



Aan Staatssecretaris

nota

Beantwoording feitelijke vragen TK PvE nieuwe HRN-  
concessie

**TER BESLISSING**

**Datum**

12 oktober 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/237180

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Aansturing NS en ProRail

**Beslistermijn**

20-10-2022

**Bijlage(n)**

1

**Aanleiding**

Op 7 oktober jl. heeft de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat u 209 feitelijke vragen voorgelegd die betrekking hebben op het Programma van Eisen (PvE) voor de nieuwe concessie Hoofdrailnet. In de bijlage treft u de beantwoording.

NB: Op 1 november staan er twee commissiedebatten gepland over het PvE. Daarvóór zullen er twee besloten technische briefings plaatsvinden over het contact met de Europese Commissie binnen dit traject: één met de Europese Commissie, en één met uw ambtenaren.

**Geadviseerd besluit**

Uw akkoord op verzending van de bijgevoegde antwoorden op de feitelijke vragen van de Kamer.

**Kernpunten**

- Een belangrijk thema binnen de gestelde vragen is het snijvlak marktordening-decentralisaties-opentoeegangvervoer. Daarbij krijgen internationale treindiensten ook veel aandacht. Over beide thema's zijn gelijktijdig met de Kamerbrief over het PvE ook Kamerbrieven verstuurd en beide thema's staan expliciet op de agenda's van de komende commissiedebatten.

Op het gebied van internationale treindiensten geeft u aan dat u verwacht dat er een beter product voor de reiziger kan ontstaan door lange afstandsdiensten uit de concessie te halen en in plaats daarvan onder open toegang tot stand te laten komen. Uit de marktverkenning blijft dat de verwachting is dat deze diensten ook onder open toegang tot stand zullen komen. Lijnen met een sterke binnenlandse functie (IC-Brussel en deels IC-Berlijn) blijven behouden in de concessie.

Met betrekking tot de binnenlandse marktordening geeft u aan dat een integrale hoofdrailnetconcessie nodig is voor een hoogwaardig en samenhangend netwerk. Daarbij geeft u wel aan de omvang van het HRN nog eens tegen het licht te willen houden in een onderzoek (cf. Kamerbrief PvE en Kamerbrief uitgangspuntenkader decentralisatie). Over de mogelijkheid tot verdere decentralisatie geeft u aan dat het marktordeningsonderzoek uit 2020 aanleiding is geweest om het

'uitgangspuntenkader decentralisaties' op te stellen, wat helpt om per casus tot de afweging te komen of een lijn beter landelijk of decentraal georganiseerd kan worden.

- De Kamer heeft ook veel aandacht voor de opvattingen van de Europese Commissie en de (mogelijke) juridische gevolgen die in het verlengde daarvan liggen. Daarom is recent ook media-aandacht geweest, als gevolg van het publiceren van de politieke brief van Eurocommissaris Vălean bij verzending van de Kamerbrief. In de beantwoording van de vragen geeft u aan van oordeel te zijn geen marktanalyse uit te hoeven voeren. Verder geeft u aan sinds twee jaar in gesprek te zijn met de Europese Commissie over de gunning van het hoofdrailnet en deze gesprekken voort te willen zetten. U straalt uit hier samen uit te willen komen. Met betrekking tot de duur van de implementatieperiode geeft u aan dat NS heeft aangegeven te verwachten een jaar daarvoor nodig te hebben. Er staat nog één punt open: u geeft aan de onderbouwing die NS daarvoor heeft opgesteld en de ontwikkeling van opties voor de duur van de concessie te delen met de Kamer. Dit is nog afhankelijk van een check van NS op (eventuele) bedrijfsgevoelige informatie in dit document. Reactie hierop volgt zsm.
- Inhoudelijk gaat tevens aandacht uit naar het financiële aspect van de nieuwe concessie, waaronder de tarieven en betaalbaarheid van het product. Daarnaast komen volume, *mobility as a service* (MaaS), KPI's, de deur-tot-deurreis, aspecten van het geboden vervoerproduct en het delen van data door de concessiehouder terug als thema's. Op vragen rond het beleggen van de tariefbevoegdheid bij NS antwoordt u dat NS de ruimste kennis over de optimale inrichting van de tariefstructuur heeft. Daarbij geeft u aan de tarieven van beschermde kaartsoorten te maximaliseren – zoals in de huidige concessie ook het geval is – opdat de betaalbaarheid van het product niet in het gedrang komt. Verder geeft u aan dat u de concessiehouder toestaat tarieven te differentiëren (binnen door u opgelegde grenzen) omdat de capaciteit van het spoorstelsel tegen haar grenzen aanloopt en op deze manier wordt bijgedragen aan het beter spreiden van reizigers.
- U doet een aantal toezeggingen in de beantwoording van de feitelijke vragen:
  - 1) In het voorjaar van 2023 informeert u de Kamer over de uitkomsten van het onderzoek naar open toegang.
  - 2) U informeert de Kamer nader over het onderzoek naar de tariefstructuur bij het delen van de ontwerpconcessie.
  - 3) U geeft een nadere toelichting op een evt. EU pilot procedure in de technische briefing.
  - 4) U verstrekt een overzicht van gevoerde gesprekken met de EC tijdens de technische briefing.
  - 5) U geeft een overzicht op hoofdlijnen van de "juridische en financiële risico's" die beschreven worden in de brief van de Eurocommissaris tijdens de technische briefing.

**Datum**

12 oktober 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/237180

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Aansturing NS en ProRail

**Aan**

Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

1

N.b.: De beantwoording van vraag 15 omtrent de financiering van internationale feiten is afhankelijk van het besluit bij RONDZENDMAP-2022/11782.

### **Krachtenveld**

De Tweede Kamer steunt het voornemen tot onderhandse gunning aan NS breed en is destijds akkoord gegaan met een voorgenomen 'pakket' van onderhandse gunning, decentralisatie op onderdelen en een onderzoek naar of internationale lijnen eventueel in open toegang tot stand kunnen komen. De brede groep stakeholders heeft diverse posities ingenomen met betrekking tot dit project. Met betrekking tot internationale verbindingen zijn AllRail, FMN en de EC van mening dat deze niet in de concessie opgenomen moeten worden. Daar staan DOVA, PoRail en NS tegenover.

De beantwoording van de vragen is afgestemd met de Landsadvocaat, MinFin (IRF en Deelnemingen), AZ, Buitenlandse Zaken en EZK. De inbreng is gewogen en (deels) verwerkt. Bekende verschillen van inzichten (bijv. ten aanzien van de meerwaarde van *open toegang* voor internationale verbindingen) zijn niet overgenomen. Het voorstel is om de beantwoording niet namens de andere departementen te versturen.

### **Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
02	Beantwoording feitelijke vragen	De antwoorden op de 209 gestelde feitelijke vragen, zoals bedoeld in het beslispunt.

#### **Datum**

12 oktober 2022

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2022/237180

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Aansturing NS en ProRail

#### **Aan**

Staatssecretaris

#### **Bijlage(n)**

1