

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de Voorgenomen hoofdralnetconcessie en plan B (Kamerstuk 29 984, nr. 1103)

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

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

Inleiding

De leden van de VVD-fractie danken de Staatssecretaris voor de brief waarin een uitwerking wordt gegeven aan het plan B voor de Hoofdrailnetconcessie (hierna: HRN-concessie). De leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de Kamerbrief «Voorgenomen HRN-concessie en plan B» (hierna: de brief). Zij hebben daarbij nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de brief over het uitwerken van een plan B voor het geval de voorgenomen HRN-concessie niet, of niet tijdig, tot stand komt. In de brief valt te lezen dat het uitgangspunt van de Staatssecretaris is en blijft dat de concessie voor eind 2023 onderhands wordt gegund aan Nederlandse Spoorwegen (NS). Deze leden roepen de Staatssecretaris met klem op om hieraan vast te houden en de onderhandse gunning van het HRN in minimaal de huidige omvang voor eind 2023 uit te voeren.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief. Deze leden hebben over de inhoud van deze brief en naar aanleiding van deze brief nog enkele vragen aan de Staatssecretaris.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brief voor de voorgenomen HRN-concessie, mocht het onverhoopt niet lukken om voor 2024 tot een nieuwe HRN-concessie te komen. Deze leden benadrukken het belang daarvan en gaan ervanuit dat de Staatssecretaris alles op alles zet om te voorkomen dat er geen nieuwe HRN-concessie afgesloten zou worden.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de brief. Het lid van de BBB-fractie heeft nog wel een vraag.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen allereerst in de motie over plan B – onder meer – de oproep tot «het zoveel mogelijk beperken van andere risico's». De brief lijkt echter als enig vangnet een noodconcessie te noemen voor de situatie waarin de beoogde HRN-concessie niet (direct) verleend kan worden. Is de Staatssecretaris van mening dat hiermee volledig voldaan is aan de opdracht om andere risico's zoveel mogelijk te beperken?

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd of de Staatssecretaris de opvatting van de VVD deelt, dat de brief eventuele risico's niet zozeer lijkt te beperken, als wel vooral vooruit lijkt te schuiven, namelijk naar het instellen van een noodconcessie en overleg met de Europese Commissie (EC) over de nieuwe voorwaarden voor onderhandse gunning die volgens de Staatssecretaris ook nog niet helder zijn. Kan de Staatssecretaris dit nader onderbouwen?

De leden van de VVD-fractie zien de dreigende ingreep door de Eurocommissaris Vălean (zoals verwoord in haar brief aan de Staatssecretaris van 18 juli 2022 en de herhaling van die boodschap op 5 december 2022¹), als ernstig risico. Kwalificeert de Staatssecretaris een mogelijke ingreep ook als «risico» in de zin van de motie over plan B? Zo ja, kan de Staatssecretaris gedetailleerd toelichten welke stappen zij concreet ondernomen heeft sinds 5 december 2022 om die risico's – conform de opdracht van de motie – «zoveel mogelijk te beperken»?

De leden van de VVD-fractie wijzen de Staatssecretaris op het risico van het niet uitvoeren van een marktanalyse, alvorens tot gunning wordt overgegaan. Beschouwt de Staatssecretaris de door de Kamer aangenomen motie om géén marktanalyse uit te voeren (Kamerstuk 29 984, nr. 1012) eveneens als een «risico» in de zin van bovenstaande motie over plan B? Zo ja, hoe weegt zij dat risico en wat heeft zij gedaan om dit risico zoveel mogelijk te beperken?

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief dat uit eerder onderzoek van de Staatssecretaris gebleken zou zijn «dat aanbesteden van de integrale HRN-concessie op de korte termijn zeer complex en risicovol is. Dit vanwege de omvang van het HRN en de risico's die dit oplevert voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer.» Is de Staatssecretaris van mening dat deze conclusie automatisch ook geldt voor het aanbesteden van delen van het HRN, dus individuele spoorlijnen die nu tot het HRN behoren maar ook separaat aan te besteden zijn? Deze leden zijn benieuwd waarom dit het geval zou zijn, welk onderzoek daaraan ten grondslag ligt en hoe die opvatting zich verhoudt tot de kritiek van de EC, welke gericht is op de omvang van de beoogde concessie. Kan de Staatssecretaris het bovenstaande citaat uit haar brief van 6 juni 2023 tevens afzetten tegen de brief van 12 juni 2020 waarin haar voorganger schreef: «(...) dat aanbesteden van de integrale HRN-concessie zeer complex en risicovol is vanwege de omvang van het HRN en daardoor risico's oplevert voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer.» Kunnen deze leden hieruit concluderen dat sinds juni 2020 geen actie ondernomen is om te bepalen of de aanbesteding van delen van de HRN-concessie net zo «complex en risicovol» zou zijn? Zo nee, hoe zit het dan? Zo ja, waarom niet en vindt de Staatssecretaris dat daarmee correct uitvoering is gegeven aan de opdracht om de risico's zoveel mogelijk te beperken, zoals de motie over Plan B van de Staatssecretaris verlangt?

De EC en het vierde spoorwegpakket

De leden van de VVD-fractie lezen verder in de brief: «Zoals hierboven vermeld is dit geoorloofd onder de Europese regelgeving wanneer de dienstverlening op het HRN op 1 januari 2025 uitvalt of dreigt uit te vallen. Deze route is het beste alternatief voor de reiziger om de dienstverlening op het HRN op korte termijn te borgen.» Is de Staatssecretaris van mening dat de inzet van een noodconcessie ook toegestaan is voor een situatie waarin het personenvervoer per 1 januari 2025 uitvalt, of dreigt uit te

¹ <https://www.nporadio1.nl/uitzendingen/sven-op-1/3bf8445d-682d-45fb-8ac7-215bca8e7632/2022-12-06-sven-op-1-met-staatssecretaris-van-infrastructuur-vivianne-heijnen>.

vallen, maar waarbij ook sinds 2016 bekend was dat de Europese regels zouden veranderen? En Nederland dus ruim de tijd gehad heeft om zich hierop voor te bereiden? Kan de Staatssecretaris aangeven of zij van mening is dat haar ministerie sinds de totstandkoming van die regels in 2016 voldoende heeft voorbereid op de komst daarvan, en zo dus voldoende gedaan heeft om de risico's zoveel mogelijk te beperken, zoals de motie over plan B eiste? Kan de Staatssecretaris ook toelichten hoe de inzet van een noodconcessie onder deze omstandigheden zich volgens haar verhoudt tot de Europese regels en of dat toegestaan is? Kan zij daarbij ook ingaan op de verhouding tussen de noodconcessie en de brief van Eurocommissaris Vălean van 18 juli 2022?

De leden van de VVD-fractie zijn ook benieuwd of na de toezending van de brief van 6 juni jl. nog overleg is gevoerd met de EC over de inzet van een noodconcessie en, zo ja, wat de uitkomsten hiervan waren. Kan de Staatssecretaris in dit verband toelichten of de EC de inzetbaarheid en juridische houdbaarheid van een noodconcessie zoals voorgesteld in de genoemde brief onderschrijft?

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief over de onderhandse gunning van een HRN-concessie ná 2024: «Dit zal waarschijnlijk overleg met de Europese Commissie vereisen aangezien de nieuwe Europese voorwaarden in de praktijk nog niet door EU-lidstaten zijn getest en ook nog onvoldoende lijken te zijn uitgekristalliseerd. Het zal duidelijk zijn dat deze onderhandse gunning onder de nieuwe Europese voorwaarden ook tijd en nadere uitwerking vergt.» Haar voorganger schreef exact drie jaar eerder, op 12 juni 2020 (Kamerstuk 29 984, nummer 899): «Vanaf 2024 gelden nieuwe Europese voorwaarden voor onderhands gunnen. Deze voorwaarden zijn nog niet uitgekristalliseerd. Dat maakt het inherent onzekerder om op dit moment te beslissen om onderhands te gunnen op basis van de nieuwe voorwaarden. (...)». Kan de Staatssecretaris toelichten hoe het mogelijk is dat zij gedurende deze periode van drie jaar niet in staat is geweest om de voorwaarden, die zij in 2020 als «niet uitgekristalliseerd» beschouwde, in 2023 nog steeds als «niet uitgekristalliseerd» betitelt, terwijl zij juist drie jaar de tijd had om dat juist wel uit te laten kristalliseren?

Klopt het beeld dat de leden van de VVD-fractie krijgen na het vergelijken van beide brieven dat de Staatssecretaris geen enkele actie ondernomen heeft om tot uitkristallisering te komen? Zo ja, waarom niet? Zo nee, wat heeft zij wel gedaan? Kan de Staatssecretaris toelichten welke voorwaarden volgens de Staatssecretaris in 2020 nog niet opgehelderd waren en welke dat anno 2023 nog steeds niet zijn? En in welk opzicht verschillen die onduidelijkheden onderling? Welke van de in 2020 geconstateerde onduidelijkheden zijn inmiddels opgelost en welke nog niet? Deze leden lezen zijn benieuwd of de Staatssecretaris sinds 2020 contact heeft gezocht met de EC om tot opheldering van de «nog niet uitgekristalliseerde voorwaarden» te komen en wat de uitkomst van dat overleg is geweest.

Tot slot zijn de leden van de VVD-fractie benieuwd of de brief van Eurocommissaris Vălean van 18 juli 2022 en de herhaling van de boodschap daaruit op 5 december 2022 in het gesprek tussen de Eurocommissaris en Staatssecretaris, haar hebben gemotiveerd om toch het overleg met de EC te zoeken over de kennelijk «niet uitgekristalliseerde voorwaarden»? Zo nee, waarom niet? Zo ja, tot welke concrete acties heeft dat geleid en hoe geeft dat invulling aan het «zoveel mogelijk beperken van de risico's» zoals de motie over plan B vereist?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie vragen de Staatssecretaris of zij een nieuwe stand van zaken kan geven van het proces rond de onderhandelingen met NS en gesprekken met de EC over de onderhandse gunning van het HRN. Kan de Staatssecretaris ingaan op de planning van de onderzoeken naar meer marktwerking op het spoor? In hoeverre is bijvoorbeeld het compartimenteren (in regio's) van het HRN, zoals eerder bepleit door ProRail, hier onderdeel van? In het geval dat de Staat ongelijk krijgt; wat betekent dit voor de omvang van het HRN?

Kan de Staatssecretaris toelichten waarom slechts één verlengingsoptie is opgenomen in de huidige HRN-concessie? Vindt zij het verstandig meerdere van deze opties op te nemen in de nieuwe concessie? Wat wordt concreet verstaan onder «wat niet in redelijkheid van NS kan worden verwacht» in geval van een verplichting tot verlenging? Hoe toetst de Staatssecretaris dat? Aan welke voorwaarden uit de huidige concessie, zoals kritieke prestatie-indicatoren (KPI's), is NS dan wel of niet gehouden? Kan de Staatssecretaris toelichten welke nieuwe Europese voorwaarden nog niet zijn uitgekristalliseerd? In hoeverre is het ministerie bezig met een anticiperende invulling van deze voorwaarden? Hoe verklaart u het dat sinds het schrijven van uw voorganger drie jaar geleden (Kamerstuk 29 984, nr. 899), deze voorwaarden nog altijd niet helder zijn? Welke stappen heeft u daartoe genomen?

De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris ook kan kiezen voor een openbare aanbestedingsprocedure. Hoeveel partijen, verwacht de Staatssecretaris, kunnen in aanmerking komen voor deze aanbesteding? Gaat het hier om het aanbesteden van het HRN als geheel, delen van het HRN of zelfs individuele lijnen? Ligt het in de lijn der verwachting dat een andere vervoerder dan NS voldoende materieel voorhanden heeft om hierin te voorzien? De leden van de D66-fractie zijn benieuwd of in geval van een openbare aanbesteding een andere partij dan NS überhaupt een dergelijke aanbesteding kan winnen, bijvoorbeeld op basis van het noodzakelijke materieel.

De leden van de D66-fractie merken op dat de alternatieve onderhandse gunning op het eerste oog lijkt op de gunning van de nieuwe HRN-concessie. Kan de Staatssecretaris ingaan op de verschillen? Ligt het in de lijn der verwachting dat de EC akkoord zal gaan met een dergelijke tijdelijke onderhandse gunning in het geval dat zij de nieuwe onderhandse gunning van de HRN-concessie afwijst op vergelijkbare gronden? De duur van de tijdelijke onderhandse gunning is beperkt tot twee jaar. In die periode zal de Staatssecretaris dan niet alleen de openbare aanbesteding moeten voorbereiden, maar ook «de juiste randvoorwaarden daarvoor creëren en inventariseren op welke wijze de governance (sturing en coördinatie) van ons systeem daarop ingericht moet worden». Is die twee jaar daarvoor voldoende? Waarom werkt de Staatssecretaris niet nu alvast voor de zekerheid aan het creëren van de randvoorwaarden en het inventariseren van de wijze van governance om te voorkomen dat het probleem vooruitschuift?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie horen graag meer over hoe in een eventueel plan B om zou worden gegaan met de verschillende moties die de Kamer heeft aangenomen naar aanleiding van de debatten over het Programma van Eisen voor de HRN-concessie.

De leden van de CDA-fractie horen ook graag wat een eventuele uitvoering van een plan B betekent voor de gesprekken tussen de Staatssecretaris en NS over deze eisen aan de concessie.

SP-fractie

De leden van de SP-fractie hebben niet ingestemd met het voorstel om een plan B uit te werken. De Kamer heeft eind 2022 in meerdere moties duidelijk uitgesproken dat niet getornd mag worden aan de positie van NS als vervoerder op het hoofdrailnet. Het toestaan van meer concurrentie op het Nederlandse spoornet zou het treinaanbod in Nederland versnipperen, de dienstverlening versralen en de democratische controle op een belangrijke publieke dienst uithollen. Bovendien zijn andere treinvervoerders, veelal dochterpartijen van buitenlandse staatsbedrijven, niet gebonden aan het Nederlandse vervoersgebied waar zij actief willen worden en kennen zij minder verantwoordingsverplichtingen dan NS, dat als staatsdeelneming voor 100% in handen is van de samenleving en daar ook dividend aan uitkeert.

De leden van de SP-fractie vrezen dat met het uitwerken van een plan B kostbare tijd en expertise verloren is gegaan. Meerdere rechtszaken hebben aangetoond dat Nederland met de voorgenomen concessieverlening in haar recht staat. Het uitwerken van een alternatief achtten deze leden dan ook onnodig en lijkt als uitnodiging te hebben gefungeerd voor de EC en commerciële vervoerders om zich te storten op de verdeling van lucratievere delen van het Nederlandse spoornetwerk. Dat Nederland als eerste EU-lidstaat te maken kreeg met de overgangsregeling in de spoorordering lijkt voor de EC aanleiding te zijn geweest om een voorbeeld te stellen richting andere lidstaten om de introductie van zoveel mogelijk marktwerking niet te dwarsbomen.

De leden van de SP-fractie constateren dat veel buitenlandse treinaanbieders deze handschoen hebben opgepakt. Kort voor de deadline in juni hebben meerdere vervoerders zich gemeld bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) met hun interesse in delen van het Nederlandse spoorvervoer, evenals voor de internationale treinverbindingen die vanuit Nederland worden bediend. Het doen van zo'n melding bij de ACM schept nauwelijks verplichtingen voor vervoerders, maar creëert wel een hoop onrust die ten koste gaat van ambtelijke en bestuurlijke capaciteit die ook benut had kunnen worden voor het gereedmaken van de dienstregeling zoals die is vastgesteld vanuit de Kamer.

De leden van de SP-fractie vinden het onverstandig dat de Staatssecretaris tot de ACM-deadline heeft gewacht met het uitvoeren van de aangenomen moties die bepalen dat de internationale treinverbindingen naar grote Europese steden in de concessie voor het hoofdrailnet moeten worden opgenomen. Nederland zou geen proeftuin moeten zijn voor de EC om te experimenteren met meer marktwerking op een essentiële dienstverlening met een publiek belang, zo menen deze leden. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat zij nog steeds van plan is om de motie Alkaya c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 1013) ongewijzigd uit te voeren? Zo nee, waarom niet?

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris tot slot hoe zij terugkijkt op het gehele proces rondom de nieuwe concessie. Deelt zij de mening dat Nederland voortaan zelf moet kiezen wie er op haar publiek gefinancierde spoor mag rijden? En deelt zij de mening dat de reiziger belang heeft bij een overzichtelijk aanbod van vervoer met langdurige en bindende verplichtingen ten aanzien van de dienstregeling, stiptheid en serviceverlening?

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie zijn het met de Staatssecretaris eens dat het uitgangspunt moet blijven om de HRN-concessie voor het einde van 2023 te gunnen. De Staatssecretaris gaat in haar brief in op een eventueel plan B voor het geval de HRN-concessie niet zoals voorzien gegund kan worden en de dienstverlening aan de reizigers moet worden geborgd. Kan de Staatssecretaris, zo vragen deze leden, garanderen dat, mocht er onverhoopt sprake zijn van een plan B, de dienstverlening aan de reizigers niet in het geding komt en de dienstregeling niet als gevolg van het niet tijdig kunnen gunnen wordt afgeschaald en/of de tarieven als gevolg van het niet tijdig kunnen gunnen fors worden verhoogd? Zo nee, kan de Staatssecretaris toelichten waarom het niet tijdig kunnen gunnen van de HRN-concessie wel kan leiden tot een afschaling van de dienstregeling en/of het verhogen van tarieven?

Ten aanzien van de komende gunning van de HRN-concessie, die volgens plan voor eind 2023 onderhands moet worden vergund, hebben de leden van de GroenLinks-fractie nog enkele vragen aan de Staatssecretaris. Allereerst vragen deze leden naar de stand van zaken van de ontwerp-concessie? Loopt alles volgens planning? Zo nee, waar zit de vertraging in en welke mogelijke risico's ziet de Staatssecretaris de komende maanden nog in het proces? En kan de Staatssecretaris aangeven wanneer de Kamer de concept-concessie ontvangt? En kan zij toezeggen dat de concept-concessie niet eerder verspreid zal worden, en/of openbaarge-maakt wordt, voordat de Kamer is geïnformeerd?

Ten tweede vragen de leden van de GroenLinks-fractie naar de stand van zaken met betrekking tot de vraag of de Staatssecretaris voornemens is om de internationale lijnen in de HRN-concessie op te nemen? De afgelopen weken zijn er diverse berichten verschenen over vervoerders die aangaven in de toekomst mogelijk internationale lijnen te willen gaan rijden in open access. Kan de Staatssecretaris aangeven of zij de mening van deze leden deelt dat het van het grootste belang is dat de internationale lijnen ook de komende jaren op een kwalitatief hoogwaardige en frequente manier worden uitgevoerd tegen redelijke tarieven? Zo ja, deelt zij dan ook de mening van deze leden dat het van groot belang voor de continuïteit is dat zij kan sturen op de kwaliteit, frequentie en betaalbaarheid? Hoe gaat zij dit borgen wanneer zij er onverhoopt voor zou kiezen om de internationale lijnen niet in de HRN-concessie op te nemen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn, zoals bekend, groot voorstander van het uitbreiden en versterken van het internationaal reizigersvervoer per spoor omdat dit een belangrijke bijdrage levert aan de verduurzaming van het reizen en ook bijdraagt aan de bereikbaarheid van de buurlanden. Deze leden maken zich op dit moment zorgen over de continuïteit en de kwaliteit van het toekomstige internationale spoorvervoer. Wanneer de internationale lijnen niet in de HRN-concessie worden opgenomen, zijn er voor de overheid geen directe sturingsmiddelen om de kwaliteit en de continuïteit te waarborgen. Het risico bestaat dat open access vervoerders alleen op winstgevende lijnen en winstgevende tijden gaan rijden. Hierdoor is er een groot risico dat het internationale spoorwegnetwerk van en naar Nederland niet zal verbeteren, maar juist (fors) zal verslechteren. Daarnaast kan dit grote gevolgen hebben voor het personeel dat op deze lijnen rijdt. Zij gaan dan immers een onzekere toekomst tegemoet wanneer open access vervoerders op ieder moment kunnen besluiten om, op basis van bedrijfsvoering, te stoppen met het rijden van bepaalde treinen. Deelt de Staatssecretaris deze zorgen? Zo ja, is zij van plan om

spoedig een besluit te nemen over het opnemen van de internationale lijnen in de HRN-concessie? Zo nee, waarom deelt zij deze zorgen niet?

Tot slot willen de leden van de GroenLinks-fractie in bredere zin hun zorgen uiten over de staat van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer, zowel de treinen op het HRN, de regionale treinen en het stad- en streekvervoer zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van vele miljoenen mensen die dagelijks de trein, metro, bus of tram gebruiken om naar hun werk, studie of familie en vrienden te reizen. Deze leden zien echter dat door de afschaling van de dienstregelingen in de afgelopen periode, de bezuinigingen die ook voor de komende jaren nog dreigen en door de forse stijging van de tarieven die ook voor komend jaar weer op de plank liggen, het openbaar vervoer steeds minder aantrekkelijk en toegankelijk wordt.

De leden van de GroenLinks-fractie missen bij de Staatssecretaris een gevoel van urgentie dat het belangrijk en noodzakelijk voor de toekomst van het openbaar vervoer is dat er alles aan gedaan wordt om het openbaar vervoer niet nog onaantrekkelijker te laten worden. Wanneer de dienstregelingen verder worden versoerd en de tarieven opnieuw fors zullen stijgen, dan zullen sommige mensen overstappen naar de auto en andere mensen zullen minder mobiel worden. Het zal dan in de nabije toekomst lastig worden om deze mensen weer terug in het openbaar vervoer te krijgen. Ook zullen door verdere versoeringen er minder nieuwe mensen een baan vinden in het openbaar vervoer en met de te verwachte hoge uitstroom de komende jaren in de sector, vanwege de pensionering van veel medewerkers, ook lastig worden om, wanneer er over een aantal jaar wel weer meer geïnvesteerd wordt, later nieuwe medewerkers te werven. Kortom: nu niet investeren is in alle opzichten onverstandig. Deze leden zouden daarom graag zien dat de Staatssecretaris een forse kwaliteitsimpuls aan het openbaar vervoer geeft en samen met de vervoerders en regionale overheden alles in het werk stelt om het openbaar vervoer aantrekkelijker, toegankelijker en betaalbaarder te maken. Graag ontvangen deze leden hierop een uitgebreide reactie van de Staatssecretaris.

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat verschillende noodmaatregelen bestaan, zoals onderhandse gunning van een concessie, een formeel akkoord tot verlenging van een bestaande concessie of het opleggen van bepaalde openbaredienstverplichtingen. In de huidige concessie is reeds een verlenging als optie opgenomen en uitgewerkt. Deze leden vragen of de Staatssecretaris op de hoogte is van de positie van NS over deze verlengingsoptie op dit moment. Zij vragen of er op dit zwaarwegende factoren zijn die inzet van deze verlengingsoptie verhinderen. Zij vragen of de Staatssecretaris op dit moment, als concessieverlener, overwegingen heeft om eventueel anders te besluiten.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat het niet voor de hand ligt om als plan B direct te kiezen voor een openbare aanbesteding. Het ligt meer voor de hand de huidige concessie tijdelijk te verlengen en vervolgens onder de nieuwe Europese voorwaarden een aanbesteding te doen. Deze leden vragen of deze nieuwe Europese voorwaarden gevolgen hebben voor de aard en inhoud van de HRN-concessie, of dat uitgesloten is dat bepaalde diensten binnen de concessie zo'n nieuwe aanbesteding zouden verhinderen. Zij vragen de Staatssecretaris nader te beargumenteren waarom deze optie het beste alternatief voor de reiziger is om de dienstverlening op het HRN op korte termijn te borgen.

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie leest in de brief dat het aanbesteden van de HRN-concessie op de korte termijn zeer complex en risicovol is, vanwege de omvang van het HRN en de risico's die dit oplevert voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer. Welke risico's zijn dit concreet voor opdrachtgever en opdrachtnemer?