Eerste Kamer der Staten-Generaal **I**

Vergaderjaar 2023-2024

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

D **VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG**
Vastgesteld 31 januari 2024

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving[1] hadden kennisgenomen van de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 2 november 2023[2] waarin de staatssecretaris eerder gestelde vragen betreffende de aanbieding van de ontwerpconcessie Hoofdrailnet (HRN) voor de jaren 2025 tot en met 2033 beantwoordde. De leden van de fractie van de **BBB** wensten de regering naar aanleiding hiervan een aantal vervolgvragen te stellen. De leden van de fractie van de **PvdD** hadden kennisgenomen van de beantwoording van de eerder door deze leden gestelde vragen en hadden naar aanleiding hiervan de regering eveneens een aantal vervolgvragen te stellen.

Naar aanleiding hiervan is op 5 december 2023 een brief gestuurd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

De staatssecretaris heeft op 30 januari 2024 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde nader schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Dragstra

[1] Samenstelling:
Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) *(voorzitter)*, Van Langen (BBB), Jaspers (BBB), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) *(ondervoorzitter)*, Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolaï (PvdD), Nanninga (JA21), Janssen (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)
[2] *Kamerstukken I* 2023/24, 29 984, C.

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 5 december 2023

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief van 2 november 2023[3] waarin u eerder gestelde vragen betreffende de aanbieding van de ontwerpconcessie Hoofdrailnet (HRN) voor de jaren 2025 tot en met 2033 beantwoordt. De leden van de fractie van de **BBB** wensen de regering naar aanleiding hiervan — en de gunning van de concessie aan de Nederlandse Spoorwegen (NS), zonder de zekerheid dat de dienstverlening in de plattelandsgebieden de komende jaren gaat verbeteren — enkele vervolgvragen te stellen. De leden van de fractie van de **PvdD** hebben met interesse kennisgenomen van de beantwoording van de eerder door deze leden gestelde vragen en hebben naar aanleiding hiervan de regering eveneens een aantal vervolgvragen te stellen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de BBB

De leden van de fractie van de **BBB** wensen de regering de volgende vragen te stellen:

1. Wat gaat deze keuze voor de NS de komende acht jaar de Nederlandse belastingbetaler maximaal kosten in het meest negatieve scenario? Wat betekent dit voor de brede welvaart? De leden van de fractie van de BBB verzoeken de regering om in haar antwoord mee te nemen dat inwoners van grote delen van Nederland niet of nauwelijks profiteren van de gelden richting de NS. Wat kan de regering voor deze inwoners doen?
2. De leden van de fractie van de BBB vragen de regering hoe het salaris van de topman van de NS zich verhoudt tot de Balkenendenorm? In hoeverre acht de regering dit gerechtvaardigd na het antwoord op de door deze leden gestelde eerste vraag? Graag ontvangen deze leden een gemotiveerd antwoord van de regering.
3. De leden van de fractie van de BBB constateren dat in Europa met argusogen wordt gekeken naar de gunning van deze ontwerpconcessie. Hoe groot acht de regering de kans dat deze daadwerkelijk aangevochten gaat worden? Welke kosten brengt een dergelijke procedure met zich mee (inclusief de vervolgkosten voor een eventueel plan-B)?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdD

De leden van de fractie van de **PvdD** verwijzen naar de volgende passage uit de brief van 2 november 2023:

"*Sinds juni 2022 biedt KLM een geïntegreerd AirRail-product aan waarbij de stoelen van tevoren worden ingekocht op de Thalys. Dit heeft geleid tot het vervangen van één dagelijkse vlucht tussen Brussel en Amsterdam door de trein*."[4]

De leden van de fractie van de PvdD stellen de regering gelet op deze passage de volgende vragen:

[3] *Kamerstukken I* 2023/24, 29 984, C.
[4] *Kamerstukken I* 2023/24, 29 984, C, p. 11.

1. Worden treintickets voor de Thalys duurder nu de KLM massaal treintickets inkoopt? Heeft dit voor de treinreiziger consequenties in beschikbaarheid en betaalbaarheid van Thalys-tickets?
2. Deze regeling geldt nu voor de verbinding Amsterdam-Brussel. Zijn er ook initiatieven om zo 'n inkoopregeling te bewerkstelligen voor de verbindingen Amsterdam-Parijs, Amsterdam-Londen, Amsterdam-Düsseldorf, Amsterdam-Frankfurt en Amsterdam-Berlijn?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag **binnen vier weken** na dagtekening van deze brief.

E. Kemperman
Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 januari 2024

Hierbij bied ik uw Kamer, mede namens de minister van Financiën, de schriftelijke beantwoording aan van de op 5 december jl. ontvangen nadere vragen met betrekking tot de ontwerpconcessie voor het Hoofdrailnet 2025-2033.[5] De concessie is inmiddels gegund aan NS.[6]

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

drs. V.L.W.A. Heijnen

[5] Kenmerk 173745.01U.
[6] Zoals op 21 december 2023 gemeld aan de Tweede Kamer, zie Kamerstukken II 2023-2024, 29984, nr. 1176.

1. *Wat gaat deze keuze voor de NS de komende acht jaar de Nederlandse belastingbetaler maximaal kosten in het meest negatieve scenario? Wat betekent dit voor de brede welvaart? De leden van de fractie van de BBB verzoeken de regering om in haar antwoord mee te nemen dat inwoners van grote delen van Nederland niet of nauwelijks profiteren van de gelden richting de NS. Wat kan de regering voor deze inwoners doen?* (BBB)

   Als concessieverlener verstrek ik tussen 2025 en 2033 een subsidie aan NS van € 13 miljoen per jaar, plus maximaal € 4,5 miljoen per jaar voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de Provincie Zeeland als gevolg van het *Wind in de Zeilen*-pakket. Over de hele concessieduur van negen jaar gaat dit dus om een bedrag van maximaal € 157,5 miljoen. Daarnaast heb ik met NS een risicoverdelingsafspraak over reizigerskilometers gemaakt, waarbij de totale vergoeding die NS gedurende de gehele concessieduur ontvangt (afhankelijk van het gerealiseerde aantal reizigerskilometers) maximaal € 410 miljoen euro is. Dat zijn de bijdragen van mijn ministerie aan de nieuwe concessie die ik op dit moment voorzie.

   In zijn algemeenheid is de benutting van het spoor en de bezetting van de trein het hoogst in de dichter bevolkte gebieden en op de verbindingen tussen de grotere steden. De bezetting van de trein in meer landelijke gebieden is over het algemeen lager. Door het gunnen van een integrale concessie van een coherent netwerk borg ik dat openbaar vervoer per spoor ook in deze gebieden op peil blijft. Deze concessie borgt de bereikbaarheid op een wijze die duurzaam en veilig is. Goede bereikbaarheid zorgt ervoor dat mensen sociale contacten kunnen onderhouden en vergroot de mogelijkheden om gebruik te maken van onderwijs en om te werken. Duurzaam en veilig vervoer draagt bij aan de leefbaarheid. Op deze wijze levert het openbaar vervoer per spoor overal in Nederland een bijdrage aan de brede welvaart. Met deze concessie stuur ik op verbetering van het spoorvervoer. Eerst door een betrouwbare basis te bieden. Later door de frequenties vanuit de basis verder uit te bouwen. Zo wordt het spoor voor steeds meer mensen een aantrekkelijk alternatief en borg ik de bereikbaarheid in en tussen regio's.

2. *De leden van de fractie van de BBB vragen de regering hoe het salaris van de topman van NS zich verhoudt tot de Balkenendenorm? In hoeverre acht de regering dit gerechtvaardigd na het antwoord op de door deze leden gestelde eerste vraag? Graag ontvangen deze leden een gemotiveerd antwoord van de regering.* (BBB)

   Staatsdeelnemingen vallen niet onder de Wet Normering Topinkomens (WNT). Het beloningsbeleid moet een deelneming in staat stellen om gekwalificeerde en deskundige bestuurders en commissarissen aan te trekken. Voor het leiden van ondernemingen is specifieke, marktgerelateerde kennis en ervaring van belang. Het kabinet vindt een gematigd beloningsbeleid passend gelet op het deels publieke karakter van een deelneming en het maatschappelijke kapitaal dat een deelneming beheert. Voor deelnemingen worden daarom bestuurders en commissarissen gezocht die een grote intrinsieke motivatie hebben en die een goed gevoel hebben voor de rol die deelnemingen innemen in de maatschappij. Het beloningsmaximum van de raad van bestuur van NS is ook vastgesteld op basis van een weging van publieke en private elementen, waarbij het publieke deel is gebaseerd op het beloningsmaximum van de WNT. Het kabinet vindt het huidige beloningsmaximum passend.

3. *De leden van de fractie van de BBB constateren dat in Europa met argusogen wordt gekeken naar de gunning van deze ontwerpconcessie. Hoe groot acht de regering de kans dat deze daadwerkelijk aangevochten gaat worden? Welke kosten brengt een dergelijke procedure met zich mee (inclusief de vervolgkosten voor een eventueel plan-B)?* (BBB)

   Het valt op dit moment niet te zeggen of de Europese Commissie (EC) zal besluiten deze kwestie daadwerkelijk bij het Hof van Justitie van de Europese Unie te Luxemburg aanhangig te maken. De EC heeft met de start van de ingebrekestellingsprocedure op 14 juli jl. een eerste stap gezet binnen de zogenaamde administratieve fase van deze procedure. Deze eerste stap

kan door de EC opgevolgd worden door een tweede stap binnen de administratieve fase van de ingebrekestellingsprocedure. Pas wanneer de administratieve fase is afgerond, kan de EC besluiten de kwestie aanhangig te maken bij het Hof van Justitie van de Europese Unie (EU-Hof) te Luxemburg. Daarmee wordt de zogenaamde contentieuze fase van de ingebrekestellingsprocedure gestart.

Een inschatting van de totale kosten die zijn verbonden aan een procedure voor het EU-Hof kan ik op dit moment nog niet maken. Bij het ministerie van Buitenlandse Zaken zijn juristen werkzaam die gemachtigd zijn om in Luxemburg op te treden namens de Nederlandse regering bij zaken die spelen bij het EU-Hof. Bij een eventuele procedure voor het EU-Hof zal de procesvertegenwoordiging van het ministerie van Buitenlandse Zaken samenwerken met medewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat die ook nu al bij de voorgenomen concessieverlening betrokken zijn. Het is op dit moment nog niet bekend of de inzet van externe adviseurs of advocaten nodig zal zijn.

Eerder heb ik de Tweede Kamer bericht over eventuele financiële gevolgen wanneer het EU-Hof bij de ingebrekestellingsprocedure Nederland in het ongelijk stelt.[7] De hoogte van de door het EU-Hof opgelegde boetes/dwangsommen is afhankelijk van de ernst en de duur van de inbreuk. Een dwangsom is minimaal € 4.170 en maximaal € 250.200 per dag. Een boete is minimaal € 3.892.000 per overtreding, er is geen maximum aan een boete verbonden. Van belang is dat het EU-Hof niet gebonden is aan een voorstel van de EC voor de hoogte van een geldelijke sanctie.

4. *Worden treintickets voor de Thalys duurder nu de KLM massaal treintickets inkoopt? Heeft dit voor de treinreiziger consequenties in beschikbaarheid en betaalbaarheid van Thalys-tickets? (*PvdD)

   De partners van de actie-agenda Trein-Luchtvaart werken samen om de trein een aantrekkelijk alternatief te maken voor korte vluchten. Onderdeel daarvan is het aanbieden van een gecombineerd trein- en luchtvaartticket. Op dit moment koopt KLM bij Eurostar (voorheen Thalys) de treinstoelen in om één vlucht per dag te vervangen tussen Schiphol en Brussel. Dat is in lijn met de politieke ambities op dit vlak. Het gaat hierbij om een beperkt aantal stoelen ten opzichte van de totale stoelcapaciteit van Eurostar. De exacte wijze van inkoop en verdeling is aan vervoerders onderling. De prijsstelling is daarbij aan degene die de treintickets beschikbaar stellen.

5. *Deze regeling geldt nu voor de verbinding Amsterdam-Brussel. Zijn er ook initiatieven om zo'n inkoopregeling te bewerkstelligen voor de verbindingen Amsterdam-Parijs, Amsterdam-Londen, Amsterdam-Düsseldorf, Amsterdam-Frankfurt en Amsterdam-Berlijn?* (PvdD)

   KLM koopt alleen tickets in voor de AirRail transferproducten. Voor een AirRail transferproduct is het van belang dat de relevante internationale treinen op Schiphol stoppen om de overstap van en naar een vliegtuig te kunnen organiseren. Dit is voorlopig nog niet het geval voor treinen uit en naar Londen en Duitsland. De internationale treinen die van Amsterdam Centraal vertrekken zijn nu al een alternatief voor reizigers die niet op doorreis zijn, maar een directe reis maken tussen Nederland, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk.

[7] Vergaderjaar 2023–2024, Kamerstuk 29 984, nr. 1170.