lelystad-Enschede? Zo nee, waarom niet?
- 21 Klopt het dat ook na eind 2023 lidstaten concessies onderhands kunnen gunnen op grond van artikel 5, lid 4bis in de PSO-verordening?
- 22 Hoe garandeert u dat er in geval van open toegang óf afzonderlijke internationale concessie(s) geen suboptimalisatie optreedt, die voor verdringing (en daarmee suboptimale benutting) van de schaarse infrastructuur zorgt?
- 23 Is er beleidsmatig een wisselwerking tussen het toetsingskader voor buitenlandse activiteiten van Nederlandse staatsdeelnemingen in de nota Deelnemingenbeleid en de mogelijkheden voor buitenlandse staatsdeelnemingen om actief te worden op Nederlandse vitale infrastructuur?
- 24 NS heeft haar dienstregeling noodgedwongen afgeschaald vanwege de personeelstekorten. Kunt u aangeven hoe de regionale vervoerders het op dit moment doen qua personele bezetting?
- 25 Kunt u nader inzicht verschaffen in de (personele) problemen die regionale vervoerders de afgelopen tijd in Limburg en Noord-Nederland hebben gehad? Wat is de situatie op andere gedecentraliseerde lijnen? En hoe gaat het op dit moment qua personeelstekorten in het stad- en streekvervoer in Nederland, zijn deze vergelijkbaar met de tekorten bij NS?
- 26 In uw brief over internationale verbindingen wordt voorgesteld om meerdere verbindingen aan de markt (open toegang) over te laten. Wat betekent dit voor de positie van medewerkers van NS International?
- 27 Op welke manier kunt u juridisch waarborgen dat bij open toegang ook commercieel minder aantrekkelijke hsl-verbindingen tot stand komen – ook buiten spijtstijden – zodat het huidige aanbod minimaal in stand blijft?
- 28 Hoe zou voorkomen kunnen worden dat buitenlandse vervoersbedrijven in open toegang hun winst oogmerk of het nationaal belang van hun eigen land boven het belang van Nederland en de reiziger stellen?
- 29 Wat is het «referentienetwerk» 6-basis?
- 30 Wat is exact het volume en hoe wordt dat bepaald?
- 31 Wat is of wordt afgesproken over het berijden van de Lelylijn in het Programma van Eisen?

- 32 Wat is de redenatie achter de prestatie-indicator zitplaatstijd in plaats van zitplaatskans?
- 33 Welke afspraken zijn er concreet gemaakt om «extra nadruk te leggen op samenwerking tussen partijen» (pagina 6 van de Kamerbrief over het PvE)?
- 34 Wanneer is het onderzoek naar aanpassingen in het tariefstelsel ten behoeve van spreiden naar verwachting afgerond?
- 35 Is er een beeld van de impact op de prijs van het in open toegang brengen van de nachttrein naar Wenen? Zo ja, hoe ziet dat eruit?
- 36 Is een aparte treindienst Antwerpen-Breda overwogen ten behoeve van versnelling Amsterdam-Brussel? Wat zijn de voor- en nadelen?
- 37 Wat moet concreet worden aangepast in het PvE om een einde te maken aan verschillende incheckpoortjes per vervoerder?
- 38 Wat zijn de voor- en nadelen en overwegingen bij het beleggen van een tariefbevoegdheid bij NS, waar dit regionaal bij provincies is belegd?
- 39 Welke mogelijkheden ziet u voor het meenemen van regionale abonnementen voor trein en bus in de concessie?
- 40 Wat is nodig om de concessiehouder meer tariefintegratie te laten bewerkstelligen met het overige openbaar vervoer, bijvoorbeeld door een verplichting om aan te sluiten bij het minimumtarief conform het landelijke tarievenkader?
- 41 Wanneer is de stationsagenda gereed?
- 42 Op wat voor manier en termijn wordt de dienstverlening van fietsenstallingen geborgd?
- 43 Wat regelt het PvE voor het toepassen van nationale kortingen (abonnementen, 40/100%) op internationale verbindingen onder concessie?
- 44 Wat zijn de financiële implicaties, waarover Eurocommissaris Vălean schrijft, voor NS, indien zij als gevolg van een infractieprocedure de onderhandse gunning niet krijgt?
- 45 Waarom is ervoor gekozen geen transparantie over de prestaties van de concessiehouder gedifferentieerd per verbinding of type verbinding (intercity, sprinter) te maken?
- 46 Waarom heeft het zo lang geduurd voordat het PvE werd afgerond en toegezonden, mede in het licht van het feit dat de ambtelijke beslisnota al op 15 september jl. gereed lag en deze ook vermeldt dat het PvE uiterlijk op die dag naar de Kamer moest worden gezonden?
- 47 Klopt het dat NS op basis van de voorgenomen concessie in staat wordt gesteld om jaarlijks de dienstregeling en het aanbod aan te passen?
- 48 Klopt het dat de ambtenaren van het ministerie adviseerden om de uitkomsten van het gesprek met de Europese Commissie vóór het commissiedebat over het PvE «mondeling» te delen met de relevante leden van het kabinet, onder wie de Minister van Financiën? Waarom is ervoor gekozen dit mondeling te doen in plaats van schriftelijk?
- 49 Is er van dit mondelinge overleg een verslag gemaakt en zo ja, kan dit gedeeld worden?
- 50 Kunt u aangeven met welke leden van het kabinet u gesproken heeft en hoe deze hebben gereageerd?
- 51 Waarom is de Kamer niet geïnformeerd over de contacten met de Europese Commissie over het feit dat de voorgenomen gunning van de hoofdrailnetconcessie in strijd is met het Europese recht?

- 52 Kunt u verduidelijken waarom in de brief van 12 juni 2020 over het voornemen tot gunning (Kamerstuk 29 984, nr. 899) – waarin wordt gesteld dat de voorwaarden die de Europese Commissie stelt, onduidelijk zouden zijn en dat daarom onderhandse gunning toegestaan zou zijn – geen melding is gemaakt van het lopende overleg met de Europese Commissie of de bezwaren die de Commissie had en heeft tegen de voorgenomen onderhandse gunning, aangezien uit de brief van de Europese Commissie blijkt dat het Ministerie van IenW al sinds mei 2020 in gesprek is met de Commissie over de voorgenomen gunning van de HRN-concessie per 2023?
- 53 Bent u bereid om alle correspondentie die gevoerd is tussen de Europese Commissie en uw ministerie over de onderhandse gunning naar de Kamer te sturen?
- 54 Bent u bereid om de Commissie conform de rechten die u heeft volgens de Eurowob-verordening, met spoed te vragen om in te stemmen met openbaarmaking van die brieven en verslagen?
- 55 Hoe is in het PvE rekening gehouden met de voorgenomen herziening van de Spoorwegwet?
- 56 Welke impact wordt verwacht als gevolg van aanpassing van definities van gebruiksfuncties, capaciteitsbeheer en -prioritering, zoals in de herziening van de Spoorwegwet beoogd wordt?
- 57 Klopt het dat er inmiddels een formele eerste stap is gezet om een inbreuk op het Europese recht vast te stellen, zoals door ALLRAIL gemeld werd in de brandbrief die zij stuurde ten behoeve van het rondetafelgesprek van 27 september jl.?
- 58 Kan de Minister van Justitie haar opvatting over de voorgenomen gunning zonder marktanalyse en de juridische houdbaarheid daarvan aan de Kamer per brief doen toekomen vóór het commissiedebat over het PvE, aangezien in de beslisnota staat vermeld «In april jl. heeft u in de ministerraad opnieuw steun gekregen voor de voorgenomen koers van onderhandse gunning (zonder eerst een marktanalyse uit te voeren)» en de Europese Commissie u in haar brief van juli 2022 opdraagt om juist wel een marktanalyse uit te voeren, omdat het een vereiste stap is onder het Europese pakket van regels voor de beoogde concessie?
- 59 Kan de Minister van Financiën haar opvatting over de mogelijke financiële risico's en gevolgen daarvan voor NS, respectievelijk voor andere vervoerders, de reiziger en de schatkist per brief doen toekomen aan de Kamer vóór het commissiedebat over het PvE?
- 60 Kan de Minister van Economische Zaken en Klimaat haar visie op de verenigbaarheid van de voorstellen met Europese mededingingsregels per brief aan de Kamer doen toekomen vóór het commissiedebat over het PvE, in het licht van de brief van de Europese Commissie?
- 61 Waarom is ervoor gekozen geen voorwaarden te stellen (zoals de Autoriteit Consument & Markt (ACM) adviseert) aan een (minimaal) referentieaanbod aan betaalkaartaanbieders?
- 62 Kunt u een overzicht verstrekken vóór het commissiedebat over het PvE van alle gesprekken die u of uw medewerkers gevoerd hebben met de Europese Commissie over de voorgenomen onderhandse gunning van de hoofd railnetconcessie?
- 63 Waarom wordt het toezicht op het referentieaanbod voor bijvoorbeeld betaalkaartaanbieders bij NS belegd? Kan dit ook bij een onafhankelijke partij zoals het ministerie, ACM of anders?

- 64 Waarom is ervoor gekozen om aan te sluiten bij de dienstregeling van 2019, nu bekend is dat het aantal reizigers sinds de coronapandemie van 2020 aanzienlijk lager ligt en herstel nog enkele jaren zal duren? Waarom wordt er niet aangesloten op de dienstregeling van 2020 of 2021, waardoor de operatie afgestemd wordt op de werkelijke reizigersaantallen?
- 65 Hoeveel kost het voeren van een procedure voor het Europese Hof voor Justitie gelet op de kosten voor advocaten, extern adviseurs en de interne inzet van ambtenaren? Wat heeft de reiziger aan zo'n procedure?
- 66 Kunt u, gelet op de stelling in het beleidsvoornemen uit juni 2020 dat de gewijzigde bepalingen van de PSO-verordening onduidelijk zouden zijn, aangeven om welke bepalingen dat gaat en welke stappen sindsdien gezet werden om die onduidelijkheid weg te nemen? Heeft u de Europese Commissie om uitleg gevraagd, zoals de civiele rechter in haar vonnis van 1 december 2020 al suggereerde?
- 67 Waarom is de Kamer niet eerder geïnformeerd over de correspondentie met de Europese Commissie over de voorgenomen gunning, mede gelet op het verzet van de Commissie tegen de voornemens?
- 68 Hoe garandeert u dat er geen verschraving van het huidige internationale aanbod optreedt (zowel ten aanzien van verbindingen als frequenties), als u hier in open toegang niet meer op kan sturen?
- 69 Kunt u vóór het commissiedebat over het PvE alle tot op heden met de Europese Commissie gewisselde correspondentie over de voorgenomen gunning van het HRN aan de Kamer toesturen, inclusief alle verslagen die van overleg gemaakt zijn?
- 70 Hoeveel tijd kost het lenW om een concessie voor een internationale verbinding op te zetten, als blijkt dat belangrijke internationale verbindingen niet of niet voldoende tot stand komen in open toegang? Welke financiële risico's zijn hiermee gemoeid? Op welk gegarandeerd aanbod kunnen reizigers dan rekenen in de tussentijd?
- 71 Op welk artikel in de PSO-verordening baseert Eurocommissaris Válean zich, gelet op de stelling in haar brief dat een marktanalyse verplicht is?
- 72 Klopt het dat NS in het PvE niet verplicht is een referentieaanbod te bieden aan bedrijfskaarthouders?
- 73 Kunt u bevestigen dat de Europese Commissie een zogenaamde «EU Pilot»-procedure gestart is aangaande de voorgenomen HRN-concessie, zoals ALLRAIL schrijft in haar brief van 22 september jl.? Zo ja, waarom heeft u de Kamer hierover niet geïnformeerd? Wat zijn de mogelijke gevolgen van deze stap?
- 74 Welke voorwaarden worden gesteld aan het referentieaanbod? Welke voorwaarden heeft de ACM geadviseerd, maar zijn hierin niet meegenomen? Hoe vindt toezicht hierop plaats?
- 75 Welke mogelijkheden zijn er om punctualiteitscijfers per lijn als informatie-indicator op te nemen en deze regelmatig te laten publiceren?
- 76 Welke stappen en tijdspanne zijn gemoeid met het uitvoeren van een eventuele marktanalyse? Hoe snel kan de marktanalyse uitgevoerd worden? Heeft het ministerie al gesproken met marktpartijen die mogelijk geïnteresseerd zijn in het rijden van binnenlandse lijnen op basis van open toegang en / of aanbesteding per 2025? Zo ja, welke uitkomsten leverde dat op?

- 77 Zou er een overzicht beschikbaar gemaakt kunnen worden over de mogelijke «juridische en financiële risico's» die beschreven worden in de brief van de Eurocommissaris? Kan daarbij uiteen worden gezet welke risico's denkbaar zijn, wat de (financiële) omvang daarvan is en de mate van waarschijnlijkheid van het optreden van deze risico's? Kan daarbij een onderscheid gemaakt worden tussen de boetes die de Commissie kan opleggen enerzijds en de mogelijke claims van derden zoals NS of andere vervoerders anderzijds?
- 78 Kunt u in detail uitleggen hoe de opmerking van Eurocommissaris Vălean dat, als de HRN-concessie in strijd is met EU-recht, daardoor significante juridische en financiële consequenties kunnen optreden voor NS als concessiehouder, ongeacht of de operaties onder de nieuwe concessie al gestart zijn, begrepen moet worden? Welke risico's loopt Nederland?
- 79 Welke rechten kan NS eraan ontlenen dat, als het PvE nu vastgesteld wordt, dat – volgens de beslisnota – een formele wettelijke stap op weg naar gunning is? Geldt dit de facto als gunning? En welke rechten, zoals schadeclaims, kan NS ontlenen aan het PvE en de verder doorlopen en voorbereide stappen, als de voorgenomen gunning onrechtmatig blijkt of als de gunning nu opgeschort wordt in afwachting van duidelijkheid over de Europese regels?
- 80 Welke rechten kunnen andere vervoerders ontlenen aan een situatie waarin het PvE nu door de Kamer goedgekeurd wordt, maar de voorgenomen gunning naderhand onrechtmatig blijkt? Levert dat bijvoorbeeld een juridische titel voor schadeclaims op vanwege het onrechtmatig gesloten houden van de markt of gemiste omzet? Is hiervoor een risicoanalyse opgemaakt?
- 81 Deelt u de opvatting dat in een situatie zoals de huidige het meer voor de hand ligt dat u zelf een gewogen en gedegen keuze maakt, in plaats van die aan de Kamer over te laten door de Kamer een PvE voor te leggen waarvan u wel, maar de Europese Commissie niet vindt dat het toegestaan is en waarbij u aankondigt dat de inhoud ervan nog kan wijzigen als gevolg van nader overleg met de Commissie? Waarom maakt u die keuze niet?
- 82 Waarom bent u van mening «dat het uitvoeren van een marktanalyse niet uit de verplichtingen van de PSO-verordening of de van toepassing zijnde Europese jurisprudentie of de totstandkomingsgeschiedenis bij de PSO-verordening en/of het Vierde Spoorwegpakket» volgt? Kunt u toelichten waarom dat naar uw mening niet het geval is en waarom de Europese Commissie vindt dat dit wel het geval is?
- 83 Kunt u ingaan op de vraag of in artikel 2 onder a) van Verordening 1370/2007 staat dat openbaar personenvervoer per spoor als diensten van algemeen economisch belang (DAEB) moeten worden aangemerkt, respectievelijk op de vraag of de voorgenomen HRN-concessie betrekking heeft op openbaar personenvervoer per spoor? Bent u daarnaast van mening dat artikel 2 onder e) van Verordening 1370/2007 impliceert dat u dient na te gaan of de in de voorgenomen concessie gevraagde treindiensten (openbare dienstverplichtingen) door vervoerders zonder compensatie kunnen worden geleverd?
- 84 Blijft u bij dit standpunt na de heldere aanwijzing in de laatste alinea van de brief van Commissaris Vălean?
- 85 Vindt u, alles overziend, dat het proces tot op heden voldoende zorgvuldig doorlopen is, inclusief waar het gaat om het informeren van de Kamer over de ernstige bezwaren van de Commissie en de risico's die verbonden zijn aan het nu lopende traject?

- 86 Klopt het dat een «EU Pilot»-procedure zoals die vorige week is gestart, wordt gestart wanneer er sprake is van mogelijke schendingen van het Unierecht?
- 87 Kunt u nader specificeren over welke onderwerpen de Europese Commissie opheldering vraagt in de pilotbrief en kunt u deze aan de Kamer toesturen of ten minste de vragen die de Commissie daarin gesteld heeft citeren?
- 88 Indien de Europese Commissie in de «EU Pilot»-procedure concludeert dat de voorgenomen HRN-concessie strijdig is met het Unierecht, welke exacte gevolgen heeft dat dan?
- 89 Wanneer dient Nederland de antwoorden op de in deze pilotprocedure door de Europese Commissie gestelde vragen toe te sturen? En wanneer dient de Europese Commissie daarop te reageren? Hoe lang duurt de huidige onzekerheid nog voort? Klopt het dat dit ten minste tweemaal tien weken is vanwege de beantwoording van de vragen en de reactie daarop? Hoe ziet u zo'n termijn van bijna een half jaar passen binnen de planning die u voor ogen staat voor publicatie van de voorgenomen gunning in het Publicatieblad van de Europese Unie eind 2022?
- 90 Welk «plan B» heeft u voorbereid voor het geval de voorgenomen HRN-concessie juridisch onhaalbaar zou blijken?
- 91 Bent u bereid om een risicoanalyse uit te voeren naar de consequenties wanneer de HRN-concessie niet doorgaat en welke mitigerende maatregelen nodig zijn om deze risico's te beperken?
- 92 Kunt u – gelet op de alinea die via het Vierde Spoorwegpakket is toegevoegd aan artikel 1, lid 2 van Verordening 1370/2007, die bepaalt dat voor grensoverschrijdende vervoersdiensten toestemming nodig is van de lidstaten op wier grondgebied de dienst plaatsvindt, voordat deze in een concessie kunnen worden opgenomen – toelichten van welke lidstaten en voor welke treindiensten u een dergelijke toestemming heeft ontvangen, en kunt u die toestemmingen en eventuele daaraan verbonden beperkingen en voorwaarden aan de Kamer toesturen?
- 93 Kunt u aangeven hoe één HRN-concessie voor het gehele Nederlandse hoofdrailnet verenigbaar is met het evenredigheidsbeginsel, aangezien in Verordening 1370/2007 in het in 2017 toegevoegde artikel 2bis in lid 1 is bepaald dat u als bevoegde instantie naar behoren rekening moet houden met het evenredigheidsbeginsel, overeenkomstig het Unierecht? Kunt u daarbij ook ingaan op de achtergrondrapportage van ProRail «Consequenties van mogelijke netwerkdelingen» die u op 12 juni 2020 samen met uw besluit op hoofdlijnen aan de Kamer heeft gestuurd en waarin ProRail laat zien dat het hoofdrailnet juist in verschillende deelnetten kan worden onderverdeeld? Is dat rapport van invloed op uw opvatting over de evenredigheid van het geven van één concessie voor het gehele spoornet?
- 94 Kunt u ingaan op kritiek van de ACM op de juridische houdbaarheid van uw voorstellen, met name waar het gaat om de onzekerheid die open toegangsvervoerders zullen ervaren als gevolg van het recht van NS om haar dienstregeling jaarlijks aan te passen of uit te breiden (zie zienswijze ACM op het PvE, blz. 2 en 3)? Kunt u uw antwoord gedetailleerd toelichten? Heeft u ook gebruikgemaakt van het aanbod van de ACM om daarover nader van gedachten te wisselen? Zo ja, wat was de uitkomst van dat overleg? Zo nee, bent u bereid om dat alsnog te doen?
- 95 Heeft u ook met opentoegegaanbieders gesproken over de zorgen van de ACM en bent u voornemens om die zorgen weg te nemen door het voorgestelde regime aan te passen?

- 96 Waarom zijn de scope van de concessie en, in het bijzonder, de noodzaak tot opname van de verschillende treindiensten in een concessie en mogelijke alternatieve vormen van regulering, zoals via het regime van «open toegang», niet betrokken in de uitvoerige consultaties die zijn georganiseerd voor stakeholders?
- 97 Kunt u ingaan op de stelling van ALLRAIL en de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) dat spoorlijnen (dus ook de binnenlandse) primair op basis van open toegang en als dat niets oplevert, op basis van aanbesteding in de markt gezet moeten worden en dat pas als dat niets oplevert, het restant van de lijnen via onderhandse gunning toegekend mag worden? Kunt u ook toelichten wat volgens u op dit standpunt af te dingen valt en hoe het dan wel precies zit?
- 98 Welke kansen ziet u voor het aanbesteden van regionale sprinterlijnen per 2025? En omgekeerd: waarom zou aanbesteding van die lijnen nu geen optie zijn? Heeft u onderzocht of en in hoeverre sprinterlijnen daarvoor vatbaar zijn en heeft u daarover ook met andere partijen dan de NS gesproken? Tot welke inzichten leidt dat?
- 99 Welke kansen ziet u voor open toegang op binnenlandse lijnen? Heeft u onderzocht of en in hoeverre (een of meerdere lijnen uit) het intercitynetwerk daarvoor vatbaar is? Heeft u daarover ook met andere partijen dan de NS gesproken zoals de regionale vervoerders en zo ja, welke kansen zien zij?
- 100 Waarom kiest u ervoor nu wéér onderzoek te doen naar verdere decentralisatie van spoorlijnen bovenop de onderzoeken die al sinds 2012 gedaan zijn, aangezien toen al bleek dat een aantal spoorlijnen eenvoudig gedecentraliseerd kan worden? Neemt u niet een onnodig risico door die stap nu nog altijd niet te zetten, bijvoorbeeld in het licht van de kritiek van de Europese Commissie of die van de regionale vervoerders of de lopende juridische procedures?
- 101 Delen de regionale vervoerders de opvatting dat het decentraliseren van spoorlijnen complex is, zoals de Kamerbrief suggereert? Zo nee, wat heeft u gedaan om een goede analyse van het standpunt van de FMN-partijen te maken? Heeft u de FMN-partijen daarbij ook betrokken en heeft zij per sprinterlijn gekeken naar de mogelijke opbrengst van decentralisatie daarvan? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u de uitkomsten van dat onderzoek per lijn toelichten?
- 102 Welke kansen ziet u voor open toegang op binnenlandse lijnen maar dan gecombineerd met aanbesteding van het vervoer dat u aanvullend wenst te contracteren voor die lijnen (bijvoorbeeld om een hogere frequentie te realiseren bovenop wat de markt aanbiedt op basis van open toegang)?
- 103 Heeft u zich verdiept in de mogelijkheid om tot verdere decentralisatie en aanbesteding van sprinterlijnen over te gaan en de kansen die dat biedt voor de regionale reiziger, zoals de FMN stelt? Hoe beoordeelt u dat standpunt?
- 104 Waarom zijn er bij de brief aan de Kamer slechts vier bijlagen gevoegd, terwijl uit de beslisnota (bijlage 1 bij de Kamerbrief) blijkt dat sprake is van acht bijlagen bij die nota? Kunt u de overige bijlagen ook aan de Kamer toesturen vóór het commissiedebat over het PvE?
- 105 Wat zijn de mogelijkheden en onmogelijkheden om ook het aanbieden van reisassistentie te verplichten voor het gelijkwaardige alternatieve vervoer dat de concessiehouder geacht wordt aan te bieden op stations waar geen op treinvervoer gerichte reisassistentie aangeboden kan worden?

- 106 Heeft u onderzoek gedaan naar andere ordeningsmodellen om (delen van) het HRN naar een betere rentabiliteit te brengen, bijvoorbeeld door (delen van) dat HRN via aanbesteding (al dan niet na decentralisatie) bij marktpartijen te beleggen? Heeft u daarbij ook rekening gehouden met eerdere onderzoeken die aantonen dat door decentralisatie en een andere besturing van het netwerk, er een significante besparing behaald kan worden?
- 107 Hoe staat het volgens u precies met de rentabiliteit van het HRN? Is dat gebaseerd op een oordeel van de NS zelf, of is daarbij ook expertise van derden betrokken? Hoe kijken andere vervoerders naar de rentabiliteit?
- 108 Heeft de complexe besturing die NS toepast op het netwerk invloed op de kosten waardoor die bijvoorbeeld toenemen? Bent u om die reden bereid om alsnog – in lijn met het advies van ProRail over heropstart na winterweer, wat door NS als «niet wenselijk» werd afgedaan – na te gaan of een minder complexe besturing van het netwerk niet ook tot een betere rentabiliteit van NS zou leiden?
- 109 Bent u voornemens om de NS een vergoeding te vragen voor de exploitatie van het HRN? Zo ja, klopt het dan dat een onderhandse gunning niet mogelijk is?
- 110 Hoe is verzekerd dat NS niet minder betaalt dan noodzakelijk voor het exclusieve recht dat zij voor een lange periode onderhands gegund krijgt?
- 111 Hoe beoordeelt en betreft u de opvatting van andere vervoerders in dit licht, dat de HRN-concessie juist een zeer waardevol contract is waar een goed of zelfs meer dan goed rendement uit te halen valt?
- 112 Heeft u onderzocht of de rentabiliteit verbeterd kan worden door delen van het HRN-vervoer bij anderen te beleggen, bijvoorbeeld door aanbesteding van nu verlieslatende lijnen waardoor de opbrengsten van NS zouden toenemen? Zo nee, bent u alsnog bereid om dat te doen?
- 113 Indien u, zoals de Kamerbrief suggereert, mogelijk subsidie aan NS zou moeten uitkeren voor het exploiteren van het HRN, heroverweegt u dan de directe gunning en bent u bereid om marktpartijen te vragen of zij de exploitatie voor minder subsidie ter hand kunnen nemen?
- 114 Kunt u, gelet op de beslisnota en het rondetafelgesprek van 27 september jl. waarin duidelijk werd dat vrijwel alle partijen van mening zijn dat de tariefbevoegdheid bij het ministerie hoort te worden belegd, toelichten waarom zij de adviezen van stakeholders en ambtenaren in de wind slaat door de tariefbevoegdheid toch bij de NS te laten? Wat betekent dit volgens u voor de prijzen van het treinkaartje voor de reiziger?
- 115 Is het u bekend dat tijdens het rondetafelgesprek van 27 september jl. ook duidelijk werd dat vrijwel alle partijen vinden dat de prestaties van NS per lijn inzichtelijk dienen te zijn en als zodanig ook per lijn beoordeeld dienen te worden? Klopt het dat dit in regionale concessies gebruikelijk is? Bent u bereid om te heroverwegen om NS hier ook toe te verplichten?
- 116 Slaat u met uw besluit om de verbinding Roosendaal-Antwerpen toe te voegen aan de HRN-concessie omdat deze niet onder open toegang uitgevoerd kan worden, niet een logische tussenstap over, namelijk het aanbesteden van de spoorverbinding? Heeft u onderzocht of er in de markt belangstelling bestaat voor het in aanbesteding verwerven van die lijn?

- 117 Klopt het dat pas bij de midterm review nadere besluiten genomen worden over het eventueel verder aanbesteden van spoorlijnen? Deelt u de opvatting dat de implementatie daarvan dan in elk geval niet voor 2030 en waarschijnlijk pas enkele jaren daarna vorm kan krijgen en dat spoorlijnen die nu al voor decentralisatie en aanbesteding in aanmerking komen, daarmee onnodig vertraagd in de markt gezet worden?
- 118 Bent u van mening dat NS de in de huidige HRN-concessie opgenomen internationale treindiensten juridisch gezien kan voortzetten zonder concessie, onder het regime van «open toegang»?
- 119 In hoeverre is het aannemelijk dat internationale treindiensten die kennelijk het meest lucratief zijn en dus renderen, door NS niet meer zouden worden aangeboden als deze verbindingen niet langer in een concessie zijn opgenomen?
- 120 Hoe zit de verbinding naar Londen en Parijs precies in elkaar en welke rol speelt NS daarbij als aandeelhouder, samenwerkingspartner of financier? Waarom is het model dat daar geldt en dat kennelijk voldoende aanleiding is om deze lijnen uit de HRN-concessie te schrappen, niet ook toepasbaar op andere internationale verbindingen?
- 121 Acht u het wenselijk, proportioneel en noodzakelijk om überhaupt nog treindiensten «tot de grens» in een concessie op te nemen? Zo ja, waarom wordt niet gekozen voor grensoverschrijdende concessies met de buurlanden, zoals dat voor Eindhoven-Düsseldorf en diverse regionale spoorconcessies wél gebeurt?
- 122 Kunt u een reactie geven op het standpunt van ALLRAIL zoals verwoord in het rondetafelgesprek van 27 september jl., dat per verbinding of deelmarkt een keuze moet worden gemaakt tussen een marktordening op basis van «open toegang» of op basis van een concessie, afhankelijk van de vraag of er voor de betreffende treindiensten compensatie nodig is?
- 123 Hoe beoordeelt u het argument van ALLRAIL om winstgevende intercityverbindingen buiten een nieuwe HRN-concessie te houden, aangezien de huidige HRN-concessie NS ook niet verplicht om intercity's te rijden en het vanwege de winstgevendheid niet aannemelijk lijkt dat NS met de exploitatie zou stoppen wanneer NS zowel voor als na 2025 niet verplicht is om deze intercity's te rijden?
- 124 Moet uit deze opmerking in de beslisnota: «U noemt hierbij tevens dat, door de Europese regelgeving, de verwachte einddatum hierdoor eind december 2033 wordt. U doet deze uitspraak op basis van een eerste inschatting door NS en een toets hierop door onze adviseur.» afgeleid worden dat u de analyse over de mogelijke einddatum in relatie tot Europese regelgeving aan NS heeft overgelaten? Acht u het niet uw eigen verantwoordelijkheid als concessieverlener om dergelijke analyses zelf te maken, zonder inmenging van NS die immers een privaat belang heeft bij een zo lang mogelijke looptijd?
- 125 Kunt u de kennelijk van NS verworven inschatting met de Kamer delen vóór het commissiedebat over het PVE?
- 126 Zijn er nog andere analyses gemaakt waarop u zich vervolgens heeft gebaseerd? Kunt u elk van deze analyses toelichten en aan de Kamer toesturen?

- 127 Wat vindt u van de kritiek die door meerdere sprekers tijdens het rondetafelgesprek geuit werd, dat het ministerie zich te weinig onafhankelijk opstelt en te zeer afhankelijk maakt van NS waar het bijvoorbeeld gaat om contractbeheer en -sturing, operationele kennis of de invulling van maatschappelijke belangen, zoals een optimale dienstregeling? Deelt u de opvatting dat de Staat een waardevol contract aan NS toekent dat NS voor een lange periode een exclusief recht toekent en dat van de Staat daarom verwacht mag worden dat zij bij onderhandelingen het maximaal haalbare resultaat binnenhaalt? Hoe gaat u de sturende rol van uw ministerie en de daarvoor benodigde kennis op korte termijn in eigen huis organiseren?
- 128 Kunt u uitleggen hoe het mogelijk is dat NS stelt dat zij een implementatieperiode van één jaar nodig heeft voor het inrichten van een netwerk dat zij nu al rijdt, waarvoor zij de mensen en treinstellen operationeel heeft, waarbij de omvang van de concessie vrijwel gelijk blijft en waarbij de dienstregeling gebaseerd is op die van 2019? Hoe heeft u zich ervan verzekerd dat NS hierbij geen onrealistisch beeld gesticht heeft, mede in het licht van de kritiek van Commissaris Válean op dit punt? Overweegt u om de inbreng van NS rondom de implementatietijd alsnog openbaar te maken (al dan niet ontdaan van cruciale bedrijfsvertrouwelijke gegevens) zodat andere partijen daarop kunnen reflecteren om te zien of deze implementatieperiode realistisch is? Was een dergelijke implementatieperiode ook noodzakelijk bij de vorige concessieverlening (2015–2025)?
- 129 Heeft u, gelet op het voorstel om de IC Berlijn alleen in de middagspits (richting Berlijn) op te nemen in de HRN-concessie, een toezegging van NS en haar partner Deutsche Bahn dat de gehele verbinding gedurende de rest van dag en het weekend ook blijft worden aangeboden, onder open toegang in dat geval? Zo nee, hoe blijft deze verbinding geborgd?
- 130 Wanneer verwacht u meer duidelijkheid te kunnen geven over het omlaag brengen van drempels en risico's rondom het aanbieden van grensoverschrijdende verbindingen (ten aanzien van onderzoek naar een kaderovereenkomst en een herziening van het Besluit Capaciteitsverdeling), aangezien dit belangrijk is om open toegang vervoer aantrekkelijk te maken en te kunnen inpassen in een landelijke dienstregeling?
- 131 Wat gaat het Rijk/lenW als systeemverantwoordelijke concreet doen om de samenhang en kwaliteit van het spoorstelsel voor de reiziger te kunnen blijven borgen bij verdere decentralisaties, bijvoorbeeld ten aanzien van aansluitingen tussen vervoerders en dubbel-opstaptarief, aangezien het decentralisatiekader veel uitleg en richting geeft maar nog weinig houvast biedt in hele concrete acties en afspraken?
- 132 Bent u ermee bekend dat tijdens het ronde tafelgesprek de heer Van de Velde heeft aangegeven dat het spoorstelsel ingewikkelder wordt met meerdere vervoerders en meerdere opdrachtgevers? Zou een landelijke regisseur of vervoerautoriteit zoals actief in andere landen, kunnen bijdragen om daar overkoepelend regie op te houden om het risico op een lappendeken te beheersen? Welke rol ziet u hierbij weggelegd voor uw ministerie?
- 133 Wat zijn nu de concrete stappen ten aanzien van verdere decentralisaties en wanneer verwacht u meer duidelijkheid te kunnen geven over eventuele verdere decentralisaties, ook gelet op de zekerheid die NS voor de nieuwe HRN-concessie wil hebben?

- 134 Is het ook denkbaar dat het Rijk/lenW zelf bepaalde lijnen in een aparte concessie (naast de HRN-concessie) – al dan niet in gezamenlijkheid met decentrale overheden – onderbrengt als dat voor de reiziger en vanuit doelmatige inzet van publieke middelen het beste model zou zijn?
- 135 Welke ruimte is er om binnen de concessie optimalisaties door te voeren die leiden tot een beter aanbod aan de reiziger, ook als die niet zouden passen binnen het gestelde volume?
- 136 Waarom zijn geen prestatieindicatoren afgesproken voor reisassistentie, toegankelijkheid en mogelijkheden voor fietsvervoer?
- 137 Welke ruimte is er voor de concessiehouder om een sterke groei van de vraag op te vangen door aanvullend aanbod, waarbij u kunt denken aan effect van duurzaamheid(sbeleid) en met name realisatie van de woningbouwopgave (zeker nabij stations), of andere ontwikkelingen die mogelijk ook nog niet volledig in de mobiliteitsanalyses (IMA) zitten? Is de concessie daar voldoende robuust voor?
- 138 Hoe ziet de marktordening er volgens u na afloop van deze komende concessieperiode uit en welke stappen zet u daar nu al in?
- 139 Hoe ziet u de verhouding tussen het vervoer binnen de HRN-concessie en vervoer onder open toegang (binnenlands en internationaal)?
- 140 Op basis van welke criteria moet ProRail de capaciteit verdelen tussen concessievervoer en open toegang en is het kader daartoe voldoende robuust voor de komende concessieperiode? Zo nee, welke maatregelen gaat u in dat geval nemen?
- 141 Welke kansen ziet u om, als vervolg op het concrete voorstel van de ACM, NS een referentieaanbod aan te laten bieden aan partijen zoals bedrijvenkaartaanbieders en hier harde voorwaarden aan te stellen, zoals transparantievoorwaarden en non-discriminatievoorwaarden?
- 142 Waarom zijn de adviezen – onder meer over de voorwaarden waaraan een referentieaanbod minimaal moet voldoen – van de ACM niet terug te zien in het beleid dat u voert met betrekking tot het referentieaanbod van de concessiehouder?
- 143 Klopt het dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de beslissende stem heeft over de voorwaarden en tarieven van het referentieaanbod? Zo ja, waarin uit zich dit? Zo nee, wie heeft hierin nog meer een stem?
- 144 Kunt u inzichtelijk maken in welke mate er sprake is van wetgeving met betrekking tot het referentieaanbod? Hoe gaat u waarborgen dat, in het geval wetgeving ontbreekt, deze wetgeving er komt en het advies van de ACM hiermee wordt gehonoreerd?
- 145 Welke eisen worden gesteld aan mogelijkheden voor reizigers om via de verkoopkanalen van de concessiehouder doorgaande tickets aan te schaffen (dat wil zeggen tickets richting een (al dan niet buitenlandse) bestemming waarheen het vervoer deels door andere vervoerders dan de concessiehouder wordt verzorgd)?
- 146 Welke informatieplicht over reizigersdata heeft de concessiehouder richting geïnteresseerde aanbieders ten aanzien van trajecten die buiten de nieuwe concessie zijn komen te vallen ten opzichte van de huidige concessie, of dat op een later moment zullen gaan doen?
- 147 Wat wordt er bedoeld met het aandringen op meer transparantie door de beoogd concessiehouder? Zijn er signalen dat dit momenteel onder de maat is?
- 148 Waarom wordt ervoor gekozen om alleen te sturen op de betaalbaarheid van de tarieven in de spits?

- 149 Welke mogelijkheden zijn er om ook maximering te kunnen stellen op de tarieven van de niet-beschermd tickets?
- 150 Op basis waarvan wordt aangenomen dat internationale verbindingen voldoende tot stand komen in open toegang als er in de marktverkenning staat dat «als gevolg van de COVID-19-pandemie en de grote financiële uitdagingen is het niet aannemelijk dat er op afzienbare termijn op grote schaal lange afstandsverbindingen van en naar Nederland tot stand komen» (>circa 700km) (pagina 7 van de marktverkenning)?
- 151 Blijft het voor vervoerders nog altijd aantrekkelijk om in open toegang te rijden, nu de kosten voor materieel en energie zo hoog zijn? Zijn de conclusies uit de marktverkenning naar internationale verbindingen in open toegang uit december 2021 (voor de energiecrisis en gigantische inflatie) nog wel toepasbaar op deze tijd? In hoeverre zijn de recente exogene kostenstijgingen en ontwikkelingen op bijvoorbeeld de energiemarkt meegenomen in de inschatting of internationale lijnen in open toegang tot stand kunnen komen?
- 152 Hoe is de afweging gemaakt om de internationale verbindingen naar Berlijn (met uitzondering van de middagspits), Londen, Parijs en Frankfurt te schrappen uit de concessie? Hoe wordt de continuïteit van deze trajecten gewaarborgd?
- 153 Waarom wordt alleen de IC Amsterdam-Berlijn in de middagspits nog in de concessie opgenomen? Waarom niet op andere tijden? Hoe is deze afweging tot stand gekomen?
- 154 Wanneer is het onderzoek naar de gevolgen van de vertraging van Zuidasdok voor de referentielijnvoering afgerond? Wordt deze referentielijnvoering nog voor de start van de concessie geactualiseerd?
- 155 Behoudt NS de mogelijkheid ontheffing aan te vragen voor de bedieningseisen, na advies van de consumentenorganisaties? Zo ja, waarom is hierover in het PvE niets geregeld? Deelt u de mening dat dergelijke ontheffingen niet meer voor een hele concessieperiode zouden mogen gelden maar slechts voor één jaar, gezien het feit dat de vervoervraag kan veranderen en ook de onderhoudsroosters van ProRail kunnen wijzigen?
- 156 Hoe moeten de vier tijdsperiodes in bijlage 7 worden gelezen: werkdag overdag, ochtend en avond, weekend overdag en nacht? Valt in deze verdeling de ochtend en avondspits onder «ochtend en avond»? Zo ja, betekent dit dat in de avonden dezelfde frequentie wordt geboden als in de spits? Zo nee, betekent dit dat u in de spitsuren geen extra vervoer vraagt bovenop het vervoer dat op «werkdagen overdag» wordt aangeboden? Vindt u het wenselijk dat NS hierdoor de mogelijkheid krijgt alle spitsverbindingen te schrappen?
- 157 Kunt u verklaren waarom u akkoord gaat met een verbinding van één keer per uur in avonden en in het weekend tussen kleine stations terwijl op gedecentraliseerde lijnen in dunner bevolkt gebied over het algemeen ook op deze tijdstippen twee keer per uur de norm is?
- 158 Wat betekent de vermelding van het doorgroeimodel («8/4») in de volumedefinitie? Betekent dit dat de concessiehouder ook vervoer mag bieden dat valt binnen dit doorgroeimodel en dat het maximumvolume dus feitelijk dit doorgroeimodel is?
- 159 Welke prestatie-eisen stelt u aan IC Brussel, IC Berlijn en de stoptrein Roosendaal-Antwerpen en waar is dit geregeld in het PvE?

- 160 Herkent u zich in het beeld dat in decentrale concessies in het weekend over het algemeen vroegere verbindingen worden aangeboden terwijl het over het algemeen om vervoer gaat in dunner bevolkte gebieden? Zo ja, waarom stelt u dan geen strengere eisen in de nieuwe concessie?
- 161 Op welke manier gaat u zelf aan de slag om gerichte afspraken te maken met onderwijsinstellingen, grote werkgevers, werkgevers- en werknemersorganisaties en relevante overheidsorganisaties om spreiding over de uren van de dag en over de week te stimuleren?
- 162 Hoe wordt bepaald of een vervoerproduct wel of niet betaalbaar is?
- 163 Welke kaartsoorten worden door de concessieverlener niet beschouwd als beschermde reisrechten voor de consumentenmarkt?
- 164 Welk maatschappelijk belang dient u met het uit handen geven van de tariefbevoegdheid aan de concessiehouder terwijl deze bevoegdheid volgens de Wet personenvervoer 2000 juist bij uzelf ligt en ook decentrale concessieverleners ervoor hebben gekozen deze bevoegdheid niet uit handen te geven? Wat maakt dat uw afweging anders is dan die van de decentrale overheden en op welke wijze is dit in het belang van de reiziger?
- 165 Waarom heeft u niet gekozen voor een (twee)jaarlijks tarief- en productplan en inhoudelijke toetsing daarvan?
- 166 Waarom is het doen van een voorstel voor een referentieaanbod een «kan»-bepaling voor de concessiehouder en heeft u hier geen plicht van gemaakt? Betekent dit dat de concessiehouder ook kan nalaten een dergelijk aanbod te doen en deelt u de mening dat dit niet wenselijk is?
- 167 Kunt u reflecteren op het feit dat ondanks meerdere Kamermoties en het herhaaldelijk aandringen van consumentenorganisaties in de afgelopen tien jaar enkelvoudig in- en uitchecken nog steeds niet is gerealiseerd en het feit dat u desondanks het invoeren hiervan niet als eis opneemt in het PvE van de nieuwe concessie?
- 168 Klopt het dat u bij de «key performance indicator» (kpi) gerealiseerde aansluitingen op andere vervoerders alleen gaat kijken naar aansluitingen van NS richting die andere vervoerders en niet andersom? Deelt u de mening dat hierdoor een prikkel ontbreekt voor de concessiehouder om te wachten op reizigers van andere vervoerders met een kleine vertraging en bent u bereid dit aan te passen? Bent u ook bereid om met decentrale concessieverleners in overleg te gaan, zodat zij in hun concessies op eenzelfde manier gaan sturen voor aansluitingen en dat ook de infrastructuurbeheerder met dezelfde kpi's wordt aangestuurd?
- 169 Hoe voorkomt u dat met de nieuwe KPI minimalisering CO₂-uitstoot de vervoerder wordt geprikkeld om frequenties op rustige uren te verlagen? Is het niet beter om deze KPI specifiek te richten op de CO₂-uitstoot in de spits?
- 170 Is het uw voornemen ervoor te zorgen dat, evenals op de gedecentraliseerde Valleilijn waar vrijwel de hele dag vier keer per uur Amersfoort-Barneveld wordt gereden, ook tussen Amersfoort en Harderwijk, een dichter bevolkt gebied, meer frequent dan slechts twee keer per uur een sprinter wordt gereden?
- 171 Zijn de toegankelijkheidseisen in het voorliggende PvE hetzelfde als in decentrale concessies? Kunt u een overzicht geven van de eventuele afwijkingen?
- 172 Hoe gaat het in de praktijk werken, ook in relatie tot de capaciteitsverdeling op het spoor, dat NS in de middagspits een trein naar Berlijn moet rijden, terwijl in het PvE niets is opgenomen over de tegengestelde richting?

- 173 Wat is de reden dat stationsfietsenstallingen niet zijn opgenomen in het PVE?
- 174 Waarom vraagt u als maximumvolume in de referentielijnvoering 6-basis slechts twee keer per uur een sprinterverbinding op enkele baanvakken in stedelijk gebied in de Randstad en Brabant? Waarom kan dit op meerdere decentrale lijnen buiten de Randstad al vier keer per uur worden gereden?
- 175 Welk maatschappelijk belang dient u met het uit handen geven van de tariefbevoegdheid aan de concessiehouder terwijl deze bevoegdheid volgens de Wet personenvervoer 2000 juist bij uzelf ligt en ook decentrale concessieverleners ervoor hebben gekozen deze bevoegdheid niet uit handen te geven? Wat maakt dat uw afweging anders is dan die van de decentrale overheden en op welke wijze is dit in het belang van de reiziger?
- 176 Klopt het dat de stoptreinen in Limburg weer worden gecentraliseerd aangezien deze vallen onder de definitie van artikel 1 lid 1?
- 177 Bent u bereid alle concessie-eisen die gelden voor binnenlandse treinen ook te laten gelden voor de internationale treinen in de concessie zoals de eisen op het gebied van kwaliteit, service, geld terug bij vertraging, reisinformatie, punctualiteit, zitplaatskans? Zo nee, waarom stelt u dit soort eisen wel voor binnenlandse treinen maar niet voor grensoverschrijdende treinen? Juist het stellen van dit soort eisen maakt deze treinen toch onderscheidend van opentoeegangvervoer?
- 178 Wanneer worden de gesprekken en de besluitvorming over decentralisatie van de treindienst Zwolle-Leeuwarden afgerond?
- 179 Wanneer worden de gesprekken over decentralisatie Leeuwarden-Zwolle afgerond en wordt de Kamer geïnformeerd over uw besluit? Wat is de stand van zaken?
- 180 Blijft bij de nieuwe HRN-concessie de huidige frequentie op de spoorverbinding Leeuwarden-Zwolle gehandhaafd (dat wil zeggen minimaal twee intercity's en twee sprinters per uur)?
- 181 Gaat NS ook halteren op het nieuwe station Leeuwarden Werpsterhoeke – na realisatie – en station Heerenveen IJstadion bij evenementen, gezien het ruimtelijk-economische belang van de bediening van deze stations?
- 182 Wat betekent het feit dat u nog geen besluit heeft genomen over Leeuwarden-Zwolle voor de onderhandelingen met NS die binnenkort starten? Rondt u de gesprekken met de provincie voor die tijd af, zodat ook de financiële gevolgen voor de rest van de vervoerconcessie helder zijn?
- 183 Wat betekent uw keuze voor open toegang voor IC Berlijn voor het binnenlandse netwerk nu de IC Berlijn gebruik moet maken van het binnenlandse intercitypad en ProRail geen instrumenten heeft om een internationale opentoeegangvervoerder te dwingen ook de Nederlandse markt te bedienen? Wat betekent dit bijvoorbeeld als het aantal reizigers tussen Amsterdam en Deventer de komende tien jaar fors groeit, ook buiten de middagspits en de capaciteit van de IC Berlijn treinen ook buiten de middagspits noodzakelijk wordt voor binnenlandse reizigers?
- 184 Krijgen de internationale treinen in de concessie dezelfde regeling rond geld-terug bij vertraging als de binnenlandse treinen?
- 185 Waarom breidt u het nachtnet niet uit in het weekend naar andere stations binnen en buiten de Randstad, terwijl de vervoersvraag is gegroeid en de consumentenorganisaties hebben aangedrongen op uitbreiding van het aanbod? Deelt u de mening dat juist op deze momenten de kans op opentoeegangvervoer klein is omdat er wel maatschappelijke vraag is naar deze verbindingen, maar deze niet allemaal volledig rendabel zullen zijn?

- 186 Wat bedoelt u met de zin «De huidige hoeveelheid treinen (frequenties) en de huidige Baanvakken waarop zij rijden (infrastructuur) vormen het uitgangspunt voor het begin van de concessieperiode.»? Waarom garandeert u niet als absoluut minimum voor de concessie de hoeveelheid treinen zoals voorgenomen in dienstregeling 2023 zonder de recente afschalingen zodat de reiziger er niet op achteruit kan gaan?
- 187 Waarom handhaaft u bestaande ontheffingen voor de bedieningsvereisten (o.a. op de vroege ochtend op zaterdag en zondag) terwijl in de afgelopen tien jaar de vervoersvraag ook op deze momenten is gestegen? Waarom heeft u niet al deze ontheffingen opnieuw beoordeeld?
- 188 Heeft u een analyse gedaan van bestaande nachttreinen die ingekocht zijn door decentrale overheden of deze in deze nieuwe concessieperiode onderdeel kunnen worden van de HRN-concessie, gezien de aangetoonde vervoervraag en daarmee het maatschappelijke belang van deze verbindingen? Zo nee, waarom neemt u deze verbindingen zoals Amersfoort-Utrecht, Haarlem-Amsterdam en Utrecht-Nijmegen niet op in de concessie?
- 189 Bent u bereid voor de sprinter Zwolle-Leeuwarden in de nieuwe concessie tenminste zeven dagen per week een frequentie van twee keer per uur te eisen (ook in avonduren) indien deze lijn niet wordt gedecentraliseerd?
- 190 Waarom maakt u in het PvE in de volumedefinitie geen onderscheid tussen sprinters en intercity's, omdat deze een eigen vervoermarkt bedienen? Betekent dit dat NS de vrijheid heeft op een traject geen sprinters of geen intercity's te rijden als er maar aan de minimumeisen wordt voldaan? Zo ja, vindt u dit wenselijk aangezien beide vervoersystemen een andere vervoermarkt bedienen en er voor beide een maatschappelijke vraag is?
- 191 Klopt het dat de bediening van Utrecht Maliebaan en het doorrijden van de intercity's Vlissingen-Rotterdam Centraal over de hsl niet is verwerkt in de referentielijnvoering 6-basis en daardoor geen onderdeel is van de volume-definitie? Zo ja, bent u bereid deze referentielijnvoering te actualiseren?
- 192 Waarom wilt u de concessiehouder toestaan tarieven te differentiëren naar tijd en/of plaats (spitsheffing) terwijl uw ambtsgenoot dit niet toestaat op de snelweg? Deelt u de mening dat het vervoer over de snelweg hierdoor in een betere concurrentiepositie komt?
- 193 Deelt u de mening dat extra eisen voor het aantal en de omvang van de fietsplekken in de trein noodzakelijk zijn nu het aantal plekken in recent nieuw materieel van NS te laag is en deze plekken vaak ook te klein zijn voor veel gangbare fietsen?
- 194 Waarom verplicht u de concessiehouder niet om op elk station een kaartautomaat aan te bieden zoals de consumentenorganisaties in het Locov bepleiten?
- 195 Waarom wordt het gratis Kids Vrij abonnement niet meegenomen in het PvE met het oog op het van jongs af aan stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer?
- 196 Waarom dwingt u de concessiehouder niet tot het realiseren van meer tariefintegratie met het overige openbaar vervoer, bijvoorbeeld door de concessiehouder verplicht te laten aansluiten bij het minimumtarief conform het Landelijk Tarievenkader (LTK), waar alle andere vervoerders zich ook aan houden?
- 197 Wat bedoelt u met de zin «Ook zal er aandacht zijn voor het dubbel opstaptarief binnen de ov-keten.»? Waarom heeft u niet expliciet in de concessie opgenomen dat het dubbel opstaptarief vanaf de start van de concessie moet worden afgeschaft zoals breed geadviseerd door stakeholders?

- 198 Kunt u toelichten waarom het kabinet voornemens is de tolheffing in de Westerscheldetunnel versneld op te heffen maar de hsl-toeslag gedurende de hele concessietermijn te handhaven? Past het binnen het klimaatbeleid om op de autosnelweg nergens tol te heffen maar op het spoor wel?
- 199 Vindt u het gerechtvaardigd de hsl-toeslag te handhaven nu gekozen is voor V200-materieel in plaats van V250-materieel en de reistijdwinst van de hsl voor het overgrote deel komt door de kortere afstand en niet door het snellere materieel? Zou de hsl niet juist goedkoper moeten zijn, nu NS door de korte reistijd per uur op dezelfde stoel meer reizigers kan vervoeren?
- 200 Waarom vraagt u voor kinderen slechts een gereduceerd tarief terwijl op dit moment de meeste kinderen gratis reizen?
- 201 Bent u bereid om van de concessiehouder te eisen dat er een aantrekkelijk product komt voor scholieren? Deelt u de mening dat een dergelijk product wenselijk is nu NS de bijabbonnementen heeft afgeschafte en er wel aantrekkelijke tarieven zijn voor kinderen en studenten maar niet voor scholieren?
- 202 Waarom schaft u de loket- en de kaartautomaattoeslag niet af zoals geadviseerd wordt door de consumentenorganisaties? Deelt u de mening dat deze toeslagen geen toegevoegde waarde meer hebben, maar vooral reizigers benadelen die afhankelijk zijn van kaartautomaat en/of loket waar geen extra vervoersprestatie tegenover staat?
- 203 Wat zijn de financiële consequenties voor NS voor de bepaling over het fietsparkeren zolang er geen afspraken zijn over de stationsagenda? Klopt het dat dit een open einde is omdat er nog geen zicht is op sluitende en geborgde afspraken over de exploitatie van de fietsenstallingen? Kunt u garanderen dat deze sluitende afspraken wel worden gemaakt en geborgd voordat de concessie definitief wordt? Zo nee, waarom kiest u voor dit open einde, wat onzekerheid geeft voor reizigers en financiële risico's voor NS?
- 204 Waarom beschermt u wel de korting voor senioren in de daluren, maar niet de korting voor overige reizigers? Is dit maatschappelijk wenselijk, nu veel senioren een ruim pensioen hebben terwijl veel jongeren een lager inkomen hebben?
- 205 Wat vindt u ervan dat er in tegenstelling tot tien jaar geleden nauwelijks nog abonnementen zijn die geldig zijn in al het openbaar vervoer? Deelt u de mening dat het maatschappelijk wenselijk is dat er aantrekkelijke producten komen voor de hele ketenreis van frequente ov-reizigers?
- 206 Bent u ermee bekend dat reizigers in Utrecht met de U-OV Regio gemak abonnement voor minder dan 100 euro een maand lang kunnen reizen in al het ov (bus, tram, trein), terwijl bij een NS Traject Vrij (het door u beschermde abonnement) voor een maand alleen al het traject Houten Castellum-Hollandsche Rading enkele tientallen euro's duurder is? Wat vindt u van de hoogte van het Traject Vrij abonnement? Wat vindt u ervan dat NS het veel goedkopere regio-abonnement niet promoot op de eigen website, waardoor reizigers in Utrecht onnodig duur uit zijn?
- 207 Waarom is de aanwezigheid van toiletten in de trein slechts een inspanningsverplichting? Bent u bereid de aanwezigheid van toiletten expliciet te eisen zoals in de huidige concessie? Zo nee, waarom niet?
- 208 Zorgt u voor volwaardige intercitystops bij station Dordrecht op de lijn Rotterdam-Breda?
- 209 Wordt het huidige aantal sprinters op de lijn tussen Rotterdam en Dordrecht in de nieuwe concessie gehandhaafd?