

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IenM/BSK-2012/51295

Bijlage(n)

2

Datum 17 april 2012
Betreft Beantwoording vragen vaste commissie voor IenM over
het beleidsvoornemen inzake de vervoerconcessie voor
het hoofdrailnet vanaf 2015

Geachte voorzitter,

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. De vragen van de leden gaan in op het conceptbeleidsvoornemen tot gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015 en het concept van het programma van eisen, zoals ik op 18 november 2011 aan de Tweede Kamer heb gezonden (Kamerstuk 22026, nr. 343).

Alvorens in te gaan op de vragen, schets ik de stand van zaken van de nieuwe vervoerconcessie. Conform de Wet personenvervoer 2000 (artikel 66) heb ik de consumentenorganisaties in het Locov om advies over het conceptbeleidsvoornemen gevraagd. Zij hebben positief geadviseerd over het voornemen tot onderhandse gunning aan NS, onder de voorwaarde van het stevig aanscherpen van de concessievoorwaarden. Het integrale advies van de consumentenorganisaties treft u bijgevoegd aan (bijlage I). Daarin leest u ook hun advies ten aanzien van het concept van het programma van eisen en de voorgenomen decentralisatie van stoptreindiensten. Mijn reactie op het advies van de consumentenorganisaties treft u ter informatie eveneens aan (bijlage II). Parallel aan dit schrijven ontvangt de Kamer het beleidsvoornemen voor de gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.

Het concept van het programma van eisen behandelt de uitgangspunten en de onderwerpen die ik afweeg voor de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Daarbij ga ik in op de kwaliteit en kwantiteit van het aangeboden vervoer voor de reizigers. Ik verwacht u in juni het programma van eisen te sturen. De uitgangspunten en onderwerpen worden tijdens het proces van concessieverlening nader uitgewerkt en afgewogen. Dit programma van eisen betreft dus nadrukkelijk het startpunt voor de uitwerking van een ontwerp van de vervoerconcessie. In die uitwerking betrek ik ook andere onderwerpen, zoals de inrichting van de aansturing en de handhaving.

Ook de uitkomsten van lopende zaken als het winterweer, de kabinetsreactie op het advies van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32707, nr. 9) en de uitkomsten van het debat hierover en de OV-chipkaart worden waar nodig in concessie-eisen vevat. Bovendien borgt de concessie de kwaliteitsverbeteringen op het hoofdrailnet die ik met NS in het kader van de oplossing van de HSA ben overeengekomen (beschreven in mijn brief van 18 november 2011, Kamerstuk 22026, nr. 343). Het ontwerp van de concessie wordt voorgehangen in zowel de Eerste als Tweede Kamer. U kunt op dat moment met mij de concrete eisen in de ontwerpconcessie bespreken.

Tot slot heb ik in het algemeen overleg van 15 februari jl. toegezegd een nadere analyse te doen, inclusief een onafhankelijke toets, van *Het nieuwe spoorplan* van FMN. Doel van de analyse is per regio nader inzicht te verkrijgen in:

- de waarde voor de reizigers van de regionale netwerken versus de waarde van een geïntegreerd hoofdrailnet;
- de te verwachten effecten door het creëren van samenloop (voor onder meer de reizigers, de infrastructuur en het programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS)) en de maakbaarheid en wenselijkheid hiervan;
- de te verwachten financiële effecten; en
- de positie van decentrale overheden.

Een onafhankelijke voorzitter voert samen met externe bureaus de analyse uit en begeleidt het proces. Voor elk van de vijf Regionetten die FMN voorstelt, wordt nader overleg gevoerd. Hierbij worden de vervoerders (NS en FMN), de concessieverleners (decentrale overheden en IenM) en ProRail betrokken. Ook de consumentenorganisaties zijn uitgenodigd om aanwezig te zijn. Deze overleggen bieden de mogelijkheid dieper in te gaan op zowel de algemene als de regiospecifieke aspecten van de netwerken. Op basis van de uitkomsten van deze analyse zie ik nader welke stoptreindiensten in aanmerking komen voor decentralisatie. Mijn streven is in juni uw Kamer te informeren over de uitkomsten van de nadere analyse.

Ik ben verheugd u te kunnen melden dat ik de heer E.J. Janse de Jonge bereid heb gevonden om als onafhankelijk voorzitter op te treden.

Beantwoording inbreng VVD-fractie

De leden van de **VVD-fractie** vragen wanneer de Kamer een voorstel voor realisatie en doorrekening van het plan van FMN tegemoet kan zien.

Zoals toegezegd in het algemeen overleg HSA en hoofdrailnet van 15 februari jl. laat ik een nadere analyse, inclusief onafhankelijke toets, uitvoeren van *Het nieuwe spoorplan* van FMN. Daarbij heb ik toegezegd in te gaan op de kwestie van samenloop, de gevolgen voor de reiziger en de financiële consequenties. Bovenstaand heb ik het procesverloop geschetst. Ik verwacht u in juni te informeren over de resultaten van de nadere analyse.

De leden van de **VVD-fractie** hebben gevraagd of ik heb overwogen om de concessie voor het hoofdrailnet alleen te laten bestaan uit de intercitydiensten en alle stoptreinen apart aan te besteden.

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie, als dit is overwogen, naar de doorrekening van dit model, dan wel, als dit niet is overwogen, naar de redenen waarom dit niet is gebeurd.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

Ik heb niet overwogen de concessie voor het hoofdrailnet alleen te laten bestaan uit intercitydiensten. Het hoofdrailnet is een samenhangend net waar met name in de brede Randstad de intercitydiensten en sprinters nauw verweven zijn en deels dezelfde markt bedienen. Naar aanleiding van het kabinetsstandpunt *Spoor in beweging* over de evaluatie van de spoorwetgeving, heb ik in 2010/2011 een onderzoek laten uitvoeren naar de reikwijdte van het hoofdrailnet. De scope van dit onderzoek betrof enerzijds de vraag of er nog uitlopers/losliggende delen in het spoornet zijn en anderzijds wat de effecten zijn van het decentraliseren van stoptreindiensten buiten de brede Randstad. Deze scope is met uw Kamer gedeeld tijdens de behandeling van voornoemd kabinetsstandpunt. De resultaten van het onderzoek heb ik als bijlage bij mijn brief over de oplossing van de HSA-problematiek en het beleidsvoornemen hoofdrailnet aangeboden (brief 18 november 2011, Kamerstuk 22026, nr. 343). Mede op basis hiervan zie ik buiten de brede Randstad mogelijkheden voor decentralisatie en aanbesteding van regionale stoptreindiensten.

De leden van de **VVD-fractie** vragen of de randvoorwaarden waar te decentraliseren stoptreindiensten op worden onderzocht nog kunnen wijzigen, rekening houdend met het rapport van de Tijdelijke Commissie Spoor. Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie wanneer de Kamer de midterm review kan verwachten waarin wordt gezien of er nog andere lijnen buiten de brede Randstad zijn die in aanmerking komen voor decentralisatie. Bovendien is voor de leden onduidelijk waarom in het onderzoek naar de reikwijdte is uitgegaan van de brede Randstad.

Mijn initiële voorstel voor decentralisatie is een gefaseerde aanpak waarin een eerste stap wordt gemaakt met de diensten in Limburg (Roermond-Maastricht en Sittard-Heerlen). Daarnaast betreft mijn initiële voorstel een onderzoek naar de decentralisatie van 3 stoptreindiensten onder een aantal randvoorwaarden (Apeldoorn-Enschede, Zwolle-Groningen en Eindhoven-Weert). Tot slot wil ik bij een midterm review op basis van de reizigerstevredenheid en de ervaringen in de praktijk bezien of nadere decentralisatie aan de orde is. Inmiddels heb ik op 15 februari jl. in het algemeen overleg over de HSA en het hoofdrailnet een nadere analyse, inclusief een onafhankelijke toets, van *Het nieuwe spoorplan* van FMN toegezegd. De uitkomsten van deze analyse kunnen van nadere invloed zijn op de stoptreindiensten die in aanmerking komen voor decentralisatie en de fasering hiervan.

In het onderzoek naar de reikwijdte is uitgegaan van stoptreindiensten buiten de brede Randstad. Dit heeft te maken met de grote waarde die ik hecht aan het samenhangende hoofdrailnet, waarin met name in de brede Randstad intercitydiensten en sprinterdiensten nauw verweven zijn en deels dezelfde markt bedienen. Daarnaast heb ik ambities ten aanzien van hoogfrequent spoorvervoer waarvan de corridors binnen de brede Randstad vallen (Alkmaar-Eindhoven, Amsterdam-Arnheim/Nijmegen, Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Breda-Eindhoven, Schiphol-Lelystad). Ik wil die opgave niet verder compliceren door wisseling van zeggenschap over bepaalde stoptreindiensten.

Voorts vragen de leden van de **VVD-fractie** waarom is gekozen voor een concessie met een looptijd van tien jaar en niet bijvoorbeeld acht of vijftien jaar. Ook vragen deze leden naar de overwogen looptijden en de voor- en nadelen van een langere en kortere periode.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De duur van de concessie moet voldoen aan de Europese verordening (EG) Nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg. De maximale duur van een aanbestede vervoerconcessie voor het spoor is 15 jaar. De maximale duur van een onderhands gegunde concessie voor spoorvervoer bedraagt 10 jaar. Een langere looptijd is slechts in uitzonderingsgevallen toegestaan en daarbij moet rekening worden gehouden met de afschrijvingstermijn van de activa. Zoals verwoord in mijn brief van 18 november 2011 (Kamerstuk 22026, nr. 343) heb ik bezien of een looptijd van vijftien jaar mogelijk zou zijn. Ik heb daar onder meer om juridische redenen van afgezien, na van de zijde van de Europese Commissie signalen te hebben ontvangen dat hier geen sprake is van een uitzonderingsgeval. Ik heb niet gekozen voor een kortere looptijd dan 10 jaar, omdat hiermee voor de Staat minder aantrekkelijke financiële afspraken met NS zouden kunnen worden gemaakt.

De leden van de **VVD-fractie** vragen naar de berekening van de concessievergoeding van € 80 miljoen per jaar. Ook vragen deze leden of een benchmark beschikbaar is met de vergoedingen in andere Europese landen, of de vergoeding laag is in verhouding tot de investeringen in onderhoud en of de vergoeding jaarlijks wordt geïndexeerd aangezien een inflatiecorrectie in nagenoeg alle contracten geldt.

De concessievergoeding voor het hoofdrailnet per 2015 bedraagt € 80 mln per jaar. Zoals ik u tijdens het algemeen overleg op 15 februari 2012 heb gemeld, is dit bedrag opgebouwd uit:

- € 30 mln per jaar zoals NS deze nu ook betaalt, en;
- € 50 mln per jaar bijdrage aan de efficiencytaakstelling (à totaal € 160 mln per jaar) voor de spoorsector in het Regeerakkoord.

In de meeste andere Europese landen is er sprake van een netto subsidiestroom van de overheid richting spoorvervoerder(s), terwijl NS voor het hoofdrailnet jaarlijks juist een forse vergoeding betaalt aan de Staat. Er bestaat tevens een groot verschil tussen de verschillende spoorvervoerders in Europa waardoor het niet goed mogelijk is een zinvolle vergelijking te maken voor de door NS verschuldigde concessievergoeding. Zoals ik u tijdens het algemeen overleg op 15 februari 2012 tevens heb gemeld, wordt de concessievergoeding voor het hoofdrailnet jaarlijks niet geïndexeerd. Dit is een voortzetting van de huidige praktijk en een uitkomst van de onderhandelingen met NS. De concessievergoeding voor het rijden over de HSL-Zuid wordt jaarlijks wel geïndexeerd, ook dit was al het geval en is dus eveneens een voortzetting van de huidige praktijk.

De leden van de **VVD-fractie** vragen waarom geen afspraken zijn gemaakt over een jaarlijkse efficiencyverbetering die resulteert in een extra verhoging van de concessievergoeding onder meer om druk op efficiencyverbetering te houden.

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie een doorrekening van de concessievergoeding over een looptijd van tien jaar bij een inflatie van 2,5 procent per jaar en een efficiencyverhoging van 2 procent per jaar.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

Met het invullen van de taakstelling voor de spoorsector in het Regeerakkoord maakt NS een forse efficiencyslag van € 50 mln per jaar. Dit dient NS te bekostigen uit verbetering van de efficiency. Ook de kwaliteitsverbeteringen in de afspraken met NS, zoals de inbouw van toiletten in de sprinters en de frequentieverhogingen op stoptreindiensten worden door NS gefinancierd uit efficiencyverbeteringen. Ik heb gekozen voor kwaliteitsverbeteringen voor de reiziger en tegelijkertijd het maken van strenge financiële afspraken om de HSA-problematiek op te lossen. Efficiencyverbetering is hierin nadrukkelijk meegenomen. Een belangrijk deel van de gesprekken over de oplossing van de HSA/HRN-problematiek betrof efficiencydiscussies. Dat gold niet alleen de aanvullende afspraak over energie-efficiency, maar ook bijvoorbeeld efficiencyambities voor materieel en personeel.

NS overlegt jaarlijks een financiële rapportage over het uitvoeren van de concessie voor het hoofdrailnet en besteedt hierbij aandacht aan efficiency. Ik ben hierdoor voortdurend met NS in overleg over het steeds verder verbeteren van de efficiency. De spoorwegen zijn een arbeids- en kapitaalintensieve sector, wat betekent dat de kosten die NS maakt jaarlijks over het algemeen sneller stijgen dan de consumentenprijsindex. Tegelijkertijd is NS in de concessie gebonden aan een tariefrestructie waardoor de prijzen van een groot deel van de treinkaartjes niet sneller mag stijgen dan de consumentenprijsindex en de stijging van de gebruiksvergoeding. Deze tariefrestructie bevat dus een efficiencyprikkel.

Een aanvullende efficiencyverhoging en een doorberekening hiervan zou een aanpassing betekenen van de door mij gemaakte afspraak met NS over de HSA. Dat is op dit punt niet wenselijk. Wel heb ik nadrukkelijk in evaluatiemomenten voorzien, waarin, net zoals nu het geval is, zowel afspraken over vervoerprestaties als financiële afspraken worden geëvalueerd.

De leden van de **VVD-fractie** en van de fractie van **D66** willen weten of de kernprestatie-indicatoren al bekend zijn, welke dit zijn, dan wel wanneer de Kamer daarover wordt geïnformeerd.

De kernprestatie-indicatoren zijn nog niet bekend. Ik hecht veel belang aan een goede set van indicatoren. Dit zullen deels prestatie-indicatoren zijn die nu ook worden gebruikt en deels zullen dit aanscherpingen zijn. Ook de Commissie Kuiken heeft hier in haar rapport aanbevelingen voor gedaan (Kamerstuk 32707, nr. 9). Ik zal in de kabinetsreactie op deze aanbevelingen ingaan en mijn visie daarop geven. Mede op basis daarvan zal de uitwerking in het proces van concessieverlening plaatsvinden.

De leden van de **VVD-fractie** willen weten of vastgelegd kan worden hoe met bonussen wordt omgegaan bij het staatsbedrijf NS, indien NS daadwerkelijk de concessie verwerft.

De aandeelhouder stelt het beloningsbeleid van de Raad van Bestuur van NS vast. Binnen de kaders van dit beloningsbeleid maakt de Raad van Commissarissen afspraken met de Raad van Bestuur over de targets voor variabele beloning. Dit staat los van de concessierelatie tussen IenM en NS en is conform de geldende code voor corporate governance. De Raad van Commissarissen bepaalt jaarlijks of en in welke mate de Raad van Bestuur recht heeft op een variabele beloning en toetst hierbij aan de door de Raad van Commissarissen binnen het beloningsbeleid vastgestelde prestatie-indicatoren. Deze prestatie-indicatoren om te komen tot een variabele beloning verschillen van de prestatie-indicatoren in de vervoerconcessie, op basis waarvan IenM NS jaarlijks afrekent. Overigens baseert de Raad van Commissarissen 75% van de variabele beloning op klantgerelateerde indicatoren en heeft zij de discretionaire bevoegdheid om de variabele beloning aan te passen, indien bijzondere of onvoorziene omstandigheden ertoe zouden leiden dat de uitkering op basis van de prestatie-indicatoren niet passend zou zijn. Op 10 april 2012 heeft u met de minister van Financiën overleg gevoerd naar aanleiding van het verschijnen van het jaarverslag *Beheer Staatsdeelnemingen 2010*. Tijdens dit algemeen overleg heeft de minister van Financiën gemeld het variabele gedeelte van de beloning voor bestuurders van staatsdeelnemingen in de toekomst verder te willen beperken, conform de eerder door uw Kamer aangenomen motie De Groot (Kamerstuk 28165, nr. 121).

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De leden van de **VVD-fractie** vragen mij waarom de inspanningsverplichtingen voor grensoverschrijdende treindiensten niet worden omgezet in een resultaatsverplichting voor het doorrijden tot het eerste grote overstapstation in het buurland, dus tot een station met minimaal intercitybediening en liefst HSL, indien dat binnen redelijke afstand van de grens is.

Bij het tot stand brengen van grensoverschrijdende verbindingen is NS afhankelijk van overeenstemming met buitenlandse vervoerders en buitenlandse autoriteiten. Bovendien is bij deze verbindingen niet altijd de infrastructuur gereed of geschikt en dienen nog (goede) afspraken te worden gemaakt over een kostendeling ten aanzien van de exploitatie. Bij een resultaatverplichting zou ik de onderhandelpositie van NS richting buitenlandse partijen ondermijnen wat ten koste van de maakbaarheid en de financiering gaat. Ik wil dat alle betrokken partijen geprikkeld blijven om zich in te zetten voor het realiseren van deze grensoverschrijdende verbindingen. Daarom heb ik gekozen voor een zware inspanningsverplichting. De zware inspanningsverplichting geldt voor enkele HSL-stations net over de grens (Aken, Luik, Düsseldorf, Antwerpen). De regio's kunnen het initiatief nemen voor het opzetten van een regionale grensoverschrijdende spoorverbinding die een bepaald buitenlands intercity-station aandoet. Ik zal zowel de regio's als NS waar mogelijk ondersteunen.

De leden van de **VVD-fractie** vragen een onderbouwing van de kosten voor volledige toegankelijkheid in 2025.

Op 30 maart jl. heeft uw Kamer het plan van aanpak toegankelijkheid naar aanleiding van de motie Aptroot/Bashir ontvangen (Kamerstuk 33 000 XII, nr. 126). Zoals gemeld in deze brief, als ook mijn brief van 18 november 2011 over de HSA-problematiek en het hoofdrailnet (Kamerstuk 22026, nr. 343), heb ik vorig jaar DeltaRail opdracht gegeven een audit uit te voeren op de kosten voor het toegankelijk maken van het materieel van het type VIRM (dubbeldeks materieel).

Voor een deel is hierbij bedrijfsvertrouwelijke informatie van NS beoordeeld. Daarom kan ik deze informatie niet openbaar maken. DeltaRail heeft geconcludeerd dat de kosten voor het toegankelijk maken van het materieel van het type VIRM door middel van het verplaatsen van de ingang en het verlagen van het balkon, bestaan uit kosten voor aanpassing van materieel, kosten voor zitplaatscompensatie en kosten voor exploitatie van dit extra materieel. Het zitplaatsverlies ontstaat in dit scenario doordat dubbeldeks materieel enkeldeks gemaakt moet worden om de instap op de juiste hoogte te hebben. Deze oplossing kost in totaal circa € 500 miljoen. DeltaRail heeft geconcludeerd dat aan deze oplossing grote risico's, zowel op conceptueel, constructief, uitvoeringstechnisch als financieel niveau verbonden zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

In de audit geeft DeltaRail aan dat de kosten voor het scenario waarin het materieel van het type VIRM wordt voorzien van een toegankelijke tussenbak zijn opgebouwd uit investeringsmaterieel voor 177 nieuwe rytuigen (de toegankelijke tussenbakken) en exploitatiekosten voor deze extra rytuigen. Deze oplossing kost naar schatting € 800 miljoen.

De genoemde bedragen hebben betrekking op het volledig toegankelijk zijn van alle treinen in 2030 (conform eerdere moties van de Kamer). De kosten voor volledig zelfstandige toegankelijkheid in 2025 heb ik niet beschikbaar. Die kosten zullen veel hoger zijn, omdat een deel van de kosten bestaat uit exploitatiekosten van het extra materieel ten behoeve van het toegankelijk maken van het materieel van het type VIRM. Daarnaast wordt in de periode 2025–2030 het materieel van het type ICM en het type DDZ vervangen. Voor volledige zelfstandige toegankelijkheid in 2025 zal ook dit materieel vervroegd vervangen moeten worden. De kosten daarvan zijn niet bekend.

De leden van de **VVD-fractie** vragen of het mogelijk is in de concessie harde normen over geluid en trillingen op te nemen, zodat zekerheid kan worden geboden aan omwonenden indien voor alle vervoerders deze voorwaarden gelden.

De vervoerconcessie voor het hoofdrailnet bestaat uit verplichtingen die ik als concessieverlener opleg aan één concessiehouder (NS). Voorwaarden die voor alle vervoerders gelden zijn vervat in wet- en regelgeving. Dit geldt voor eisen ten aanzien van geluid. Ten aanzien van trillingen bestaat momenteel nog geen wettelijke kader. Bij brief van 21 januari 2010 (Kamerstuk 32 404, nr. 31) is aangekondigd uitvoering te geven aan de moties Neppéus-Jansen (Kamerstuk 32123A, nr. 124) en Aptroot en Dijkema (Kamerstuk 32 404A, nr. 17) aangaande het uitvoeren van normstelling voor trillingen van treinverkeer. In het wetsvoorstel SWUNG is de mogelijkheid geschapen voor een wettelijke basis voor het stellen van normen voor trillingen van spoorwegen. Inmiddels zijn de voorbereidingen om te komen tot een verantwoorde regelgeving in gang gezet. Bij brief van 25 augustus 2011 (Kamerstuk 32 404, nr. 54) is aangegeven welke werkzaamheden dit zijn.

De leden van de **VVD-fractie** vragen of het verstandig is om de concessie nu uit te geven, gelet op de discussie die, mede op basis van het rapport van de Commissie Kuiken, plaats zal vinden over de toekomst van het spoor. Daarbij vragen de leden van de VVD-fractie of een verlenging van de bestaande vervoerconcessie een optie is.

Parallel aan dit schrijven ontvangt de Kamer het beleidsvoornemen voor de gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet van mij. Het beleidsvoornemen gaat, conform de bepalingen in de Wet personenvervoer 2000, vooraf aan het proces van concessieverlening. Na voorhang van het beleidsvoornemen in de Tweede Kamer start dan ook een fase van het uitwerken van het ontwerp van de concessie-eisen.

Daarin zal ik uiteraard de uitkomsten van het gesprek over de kabinetsreactie naar aanleiding van het rapport van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32707, nr. 9) betrekken. Ik verwacht medio 2013 een ontwerp van de concessie in beide Kamers voor te hangen, dit is uiteraard afhankelijk van het procesverloop. Er is dan ook afdoende tijd voor het betrekken van lopende trajecten. Een verlenging van de huidige concessie is dan ook niet nodig.

Beantwoording inbreng PvdA-fractie

De leden van de **PvdA-fractie** vragen of, en in welke mate, de integratie van de HSL en het hoofdrailnet kan leiden tot financiële tegenvallers die ten koste gaan van de investeringen in het hoofdrailnet. De leden willen weten of bij zware financiële en organisatorische tegenslag met betrekking tot de HSL, de situatie kan ontstaan dat NS genoodzaakt wordt om investeringen uit te stellen dan wel de prijs van het treinkaartje te verhogen.

Ik heb met NS strikte afspraken gemaakt over de oplossing van de HSA-problematiek. NS staat hierbij volledig garant voor de HSA zodat het vervoer over de HSL-Zuid kan worden voortgezet. Conform de huidige vervoerconcessie dient NS de vraag naar en het aanbod van het treinvervoer op elkaar te laten aansluiten. NS dient hier ook de bijbehorende investeringen in bijvoorbeeld materieel te doen. Mede dankzij de redelijke regeling wordt dit gegarandeerd. Daarnaast is met NS afgesproken dat zij een reeks kwaliteitsverbeteringen op het hoofdrailnet tot en met 2024 verzorgt. NS heeft hierbij een zakelijke afweging gemaakt en heeft de verantwoordelijkheid om ook haar investeringen in de basiskwaliteit van haar dienstverlening op het hoofdrailnet in stand te houden. Zoals bij u bekend, is in de huidige vervoerconcessie met NS afgesproken dat zij de tarieven voor enkele reizen tweede klas jaarlijks slechts beperkt mag laten stijgen (consumentenprijsindex en stijging van de gebruiksvergoeding). Een groot deel van de door NS aangeboden kaartsoorten wordt hiermee direct en indirect beschermd tegen te grote tariefstijgingen. Deze systematiek zal ik voortzetten in de vervoerconcessie per 2015.

De leden van de **PvdA-fractie** vragen of het boven de markt laten hangen van het verder decentraliseren van een aantal lijnen tijdens een concessieperiode niet leidt tot uitstel van lange termijn investeringen in materieel.

Meer in het algemeen merk ik op dat er in de huidige vervoerconcessie is voorzien in een redelijke regeling¹ (artikel 30, lid 5).

¹ De redelijke regeling regelt de overgang van productiemiddelen wanneer een andere vervoerder dan NS op het hoofdrailnet zou rijden.

Naar mijn mening voorziet die regeling, in combinatie met de vereisten uit de concessie dat naar groei gestreefd dient te worden (artikel 6, lid b) en dat de vervoervraag van een passend aanbod dient te worden voorzien (artikel 9, lid 1 sub a), er in dat ongeacht (dreigende) aanbesteding er tijdig door NS in nieuw materieel wordt geïnvesteerd.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De leden van de **PvdA-fractie** vragen of het programma van eisen voorafgaand aan voorlegging aan de Tweede Kamer wordt besproken met relevante organisaties als reizigersorganisaties en vakbonden. Ook wordt naar inspraakprocedures gevraagd.

Het concept van het beleidsvoornemen en het concept van het programma van eisen zijn voor advies voorgelegd aan de consumentenorganisaties in het Locov. Het advies van de consumentenorganisaties treft u bijgevoegd aan (bijlage I). Ook mijn reactie op dit advies is ter informatie bijgevoegd (bijlage II). In het programma van eisen beschrijf ik de uitgangspunten en de onderwerpen die ik afweeg voor de nieuwe vervoerconcessie vanuit het perspectief van de reizigers. Daarom vond ik het van belang de reizigersorganisaties te betrekken. Ik vind het in een later stadium van de ontwikkeling van de concessie aan NS om de vakbonden te betrekken.

De procedure die het ontwerp van de concessie volgt, is in de Wet personenvervoer 2000 geregeld. Ik vraag de consumentenorganisaties in het Locov om advies. Deze partijen vertegenwoordigen de stem van de reizigers in Nederland. Ook ProRail zal conform de Wet personenvervoer 2000 om advies worden gevraagd. Daarnaast heb ik met de decentrale overheden afgesproken dat IPO en SkVV worden betrokken in het proces van verlening van de concessie. Een concept van de concessie zal ook in het Bestuurlijk Koepeloverleg met de decentrale overheden worden besproken. Op deze wijze zijn de belangrijkste stakeholders betrokken.

De leden van de **PvdA-fractie** vragen hoe de sturing gedurende de concessieperiode verbeterd kan worden.

Zoals aangegeven in het concept van het programma van eisen, zie ik in de uitwerking van de concessie voor het hoofdrailnet hoe actuele thema's kunnen worden betrokken in de sturing. Daarbij is de concessie niet het enige instrument dat mij ter beschikking staat. Zoals ik u tijdens het algemeen overleg over de winterweerproblematiek van 14 februari jl. heb gemeld, wil ik binnen mijn sturingsrelatie met NS en ProRail integrale prestatieafspraken maken. Dit betreft dus niet alleen de reguliere outputsturing op kernprestatie-indicatoren, maar aanvullend specifieke programma's tijdens de concessieperiode, zoals het winterprogramma. Ook in het kader van de kabinetsreactie op de adviezen van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32707, nr. 9) zie ik aanscherping van de sturing. Hierover zal ik met uw Kamer in gesprek gaan. Daarnaast zal de nieuwe concessie een evaluatiebepaling kennen, waarmee ik halverwege zie of verbeteringen nodig zijn.

De leden van de **PvdA-fractie** vragen of ik de mening deel van diverse deskundigen in het rondetafelgesprek HSA-problematiek en hoofdrailnet in de Tweede Kamer 26 januari jl., dat de concessievoorwaarden en prestatie-eisen veel te algemeen zijn en moeilijk verifieerbaar, dan wel meetbaar.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

In het rondetafelgesprek is een gesprek gevoerd over de concreetheid van het concept van het programma van eisen voor de nieuwe vervoerconcessie. Ik heb in het programma van eisen aangegeven welke uitgangspunten en onderwerpen ik afweeg voor de nieuwe concessie. Dit vanuit het perspectief van de kwaliteit en kwantiteit voor de reizigers. Dit programma vormt het startpunt voor de uitwerking van de vervoerconcessie. De uitgangspunten en onderwerpen worden tijdens het proces van concessieverlening nader uitgewerkt en afgewogen. Dit heb ik in mijn inleiding nader aangegeven. Uiteindelijk moet dit een werkbare concessie opleveren waarin de eisen concreet zijn. Het ontwerp van de concessie wordt voorgehangen in zowel de Eerste als Tweede Kamer. U kunt met mij dan de in de ontwerpconcessie opgenomen concrete eisen bespreken.

De fractie van de **PvdA** heeft mij gevraagd hoe de tarieven voor de gebruiksvergoeding tot stand komen, uit welke onderdelen die zijn opgebouwd en of deze niet verhoogd zouden moeten worden voor private vervoerders.

De kaders voor de gebruiksvergoeding staan beschreven in hoofdstuk II van de Europese richtlijn 2001/14/EG (richtlijn inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering) en in paragraaf 6 van de Spoorwegwet. In richtlijn 2001/14/EG staat onder andere dat de tarieven voor de gebruiksvergoeding non-discriminatoir moeten worden toegepast, hetgeen onder andere betekent dat er geen onderscheid gemaakt mag worden tussen tarieven voor publieke en voor private vervoerders. De uiteindelijke gehanteerde tarieven voor de gebruiksvergoeding worden gepubliceerd in de netverklaringen van ProRail (voor het gemengde net) en van Keyrail (voor de Betuweroute). Enkele essentiële onderdelen daarin zijn het treinkilometer-tarief, het tonkilometer-tarief, het kiloWattuur-tarief, het haltering-tarief en het tarief voor gebruiksrecht opstel- en rangeersporen. Conform het regeerakkoord *Vrijheid en verantwoordelijkheid* zal de totaal te innen gebruiksvergoeding per 2015 met € 50 miljoen stijgen. De Commissie Kuiken heeft in haar eindrapport *Wissel op de toekomst* (Kamerstuk 32707, nr. 9) aanbevolen te onderzoeken of de gebruiksvergoeding kan/moet worden verhoogd naar een meer kostendekkend niveau. Ik bestudeer momenteel alle aanbevelingen van de Commissie Kuiken. Ik zal hierover een integrale reactie naar uw Kamer sturen.

De leden van de **PvdA-fractie** vragen of ik de opvatting deel dat NS het belangrijker lijkt te vinden de HSL te exploiteren dan de regionale lijnen te behouden. Voorts willen de leden van de PvdA-fractie weten of de regering van mening is dat het vervoer door heel Nederland de eerste prioriteit van NS moet zijn.

Zoals ik u onder meer in mijn beantwoording van de Kamervragen over de HSA en het hoofdrailnet van 13 januari 2012 heb laten weten (Kamerstuk 22026, nr. 345), hecht NS veel belang aan het behoud van de stoptreindiensten in het hoofdrailnet ook buiten de brede Randstad.

Uiteraard is goed binnenlands vervoer op het hoofdrailnet de kerntaak van NS. Dit laat onverlet dat de regering ook inzet op goede grensoverschrijdende verbindingen en ik mijn verantwoordelijkheid moest nemen in het oplossen van de HSA-problematiek. De gekozen integratie van het hoofdrailnet en de diensten op de HSL was hierbij de voor de reizigers en belastingbetalers beste oplossing.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De leden van de **PvdA-fractie** vragen hoe ik de tendens tot een mogelijke Europese markt met slechts enkele vervoerders beoordeel en of ik van mening ben dat het spoorvervoer een nationale aangelegenheid is en blijft. Ook vragen de leden of ik de mening van de Raad van Ministers deel dat er geen Europese regulator, c.q. sturing op dit beleidsterrein dient te komen.

In het geval van fusies en overnames tussen spoorwegondernemingen op de Europese spoorvervoermarkt voor personen is het algemene (Europese) mededingingsrecht van toepassing. Ik heb uw Kamer eerder gemeld dat ik van mening ben dat de nationale ordening van het spoor, i.c. het hoofdrailnet, een nationale aangelegenheid is en zou moeten blijven. Dat is ook mijn inzet in Brussel. Bovendien is in Nederland met het akkoord dat ik met NS heb gesloten en met de koers in het beleidsvoornemen, een keuze gemaakt voor een onderhandse gunning van het hoofdrailnet aan NS tot 2025. Het Europees Parlement heeft in het kader van de herziening van het eerste spoorpakket voorgesteld dat de Europese Commissie binnen 2 jaar na publicatie van de richtlijn zal komen met een voorstel voor een Europese toezichthouder als beroepsinstantie voor uitspraken van nationale sector specifieke toezichthouders voor grensoverschrijdende aangelegenheden. Nederland is, net als de Raad van ministers, wel voorstander van versterkte samenwerking tussen toezichthouders bij grensoverschrijdende zaken maar geen voorstander van een Europese regulator. Immers de regulator doet uitspraken op basis van nationale regelgeving waarin de Europese richtlijn is geïmplementeerd en daar past geen Europese beroepsinstantie bij.

De leden van de **PvdA-fractie** willen weten of ik van mening ben dat NS zich voldoende inzet om aan de wensen van Noordelijke bestuurders en reizigers tegemoet te komen.

Binnen het Programma Sporendriehoek Noord-Nederland voeren alle betrokken partijen – waaronder NS – constructief overleg over het gewenste bedieningsmodel en de bijbehorende investeringen. In de capaciteitsaanvraag voor de dienstregeling 2013 heeft NS een uitbreiding van de dienstregeling Groningen-Zwolle opgenomen (2 stoptreinen en 2 intercity's per uur). Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland beziet eveneens de mogelijkheden van toekomstige intensivering van de treinenloop tussen Assen en Groningen. Provincie Friesland is met NS in overleg om zo snel als mogelijk de dienstregeling tussen Leeuwarden en Zwolle uit te breiden. In ieder geval zal vanaf 2015 naast de huidige snelle intercity en de huidige stoppende intercity een extra stoptrein rijden op werkdagen tot 20.00 uur tussen Leeuwarden en Meppel. Op dit moment vinden gesprekken tussen NS en de provincie plaats om al eerder uit te breiden. De eerste stap is om de bestaande stoptrein Leeuwarden-Wolvega in de dienstregeling 2013 te verlengen naar Meppel (het gaat om de bestaande spitstoevoegers). De tweede stap is bezien of de extra stoptrein die in 2015 gaat rijden al in 2014 kan gaan rijden elke werkdag tot 20.00 uur.

Daarnaast overleggen NS en Friesland over de mogelijkheid om vanaf 2015 een vierde trein te rijden tussen Leeuwarden en Zwolle (2 snelle intercity's en 2 stoptreinen per uur).

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De leden van de **PvdA-fractie** vragen in hoeverre in Limburg nog sprake is van eerlijke concurrentie bij een openbare aanbesteding, nu Veolia een groot deel van de decentrale markt beheerst.

Op basis van een openbare aanbesteding heeft de provincie Limburg in 2006 de intermodale concessies Noord- en Midden-Limburg en Zuid-Limburg gegund aan Veolia. Deze concessies lopen in december 2016 af. Voor de periode daarna zal de provincie weer een openbare aanbesteding houden waar alle geïnteresseerde vervoerders aan mee kunnen doen.

Beantwoording inbreng PVV-fractie

De leden van de **PVV-fractie** vragen hoe ik voorkom dat decentralisatie van stoptreinen leidt tot extra lasten, bijvoorbeeld financiële conflicten bij vervoerders in geval van verstoringen.

Ik ben mij bewust van de complexere situatie die ontstaat door samenloop bij decentralisatie van stoptreindiensten buiten de brede Randstad. Zoals ik in mijn beleidsvoornemen ook heb aangegeven vraagt deze decentralisatie een goed kader van uitgangspunten en randvoorwaarden. Het kader betreft onder meer randvoorwaarden ten aanzien van de capaciteitsverdeling, de afstemming van concessie-eisen, de borging van de reizigersbelangen (zoals punctualiteit, vervangend vervoer, tarieven en reisinformatie) en de financiële afspraken. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN zal ook ingaan op dit vraagstuk. Ik wacht de uitkomsten van de nadere analyse af. Mede op basis daarvan kan ik definitieve keuzen maken ten aanzien van de reikwijdte. Ook helpen de nadere inzichten bij het formuleren van de juiste uitgangspunten en randvoorwaarden voor de situatie met twee vervoerders die op hetzelfde spoor de reizigers bedienen.

De leden van de **PVV-fractie** vragen hoe ik de doelstelling van goede reistijden wil vastleggen en daarop kan afrekenen. Voorts vragen deze leden welke sanctie hierop staat.

Deze vraag sluit aan bij één van de aanbevelingen van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32707, nr. 9), waarin ervoor gepleit wordt dat ik in de vervoerconcessie en de vervoerplannen concrete prestaties afspreek over reissnelheid of reistijd per corridor. Ik bestudeer momenteel alle aanbevelingen van de Commissie Kuiken en zal hierover een integrale reactie naar uw Kamer sturen.

De leden van de **PVV-fractie** maken zich zorgen dat met de samenvoeging van de twee concessies HSL-treinen ten koste van reguliere treinen over het hoofdrailnet gaan rijden en deze leden willen weten hoe ik waarborg dat de reiziger straks niet meer moet betalen voor een trein die niet harder rijdt op dat traject.

Ik beoog met de toevoeging van de HSL-Zuid aan het hoofdrailnet juist dat NS via de HSL-Zuid meer bestemmingen kan aandoen, en de HSL-Zuid intensiever kan worden benut. Het past in mijn beeld dat een reiziger een hoger tarief zou moeten betalen voor een trein die ook daadwerkelijk sneller is. Ik heb tijdens het algemeen overleg over HSA op 15 februari 2012 gemeld dat NS nu nog studeert op het intercityproduct dat zij via de HSL-Zuid wil aanbieden.

Het definitieve product is afhankelijk van het type intercitytrein, de herkomst – bestemming en de snelheid. Hierbij heb ik ook opgemerkt dat er sprake moet zijn van sneller rijden om een toeslag te kunnen heffen. Dit zal in de uitwerking van de afspraken worden meegenomen.

De leden van de **PVV-fractie** vragen hoe ik wil voorkomen dat NS het reguliere treinvervoer tussen HSL-stations onaantrekkelijk maakt ten gunste van de duurdere Fyra.

NS probeert in elke nieuwe dienstregeling verbeteringen te realiseren voor een zo groot mogelijke groep reizigers. Dit is steeds een complexe logistieke aangelegenheid, waarbij NS vooraf en gedurende het proces afstemming pleegt met verschillende belanghebbenden, waaronder de consumentenorganisaties. In de recente wijziging van de dienstregeling heeft NS rekening gehouden met de verdere uitbreiding van het vervoer over de HSL-Zuid. NS is verplicht het in de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet afgesproken bedieningspatroon te rijden. Dit heeft met de huidige spoorcapaciteit gevolgen voor andere binnenlandse treindiensten. De nieuwe dienstregeling bevat voor de grootste groep reizigers een verbetering (bijvoorbeeld tussen Den Haag en Amsterdam elk kwartier een intercity en rond Haarlem, Leiden en Rotterdam voortaan kwartierdiensten van intercity en sprinter in meerdere richtingen), maar helaas zijn er in de afweging ook keuzes gemaakt die voor andere reizigers leiden tot een iets langere reistijd of een extra overstap.

Het uitgangspunt in de concessie voor het hoofdrailnet is en blijft dat NS de dienstregeling maakt binnen de kaders die ik in de vervoerconcessie stel. Deze bestaan onder meer uit minimale bediening van stations en het aanbod van vervoer moet voldoen aan de vraag van de reizigers. Daarnaast dient NS in het vervoerplan een wijziging van het aanbod te motiveren vanuit de vraag.

De leden van de **PVV-fractie** willen weten hoe ik denk over het naast elkaar kunnen bestaan van de Beneluxtrein en de HSL op de bestaande infrastructuur.

Het is niet mogelijk de Fyra Amsterdam-Brussel en de Beneluxtrein naast elkaar te rijden, omdat beide treinen in België in hetzelfde 'logistieke pad' rijden. Het creëren van een nieuw treinpad in België zal gevolgen hebben voor de Belgische nationale dienstregeling zoals het schrappen van binnenlandse treinen. Overigens rijdt de Beneluxtrein op basis van een internationaal samenwerkingsverband tussen NMBS en NS, waardoor ik formeel geen bevoegdheid heb over deze treinverbinding. Hierdoor kan ik de vervoerders niet dwingen om de Beneluxtrein te behouden.

De leden van de **PVV-fractie** vragen hoe de regeling vervangend vervoer eruit komt te zien, meer specifiek of het klopt dat NS pas bij een verwachte verstoringstijd van 3 uur verplicht is bussen in te zetten.

Over de regeling vervangend vervoer heb ik u geïnformeerd op 11 maart 2011 (Kamerstuk 31305, nr. 193). De regeling staat samengevat in het concept van het programma van eisen voor de nieuwe vervoerconcessie. Het klopt niet dat NS pas bij een verwachte verstoringstijd van meer dan drie uur verplicht is om bussen in te zetten. Het vervangend vervoer kan per bus of per trein via een alternatieve route gaan. Wanneer het businzet betreft zal de vervangende businzet binnen 60 minuten aanvangen en met 75 minuten op sterkte zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De leden van de **PVV-fractie** wensen een overzicht waarin per milieu-/duurzaamheidsdeis de kosten worden vermeld.

Duurzaamheid en milieu zijn voor mij belangrijke onderwerpen. In het proces van concessieverlening wordt gezien of - in aanvulling op bestaande wet- en regelgeving - aanvullende afspraken ten aanzien van milieu- en leefbaarheidsdoelstellingen in de concessie wenselijk zijn en welke kosten daaraan verbonden zijn.

Beantwoording inbreng CDA-fractie

De leden van de **CDA-fractie** vragen of ik reeds kan aangeven welke zaken wel en welke niet geregeld worden in de nieuwe concessie. Tevens welke afspraken bindend zijn en hoe NS daarop wordt afgerekend. De leden willen weten of, en zo ja, welke nieuwe prestatie-eisen en prikkels worden opgenomen in de concessie.

In het concept van het programma van eisen heb ik een beeld gegeven van de uitgangspunten en de onderwerpen die ik afweeg voor de nieuwe vervoerconcessie. Dit vanuit het perspectief van de reizigers. Dit programma van eisen vormt het startpunt voor de uitwerking van concrete concessie-eisen in de ontwerpconcessie. Nieuwe onderwerpen in het programma van eisen zijn onder meer:

- het nachtnet;
- een zorgplicht keten om NS aan te spreken op haar rol binnen de keten;
- een versterking van de positie van decentrale overheden;
- het borgen van PHS; en
- meer gedifferentieerde prestatie-inzichten.

Een aantal eisen is al meer concreet afgesproken in het traject van de HSA-problematiek en het hoofdrailnet. Hierover heb ik u bericht met mijn brief van 18 november 2011 (Kamerstuk 22026, nr. 343). Ook andere lopende ontwikkelingen betrek ik in het opstellen van de nieuwe concessie, zoals de OV-chipkaart, de kabinetsreactie op het rapport van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32707, nr. 9) en de uitkomsten van het debat hierover en het winterweer.

Per onderwerp zal ik goed bezien welke prikkels nodig zijn en hoe de eisen te handhaven. Het ontwerp van de concessie wordt voorgehangen in uw Kamer. Op dat moment kunnen wij het gesprek aangaan over de concrete invulling van de concessie op alle onderdelen.

De leden van de **CDA-fractie** vragen of het mogelijk is meer dynamische concessieafspraken te maken.

Omdat de concessie voor een periode van 10 jaar wordt gegund, vind ik het van belang hierin een zekere mate van dynamiek in te bouwen. Mijn beeld is dat een deel van de eisen aan de dienstverlening meer statisch is en een deel dynamisch. Ik zie in de uitwerking van de concessie waar het mogelijk is om meer dynamische afspraken te maken. In het concept van het programma van eisen heb ik ook gemeld dat ik in de uitwerking van de concessie zie hoe actuele thema's kunnen worden betrokken in de sturing. Uiteraard heb ik hierbij wel rekening te houden met het consensuele karakter van de concessie. Ook zal de nieuwe vervoerconcessie een evaluatiebepaling kennen, waarbij ik zie of veranderingen in de afspraken nodig zijn.

De leden van de **CDA-fractie** willen weten welke rol de adviesstafels krijgen in de concessieverlening en -uitvoering.

In het recente debat over het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt *Spoor in beweging* heb ik met uw Kamer over de adviesstafels gesproken. In het debat heb ik mijn keuze voor de instelling van adviesstafels in plaats van een wettelijk adviesrecht voor decentrale overheden op het vervoerplan (en beheerplan) toegelicht. Een Kamermeerderheid steunde mijn keuze. De adviesstafels zijn vorig jaar ingesteld om de positie van decentrale overheden te versterken. Het jaarlijkse vervoerplan van NS dient op grond van de huidige vervoerconcessie een weergave te geven van het overleg met decentrale overheden verenigd in IPO en SkVV en een deugdelijke motivering wanneer een zienswijze van een decentrale overheid niet wordt overgenomen. Aan de adviesstafel bespreek ik met IPO en SkVV de uitkomsten van het overleg tussen decentrale overheden en NS. Ik weeg de uitkomsten van de adviesstafel mee in mijn beslissing over instemming met het vervoerplan. De adviesstafel heeft hiermee een rol in de uitvoering van de concessie.

In de nieuwe vervoerconcessie wil ik wederom bepalingen opnemen over het overleg met decentrale overheden. In de uitwerking van de nieuwe concessie zal ik hierover ook het overleg voeren met de decentrale overheden.

De leden van de **CDA-fractie** vragen of ik een langetermijnvisie op het openbaar vervoer heb.

De uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid zijn vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Met de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) heb ik recentelijk de nieuwe kaders voor de toekomst neergezet. Een van de centrale doelstellingen van de SVIR is het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker – zowel de reiziger als de verlader – centraal staat. Dit vereist een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem dat voldoende capaciteit heeft om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen. Hieruit volgen specifieke doelstellingen voor het spoorvervoer die ondermeer zien op veiligheid, betrouwbaarheid en capaciteit.

Ik ben thans bezig met het uitwerken van een spooragenda voor de lange termijn, waarin ik de te behalen doelen, resultaten en sturing uiteenzet. Ik zal in de kabinetsreactie naar aanleiding van het rapport van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32707, nr. 9) hier nader op ingaan.

De leden van de **CDA-fractie** hebben gevraagd wanneer zij de resultaten van het onderzoek naar de decentralisatie van drie lijnen kan verwachten. Ook vragen deze leden of er al resultaten zijn van het onderzoek naar de plannen van FMN en wanneer de resultaten worden aangeboden aan de Kamer. Daarnaast vragen de leden van CDA-fractie wat de gevolgen zijn van verdere decentralisatie voor de reeds gemaakte afspraken op hoofdlijnen met NS.

Zoals toegezegd aan de Tweede Kamer laat ik een nadere analyse, inclusief een onafhankelijke toets, uitvoeren op *Het nieuwe spoorplan* van FMN. In mijn inleidende reactie heb ik het proces nader geschetst. Ik verwacht de resultaten in juni met de Kamer te kunnen delen. Op basis van de uitkomsten van deze analyse zie ik nader welke stoptreindiensten in aanmerking komen voor decentralisatie en de eventuele fasering daarvan. De uitkomsten van deze analyse en mijn voorkeur bespreek ik vervolgens met uw Kamer en kunnen van nadere invloed zijn op de reikwijdte van de nieuwe vervoerconcessie.

De uitkomsten van de toegezegde analyse kunnen daarmee van nadere invloed zijn op de gemaakte afspraken met NS. De grootte van die invloed is mede afhankelijk van de hoeveelheid en de regiospecifieke omstandigheden van de te decentraliseren stoptreindiensten.

De leden van de **CDA-fractie** vragen welke afspraken worden gemaakt om samenloop van meerdere concessiehouders op het spoor goed te laten verlopen. De leden willen weten of de infrastructuurbeheerder de beslissende stem krijgt in geval van calamiteiten.

Zoals ik in mijn beleidsvoornemen heb aangegeven, vraagt de situatie met twee vervoerders op hetzelfde spoor een goed kader van uitgangspunten en randvoorwaarden. Ik ben hier nader op ingegaan bij mijn reactie op de vragen van de leden van de PVV-fractie. Onderdeel daarvan is ook de rol van de infrastructuurbeheerder. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN zal ook ingaan op dit vraagstuk. Ik wacht de uitkomsten van de nadere analyse af.

De leden van de **CDA-fractie** vragen wat ik met een zware inspanningsverplichting voor grensoverschrijdend vervoer bedoel. Daarnaast stellen deze leden de vraag op welke manier ik ga controleren of NS wel aan die inspanningsverplichting voldoet.

Op het punt van de resultaatsverplichting versus zware inspanningsverplichting ben ik reeds ingegaan in reactie op de inbreng van de VVD-fractie. Er wordt momenteel positief overleg gevoerd met alle betrokken partijen, dus ik heb goed zicht op de haalbaarheid van de verbindingen. Waar nodig spreek ik alle partijen, waaronder NS, aan op de voortgang. Legitieme redenen waarom verbindingen niet tot stand komen of ophouden te bestaan, zijn het niet tot stand komen of vervallen van de benodigde infrastructuur of het niet afdekken van het exploitatietekort vanaf de grens door de buitenlandse vervoerautoriteit. Mocht dit zich voordoen, dan heb ik hierover het gesprek met NS en zal ik waar nodig interveniëren bij mijn buitenlandse collega's.

Voorts vragen de leden van de **CDA-fractie** op welke 'aanvullende grensoverschrijdende verbindingen' ik doel, welke rol er voor mij ligt om NS met betrekking tot het realiseren van grensoverschrijdende verbindingen te ondersteunen en hoe ik om ga met de motie Mastwijk/Anker (Kamerstuk 32 351, nr. 3), waarin verzocht wordt om HSL-stations net over de grens toe te voegen aan de lijst met te bedienen stations in de nieuwe concessie.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

Ik heb met NS een zware inspanningsverplichting afgesproken ten aanzien van de verbindingen met Antwerpen, Luik, Aken en Düsseldorf, naast de bestaande Thalys naar Parijs, de (nog te starten) Fyra naar Brussel en de ICE's naar Duitsland. De intentie van de motie Mastwijk/Anker is om te komen tot bediening van de HSL-stations net over de grens gedurende de looptijd van de concessie. Deze intentie komt terug in de concessie, de feitelijke bediening zal ik echter niet via het middel van de verplicht te bedienen stations afdwingen, omdat de bediening ook afhankelijk is van overeenstemming met buitenlandse partijen. Overige grensoverschrijdende verbindingen kunnen op regionaal niveau worden afgesproken en door regionale vervoerders worden verzorgd. Ik zal de regio's daarin waar nodig en mogelijk ondersteunen. Dat kan ik doen door bijvoorbeeld de projecten onder de aandacht te brengen bij mijn buitenlandse collega's of door financieel bij te dragen met een tijdelijke opstartsubsidie of een deel van de kosten van infrastructurele aanpassingen te vergoeden.

De leden van de **CDA-fractie** vragen of ik advies van de consumentenorganisaties op het beleidsvoornemen heb ontvangen en hoe het advies luidt.

Zoals ik in de inleiding heb aangegeven, heb ik advies van de consumentenorganisaties in het Locov ontvangen. Dit advies treft u bijgevoegd ter informatie aan (bijlage I). De consumentenorganisaties melden onder meer dat:

- zij positief adviseren over mijn voornemen tot onderhandse gunning aan NS van de vervoerconcessie, onder de voorwaarde van stevig aangescherpte eisen;
- zij positief adviseren over samenvoeging van het hoofdrailnet en de treindiensten over de HSL-Zuid in één concessie;
- decentralisatie van een stoptreindienst moet leiden tot duidelijke verbeteringen voor de reiziger en daar nu onvoldoende zicht op is. Het selectieproces van eventueel te decentraliseren diensten moet starten bij een regionale visie op de ontwikkeling van het OV-netwerk. Zij zijn niet categorisch tegen, wel moeten voor decentralisatie onverkort de aanbevelingen van de commissie Meijdam zijn geïmplementeerd.

Daarnaast geven de consumentenorganisaties suggesties voor de verbetering van het programma van eisen. De wijze waarop ik hiermee omga, is verwoord in mijn reactie aan de consumentenorganisaties in het Locov (bijlage II).

De leden van de **CDA-fractie** vragen hoe het vervolgproces er uit ziet, wanneer de onderhandelingen met NS zijn afgerond en wanneer de Kamer het uitgewerkte programma van eisen kan ontvangen.

Het beleidsvoornemen ontvangt u met een separaat schrijven van mij. Het programma van eisen zal ik in juni voorleggen aan de Tweede Kamer, zodat ik waar nodig de uitkomsten van lopende ontwikkelingen nog kan verwerken. De uitkomsten van de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN verwacht ik ook in juni aan uw Kamer te sturen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

Op grond van de PSO-verordening (EG) Nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg, zal ik in verband met de verlangde transparantie in het Publicatieblad van de Europese Unie informatie met betrekking tot de voorgenomen onderhandse concessieverlening bekendmaken. Ik doe dit na de voorhang van het beleidsvoornemen in uw Kamer. Daarbij stelt de verordening dat er minimaal één jaar moet zitten tussen publicatie en verlening van de concessie. Dat betekent dat de nieuwe vervoerconcessie niet eerder dan medio 2013 formeel verleend mag worden.

Het programma van eisen is het startpunt van de uitwerking van de concessie. In het proces werk ik een ontwerpconcessie uit met concrete, werkbare eisen die passen binnen de financiële kaders die ik met NS heb afgesproken. De ontwerpconcessie leg ik vervolgens voor advies voor aan ProRail en de consumentenorganisaties in het Locov. Ook heb ik de afspraak gemaakt het ontwerp met de decentrale overheden te bespreken. Vervolgens hang ik de ontwerpconcessie voor in de Eerste en Tweede Kamer, met ruimte voor beide Kamers om hierop te interveniëren. Uw Kamer kan mij dan aanspreken op de concrete eisen in de ontwerpconcessie. Daadwerkelijke verlening van de concessie vindt pas plaats na deze voorhang. Ik verwacht de ontwerpconcessie eerste helft 2013 aan uw Kamer te kunnen voorleggen, maar dat is mede afhankelijk van het procesverloop. De gesprekken/onderhandelingen met NS zijn klaar nadat de voorhang van de ontwerpconcessie is afgerond.

Beantwoording inbreng SP-fractie

De leden van de **SP-fractie** geven aan dat het onderscheid tussen de treinreizigers en de belastingbetalers ongelukkig is en willen mijn reactie daarop.

Ik heb in het proces rond het oplossen van de HSA-problematiek steeds gesteld dat ik zoek naar de beste oplossing voor de reiziger en de belastingbetaler. Ik ben het volstrekt met u eens dat reizigers ook belastingsbetalers zijn. Ik maak echter wel onderscheid tussen de effecten van een oplossing voor de reizigers alleen (kwaliteit van het treinvervoer) en de effecten van een oplossing voor de belastingbetaler in algemene zin. Hiermee bedoel ik uiteraard de effecten van een oplossing op mijn begroting en op de schatkist als geheel en de investeringen die ik als gevolg hiervan wel en niet zou kunnen doen.

De leden van de **SP-fractie** vragen van wie het initiatief kwam om stoptreindiensten te decentraliseren en welk belang ermee is gediend van treinreiziger en belastingbetaler.

Het initiatief tot decentralisatie kwam van mij. Ik zie voor een deel van de treinreizigers meerwaarde in regionaal afgestemde netwerken met meer specifieke aandacht en afwegingen (waaronder financiële) over de modaliteiten heen. Ik heb goed gekeken waar dat kan en wil dit gefaseerd aanpakken om ervaring in de praktijk op te doen.

NS is, zoals ik eerder heb gemeld, geen voorstander van decentralisatie. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN zal de gevolgen voor de reizigers inzichtelijk maken. Vanuit het perspectief van de belastingbetaler geldt dat wanneer er sprake is van decentralisatie van een onrendabele stoptreindienst en daar een resultaatverbetering van NS tegenover staat, ik hieruit een bijdrage aan de decentrale overheid voor de exploitatie beschikbaar zal stellen. Dit is een budgetneutrale operatie.

De leden van **SP-fractie** vragen inzicht in het verlies van inkomsten van NS na decentralisatie van stoptreindiensten.

Van enkele betrokken stoptreindiensten zijn de resultaten mij op hoofdlijnen bekend. De meeste stoptreindiensten zijn onrendabel. Decentralisatie zou daarmee betekenen dat NS inkomsten verliest, maar een hogere kostenpost bespaart. Decentralisatie leidt dan tot een resultaatverbetering voor NS. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN gaat nader in op de financiële effecten.

De leden van de **SP-fractie** vragen of ik kan aangeven wat precies het voorbehoud van het inpassen in het PHS behelst.

De concreet te decentraliseren treindiensten moeten passen binnen PHS. In het kader van PHS investeer ik in het spoor om hoogfrequent spoorvervoer op de drukste baanvakken in de brede Randstad mogelijk te maken. Ik wil de realisatie van deze doelstelling niet verder compliceren door meerdere vervoerders en opdrachtgevers op hetzelfde spoor. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN zal hier aandacht aan besteden.

De leden van de **SP-fractie** vragen of alle intercitydiensten, zoals nu bestaan op het hoofdrailnet, gehandhaafd blijven.

Het maken van de dienstregeling is aan NS. Er is niet voorgeschreven waar intercity's rijden. NS houdt bij het maken van de dienstregeling onder meer rekening met de vraag van de reizigers en met de ruimte die de infrastructuur biedt. Daardoor kunnen er intercitydiensten veranderen, verdwijnen of bijkomen.

De leden van de **SP-fractie** hebben gevraagd om inzicht per provincie in de extra kosten die zij moeten maken na decentralisatie, zowel ten aanzien van het ambtenarenapparaat als ten aanzien van de financiering van de treindiensten.

Het inzicht ten aanzien van de consequenties voor het ambtenarenapparaat zal verschillen per decentrale overheid en is mede afhankelijk van het aantal te verlenen en beheren concessies. Ik heb dat inzicht niet, maar decentrale overheden kunnen dit aspect benoemen in de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan*. Bij voorgaande decentralisaties heb ik met decentrale overheden afspraken gemaakt over de subsidiebijdrage voor de gedecentraliseerde treindiensten. De kosten van het ambtenarenapparaat zijn daarin niet meegenomen. Die komen voor rekening van de desbetreffende overheid. Dat hebben de decentrale overheden ook geaccepteerd, omdat zij belang hechtten aan de totstandkoming van een zo goed mogelijk geïntegreerd regionaal OV-systeem en de daarbij behorende overname van de verantwoordelijkheid.

Voor de financiering van de voorgenomen te decentraliseren stoptreindiensten geldt het volgende. Wanneer sprake is van decentralisatie van een onrendabele stoptreindienst en daar een resultaatverbetering van NS tegenover staat, zal ik hieruit een bijdrage aan de decentrale overheid voor de exploitatie beschikbaar stellen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De leden van de **SP-fractie** vragen of bij de invulling van de taakstelling van € 160 mln rekening is gehouden met de kwaliteit en flexibiliteit van het railnet op langere termijn.

De bezuinigingsmaatregelen die NS en ProRail voorstellen om € 160 mln per jaar te besparen betreffen efficiencymaatregelen. Dit betekent dat dezelfde prestaties tegen minder kosten kunnen worden uitgevoerd en een en ander dus niet ten koste gaat van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur. Bij mijn brief aan uw Kamer van 18 november 2011 (Kamerstuk 22026, nr. 343) heb ik het voorstel van NS en ProRail gevoegd, hierin zijn de maatregelen op het gebied van onderhoud nader toegelicht. Belangrijkste uitgangspunt daarbij is dat ProRail en NS door gezamenlijke afstemming een aantal efficiencybesparingen kunnen doorvoeren. Dit betreft onder meer de optimalisatie van het onderhoudsrooster alsmede het meerjarig grootschalig clusteren van onderhoud in grote buitendienststellingen.

De leden van de **SP-fractie** vragen of ik de verschillende scenario's die zijn gehanteerd bij het vaststellen van de hoogte van de toeslag voor de Fyra aan uw Kamer kan doen toekomen.

Het gaat hier om bedrijfsvertrouwelijke gegevens, die onderdeel hebben uitgemaakt van de onderhandeling tussen NS en IenM. Zoals ik u in de beantwoording van eerdere vragen van uw Kamer (Kamerstuk 22026, nr. 345) heb gemeld heeft HSA haar business case herijkt en daarbij het optimum vastgesteld wat betreft de vervoersomvang, opbrengsten en kosten.

De resultaten uit de business case van HSA zijn bedrijfsvertrouwelijk en extern getoetst door Boston Consulting Group (BCG). De resultaten zijn vertrouwelijk aan uw Kamer aangeboden. BCG constateert in haar onafhankelijke review op de business case 2010 van HSA dat HSA de optimale tariefopslag van 30% correct heeft berekend. HSA rekent momenteel nog met een opslag van 20%, passend bij het feit dat zij op dit moment hogesnelheidsvervoer aanbiedt met tijdelijk materieel dat een lagere maximumsnelheid en lager kwaliteitsniveau kent dan het nog in te zetten V250-materieel.

De leden van de **SP-fractie** willen weten of nagedacht wordt over een handig systeem van toeslagen, zodat deze eenvoudig vooraf van de OV-chipkaart en jaarkaarten afgeboekt kan worden en wanneer dit operationeel is.

Toeslagen kunnen in het chipkaarttijdperk direct worden gekocht bij een abonnement (bijvoorbeeld in geval van een toeslag op de Fyra) of bij een automaat. Daarnaast zullen voor 'impulsreizigers' naar verwachting in 2013 palen worden geplaatst op die perrons waar zowel de Fyra als de reguliere intercity stopt, om een Fyra-toeslag aan te kunnen schaffen.

Beantwoording inbreng D66-fractie

De leden van de **D66-fractie** vragen mij uitgebreid in te gaan op het proces dat leidde tot de keuze van 5 stoptreindiensten die in aanmerking komen voor decentralisatie en op welke wijze FMN en NS hierbij zijn betrokken. Daarnaast vragen zij of het mogelijk is dat er nog meer trajecten kunnen worden gedecentraliseerd, mocht het een succes blijken te zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

In mijn reactie op de inbreng van de leden van de VVD-fractie ben ik ingegaan op de aanleiding en de scope van het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet. De resultaten van het onderzoek heb ik als bijlage bij mijn brief van 18 november 2011 over de oplossing van de HSA-problematiek en het beleidsvoornemen hoofdrailnet aangeboden (Kamerstuk 22026, nr. 343). Dit onderzoek -uitgevoerd door Ecorys/Arcadis- concludeert dat er geen uitlopers en losliggende delen van het net meer zijn.

Voor de decentralisatie van de stoptreindiensten geeft het onderzoek, mede op basis van evaluaties in het verleden, aan dat regionale netwerken met meer regionale aandacht positief kunnen zijn voor een deel van de reizigers. Tegelijkertijd ontstaat er een complexere situatie van twee vervoerders die in opdracht van twee opdrachtgevers treindiensten aanbieden op dezelfde spoorverbinding. Daarbij volgen uit het onderzoek 5 stoptreindiensten buiten de brede Randstad die binnen de beschikbare capaciteit kunnen worden gedecentraliseerd en waarvan decentralisatie niet leidt tot een extra overstap voor reizigers in relatie tot de referentiedienstregeling (PHS 2020). Deze diensten heb ik nader bestudeerd op de infrastructurele capaciteit en de mogelijke invloed op PHS, de mogelijkheid voor het vormen van een regionaal stoptreinennet, alsmede op de wensen van de betrokken decentrale overheden.

Mijn initiële voornemen is te beginnen met 2 Limburgse stoptreindiensten, onder meer omdat voor deze stoptreindiensten geldt dat in samenhang met de eerder gedecentraliseerde treindienst Maastricht-Heerlen een regionaal netwerk ontstaat, er geen directe invloed op de infrastructurele capaciteit is en de provincie Limburg geïnteresseerd is. Daarnaast betreft mijn initiële voorstel een nader onderzoek naar decentralisatie van 3 andere stoptreindiensten onder een aantal randvoorwaarden (maakbaarheid binnen PHS, de consequenties van samenloop (waaronder robuustheid en capaciteitsverdeling) en de samenhang met tariefharmonisatie). Bij de midterm review van de hoofdrailnetconcessie wil ik op basis van de opgedane ervaringen bezien of er nog andere stoptreindiensten buiten de brede Randstad in aanmerking komen voor decentralisatie. Deze gefaseerde aanpak is opgenomen in de afspraken met NS rond de HSA-problematiek en het hoofdrailnet. Daarnaast zijn in 2011 op verschillende niveaus informatieve gesprekken gevoerd met FMN.

Inmiddels heb ik tijdens het algemeen overleg op 15 februari jl. een nadere analyse, inclusief een onafhankelijke toets, van *Het nieuwe spoorplan* van FMN toegezegd. Op basis van de uitkomsten van deze analyse zie ik nader welke stoptreindiensten in aanmerking komen voor decentralisatie en eventuele fasering daarvan.

De leden van de **D66-fractie** vragen wat de afspraak om op vrijdag en zaterdag de treinen tot later door te laten rijden concreet inhoudt.

In de afspraken met NS rond de HSA-problematiek en het hoofdrailnet is afgesproken dat de dienstregeling onder de nieuwe concessie erin zal voorzien dat op vrijdagen en zaterdagen de laatste reguliere intercity vanaf Rotterdam, Den Haag, Leiden, Utrecht, Amersfoort en Amsterdam later vertrekt (rond 1 uur 's nachts (of zoveel later als deze nu rijden)) met als eindbestemming het eerstvolgende intercitystation (mits op dat moment niet bediend door de nachtnetverbinding). De precieze uitwerking hiervan is gaande. Op hoofdlijnen moet gedacht worden aan het eerstvolgende 'logische' (grote) intercitystation aan de grenzen van de brede Randstad: Arnhem of Nijmegen, Zwolle, Eindhoven, Alkmaar, Roosendaal, Apeldoorn of Deventer.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De leden van de **D66-fractie** vragen of er in het licht van de concessie voor het hoofdrailnet wijzigingen zijn opgenomen in de invulling van de KPI's, of er hogere grenswaarden voor de KPI's zijn vastgesteld en of er afspraken zijn gemaakt over de hoogte van de boetes bij een slechte score.

Op de vraag betreffende de kernprestatie-indicatoren ben ik reeds ingegaan bij mijn reactie op de inbreng van de VVD-fractie. Er zijn op dit moment voor de nieuwe concessie nog geen afspraken gemaakt over de hoogte van de boetes. De inrichting van de aansturing, waaronder de prikkels en de handhaving, worden uitgewerkt in het proces van het opstellen van de vervoerconcessie.

Beantwoording inbreng GroenLinks-fractie

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen of opsplitsing van de intercity's en stoptreinen leidt tot sneller, gerieflijker, veiliger, betrouwbaarder, niet duurder en drempellozer treinvervoer voor de reizigers.

In de toezegde nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN wordt ook gekeken naar de gevolgen voor de reiziger. De resultaten van de nadere analyse worden in juni bekend.

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen of ik het schrappen van conducteurs heb meegewogen in mijn besluit tot decentralisatie en openbare aanbesteding van stoptreinen. Daarnaast vragen de leden van de GroenLinks-fractie mijn reactie op het verwijt dat vervoerders die niet investeren in personeel op stations en perrons zich gedragen als freeriders.

De keuze wel of geen conducteurs in te zetten op gedecentraliseerde diensten is aan de verantwoordelijke decentrale overheid. In veel gevallen hebben decentrale overheden er voor gekozen om eenmansbediening toe te staan, gecombineerd met de inzet van mobiele controle en/of serviceteams. In de regionale concessie worden ook verplichtingen opgenomen om de sociale veiligheid te borgen en/of te verbeteren. Regionale vervoerders dienen zich te houden aan de door de decentrale overheid gestelde concessie-eisen, waaronder eisen ten aanzien serviceverlening, ook op de stations waar regionale treinen en NS-treinen samenkomen. De concessieverlenende decentrale overheden zien hier op toe.

In het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet is gekeken naar de sociale veiligheid. De onderzoekers melden dat het klantoordeel over de veiligheid op decentrale lijnen meer dan een 7 is. In de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN wordt dit aspect betrokken.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen of ik de conclusie van de marktscan van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) deel dat NS geen misbruik maakt van haar monopoliepositie.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

Ik heb op dit moment geen aanleiding om te veronderstellen dat NS misbruik maakt van haar positie.

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen mijn reactie op de constatering van de NMa dat één spoorvervoerder grote synergievoordelen oplevert. Daarnaast vragen zij of ik kan garanderen dat de kostenvoordelen van concurrentie de extra coördinatiekosten overstijgen, zeker in het geval van verstoringen.

Ik herken de genoemde constatering niet als een uitspraak van de NMa. In de *Marktscan personenvervoer per spoor* spreekt de NMa over synergievoordelen tussen vervoer en de rechten om infrastructuur, zoals stations, commercieel te exploiteren.

In de toezegde nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* wordt gekeken naar de kosten en baten. De resultaten van de nadere analyse worden in juni bekend.

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen mijn reactie op de vrees van reizigers dat zij als proefkonijnen worden ingezet, terwijl zij niet ontevreden zijn over de prestaties van NS getuige de klantoordelen.

Mijn belangrijkste perspectief in het bezien van de decentralisatie zijn de reizigers. In het verleden hebben decentrale vervoerders positieve ontwikkelingen laten zien voor de reizigers. Ik heb daarbij goed gekeken waar decentralisatie kan. Ik wil de decentralisatie gefaseerd oppakken en in de praktijk ervaring opdoen. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN zal ook antwoord geven op de voor- en nadelen voor de reizigers.

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen hoe ik ga bewerkstelligen dat reizigers bij vertragingen of verstoringen van de dienstregeling niet de dupe worden van conflicterende belangen tussen vervoerders, of ik een vervoerplicht wil opnemen in de concessie, of ik kan garanderen dat betrouwbaarheid en reistijd liefst verbeteren maar ten minste niet slechter worden als er straks meerdere vervoerders opereren op één tracé, of ik kan garanderen dat de verkeersleiding de complexere situatie met meerdere vervoerders kan beheersen ook in geval van calamiteiten en hoe ik ga bewerkstelligen dat er samenhang blijft tussen de tarieven en dienstregeling van sprinters en intercity's en of ik een beeld heb van extra overstappen als gevolg van opsplitsing.

Zoals ik in mijn beleidsvoornemen heb gemeld, vraagt de situatie van samenloop tussen twee vervoerders op hetzelfde spoor een goed kader van afspraken. Het kader betreft onder meer de capaciteitsverdeling, de afstemming van concessie-eisen, de borging van de reizigersbelangen (zoals punctualiteit, vervangend vervoer, tarieven en reisinformatie) en de financiële afspraken. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* zal ook ingaan op alle genoemde vraagstukken. Ik wacht de uitkomsten van de nadere analyse af.

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen mij toe te zeggen dat voordat er tot decentralisatie wordt overgegaan het dubbel opstaptarief is opgelost, enkelvoudig in- en uitchecken is ingevoerd en er duidelijkheid is over de nieuwe besluitvormingsstructuur van partijen die betrokken zijn bij de OV-chipkaart.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De vervoerbedrijven hebben in februari jl. hun plan van aanpak voor het oplossen van het dubbel opstaptarief gepresenteerd aan de kwartiermaker, de heer Meijdam. Zij geven aan dat wanneer in mei overeenstemming is over de oplossing voor het dubbel opstaptarief en de bijbehorende concessieafspraken, realisatie van de oplossing mogelijk is per september 2012. Hiermee is het dubbel opstaptarief opgelost voor het reizen op saldo (voltarief) en voor het reizen op de landelijke geldende treinproducten. Zowel concessieverleners als concessiehouders hebben hun commitment voor deze planning uitgesproken. Deze planning betekent dat dit is opgelost voorafgaand aan een eventuele decentralisatie van stoptreindiensten.

Ten aanzien van het enkelvoudig in- en uitchecken hebben de vervoerders en TLS aangegeven dat enkelvoudig in- en uitchecken in theorie mogelijk is. Daarnaast wordt breed onderkend dat invoering daarvan meer reisgemak voor de reiziger oplevert. Uitgangspunt is dan ook dat behoudens technische en/of bedrijfseconomische onhaalbaarheid gekomen wordt tot enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen. Dit jaar voert de heer Meijdam samen met partijen nader onderzoek uit. Dit onderzoek moet antwoord geven op de vraag over de maakbaarheid, de financiering, de samenhang met issues die voortkomen uit decentralisatieregelgeving (zoals tariefvrijheid en samenloop op het spoor) en de doorlooptijd van enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen. Het is zaak dat spoorvervoerders in de tussentijd goed zorgen voor hun reizigers door heldere communicatie en uitleg.

Ik heb de heer Meijdam ook gevraagd om samen met betrokken partijen een structuur uit te werken die zorg draagt voor een krachtige coördinatie en effectieve en efficiënte besluitvorming betreffende de OV-chipkaart op terreinen die concessie overstijgend zijn en die landelijk impact hebben. Binnen deze structuur moeten onder andere de kwesties waar u melding van maakt, zoals desintegratie van de tarieven, opgelost kunnen worden. Hierbij zal telkens vanuit het klantgemak een afweging moeten worden gemaakt tussen landelijke uniformiteit en maatwerk in de regio. Over de nieuwe besluitvormingsstructuur heb ik op 25 april aanstaande een debat met uw Kamer. Voorafgaand aan dit overleg zal ik u informeren over mijn zienswijze op deze structuur.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen welke nieuwe elementen de nieuwe concessievoorwaarden bevatten om de reiziger goed te beschermen ten opzichte van de bestaande concessievoorwaarden.

De huidige concessie bevat bepalingen die de belangen van de reizigers waarborgen, zo wordt het vervoerplan opgesteld na overleg met consumentenorganisaties en kent het vervoerplan verschillende klantoordelen (KPI's). Inmiddels geldt nog sterker dan voorheen het motto 'De reizigers centraal'. Bij het maken van de nieuwe concessie zal ik bezien welke verbeteringen op dit punt nog mogelijk zijn.

In het concept van het programma van eisen staat al een aantal aangekondigd, zowel in de prestatie-indicatoren (differentiatie) als bijvoorbeeld de zorgplicht keten (om de inzet van NS op haar rol in de keten zichtbaar te maken) en de reisinformatie.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De leden van de **GroenLinks-fractie** willen mijn reactie op de suggestie om financiële prikkels in de concessie op te nemen, waarbij de vervoerder pas de mogelijkheid krijgt de tarieven te verhogen als bepaalde reizigersoordelen boven een bepaald niveau uitkomen.

Op deze suggestie ben ik in het verleden herhaaldelijk ingegaan. Ten eerste is de vrijheid voor NS om de tarieven te verhogen bewust beperkt om efficiency te bewerkstelligen. NS mag de tarieven van de beschermde kaartsoorten uitsluitend verhogen met de eventuele stijging van de consumentenprijsindex en de gebruiksvergoeding (kostenposten waar NS zelf geen invloed op heeft). Ten tweede vind ik het geen goed idee om de tarieven te koppelen aan de prestaties. Voor de prestaties bestaat al een financiële sanctie (boete bij het niet halen van de afgesproken prestaties). Door tariefverhogingen afhankelijk te maken van de klantoordelen, zou een dubbele sanctie ontstaan.

De leden van de **GroenLinks-fractie** willen weten of ik heb overwogen strengere eisen te stellen op het gebied van actuele reisinformatie, met name bij verstoringen.

Voor de nieuwe concessie overweeg ik zeker strengere eisen aan de informatievoorziening. Zoals ik in het concept van het programma van eisen heb weergegeven, moet NS inzetten op een forse verbetering van de reisinformatie in situaties van verstoring. Ook de kwaliteit van de informatie (tijdigheid en bruikbaarheid) is van belang. NS moet aansluiten bij de huidige stand van de technologie en de mogelijkheden die dat biedt om de reiziger goed van dienst te kunnen zijn. Mede op basis van het winterprogramma wordt gekeken welke nadere eisen in de concessie moeten worden vastgelegd voor reisinformatie.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen waarom ik geen nieuwe prikkels in de concessievoorwaarden heb opgenomen om tot reistijdverbetering te komen.

Deze vraag sluit aan bij één van de aanbevelingen van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32707, nr. 9), waarin ervoor gepleit wordt dat ik in de vervoerconcessie en de vervoerplannen concrete prestaties afspreek over reissnelheid of reistijd per corridor. Ik bestudeer momenteel alle aanbevelingen van de Commissie Kuiken en zal hierover een integrale reactie naar uw Kamer sturen.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen wat ik vind van de suggestie om prestatie-eisen elk jaar een beetje aan te scherpen.

De huidige vervoerconcessie schrijft voor dat de prestaties jaarlijks moeten verbeteren (zie art. 9, vierde lid). Ik ben van plan dit voorschrift in de nieuwe concessie te handhaven.

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen of ik van plan ben de provincie Limburg extra geld ter beschikking te stellen bij de voorgenomen decentralisatie van stoptreindiensten en wat mijn reactie is op de kennelijke wens van de provincie Limburg om geen extra intercity's van en naar Limburg te laten rijden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De ontwikkeling naar 4 intercity's vind ik positief voor de reizigers van, naar en binnen Limburg. NS heeft de extra intercity's meegenomen in de capaciteitsaanvraag voor dienstregeling 2013. Limburg is echter bang dat extra intercity's de reizigers uit de stoptrein halen. In het geval van decentralisatie zal ik het gesprek met Limburg aangaan en onder andere afspraken maken over mijn subsidiebijdrage. Wanneer sprake is van decentralisatie van een onrendabele stoptreindienst en daar een resultaatverbetering van NS tegenover staat, zal ik hieruit een bijdrage aan de decentrale overheid voor de exploitatie beschikbaar stellen. Dit is een budgetneutrale operatie en in die zin ga ik geen extra geld uitgeven.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen naar de mogelijkheden om de concessievoorwaarden zo aan te passen dat NS twee intercity's per uur vanuit Zwolle laat doorrijden als stoptrein richting Groningen.

Het maken van de dienstregeling is aan NS binnen de kaders die de concessie aan de dienstregeling stelt (onder meer de minimale bediening en de match tussen vraag en aanbod). Daarbij voert NS overleg met de decentrale overheden over hun doelen en wensen. Ik ben in mijn reactie op de inbreng van de leden van de PvdA-fractie uitgebreid ingegaan op de stand van zaken ten aanzien van de dienstregeling in Noord-Nederland. Ik zal geen specifieke dienstregeling of bediening met een bepaalde treinsoort voorschrijven in de nieuwe concessie.

Overigens betrek ik de provincies bij de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN en wordt ook in dat proces gekeken naar de gewenste dienstregeling. Uiteraard is een eventuele decentralisatie alleen mogelijk als de betreffende provincie dat wenst.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen mij te beamen dat een KPI over energieverbruik in combinatie met goede eisen aan de dienstregeling niet leidt tot pervers gedrag door NS. Daarnaast vragen deze leden wat er op tegen is om eisen te stellen in de vorm van KPI's als de spoorsector al op verschillende wijzen laat zien te werken aan minder energieverbruik.

Afspraken over verminderd energiegebruik zijn opgenomen in meerjarenafspraken. In het proces van concessieverlening wordt gezien of aanvullende afspraken ten aanzien van milieu- en leefbaarheidsdoelstellingen (waaronder energiebesparing) in de concessie wenselijk zijn.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen of ik heb overwogen om de exploitatie van fietsenstallingen bij stations in de concessie te betrekken, bijvoorbeeld door de kosten voor exploitatie van de fietsenstallingen te verdisconteren in de gebruiksvergoeding.

Ik heb dat niet in overweging genomen. Zoals gemeld in het actieplan fietsparkeren (Kamerstuk 32404, nr. 53) dat ik voor de zomer van 2011 naar uw Kamer heb gestuurd, vind ik het aanbieden van voldoende fietsparkeervoorzieningen bij stations primair een verantwoordelijkheid van decentrale overheden. Decentrale overheden, spoorsector en eventueel andere belanghebbenden moeten samen afspraken maken over aanleg, beheer en exploitatie van deze parkeervoorzieningen. Binnen die afspraken kunnen afspraken worden gemaakt over de bijdrage hieraan van de vervoerders. Over het aanbieden van gratis stallingen bij stations, zoals in motie De Jong wordt gevraagd, zal ik u voor de zomer nader informeren. Ik zal daarbij ingaan op de nadere eisen in het geval van een Rijksbijdrage.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

Beantwoording inbreng ChristenUnie

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen mij welke lessen ik heb getrokken uit de recente winterproblematiek, de recente storing bij Amsterdam en het stranden van meerdere HSL-treinen bij Rotterdam, over de te stellen eisen aan NS (en ProRail) in de nieuwe concessie ten aanzien van reisinformatie, bijsturing, vervangend vervoer en wegslepen van gestrande treinen.

Op dit moment werk ik samen met NS en ProRail aan een winterprogramma waarin maatregelen worden opgenomen om de gevolgen van extreme weersomstandigheden voor de reiziger zoveel mogelijk te beperken. Om tot dat programma te komen analyseren ProRail en NS wat er op 3 en 4 februari jl. precies is gebeurd. Op basis van deze analyse worden lessen getrokken en maatregelen voorgesteld. Ik kijk daarbij ook naar de recente storing bij Amsterdam en het stranden van HSL-treinen.

In mei aanstaande zal ik mijn winterprogramma aan uw Kamer aanbieden. In het winterprogramma zal ik bezien of en welke specifieke eisen in de concessie moeten worden opgenomen.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** pleiten er voor de positie van decentrale overheden in de nieuwe concessie te versterken en geven aan dat dit kan door hen adviesrecht te geven op het definitieve programma van eisen en het hele vervoerplan. Daarnaast vragen de leden om de samenhang tussen hoofdrailnet en decentraal openbaar vervoer te borgen door een zorgplicht voor de vervoerder en een grotere rol van de decentrale overheden bij het vervoerplan op dit punt.

In het recente debat over het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt *Spoor in beweging* heb ik met uw Kamer over het adviesrecht op het hele vervoerplan gesproken. In het debat heb ik aangegeven dat het mij te ver gaat om decentrale overheden adviesrecht te geven op het hele vervoerplan. De decentrale overheden zijn geen directe klant van NS en het is niet logisch een decentrale overheid advies te vragen over de landelijke prestatie-afspraken. Wel is het goed dat ze kunnen meepraten over het aanbod in hun regio.

In het concept van het programma van eisen heb ik bepalingen opgenomen die de afstemming tussen hoofdrailnet en decentraal openbaar vervoer verder moeten verbeteren.

Het gaat dan bijvoorbeeld om een zorgplicht keten (waarmee ik de inzet van NS ten aanzien van haar rol in de keten inzichtelijk wil maken) en tijdig en transparant overleg tussen NS en betrokken decentrale overheden. Hierbij heb ik ook gekeken naar de schriftelijke inbreng van IPO, SkVV en het OV-bureau Randstad. De nadere uitwerking van de bepalingen vindt plaats in het proces van concessieverlening. Daarbij zal ik ook in overleg treden met de decentrale overheden.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen mij op welke wijze ik het vervoeraanbod van PHS wil borgen en waarom ik voor andere corridors geen verdere afspraken maak.

Zoals aangegeven in het beleidsvoornemen, zal NS PHS moeten gaan exploiteren, waarbij geldt dat het tempo afhankelijk is van de infrastructurele uitbreidingen en de marktvraag. Dit is ook een van mijn afspraken met NS in het kader van de HSA-problematiek en het hoofdrailnet. In het beleidsvoornemen heb ik bovendien aangegeven dat de minimale bediening wordt verhoogd. Op basis van de vervoervraag maakt NS jaarlijks een concrete dienstregeling en wordt bepaald of er verhoging van de frequenties nodig is om voldoende vervoercapaciteit te leveren.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen mij om de aanbeveling van de Commissie Kuiken om meer in detail de ambities te bepalen over frequentie, punctualiteit en reissnelheid/reistijd per corridor, over te nemen.

Momenteel bestudeer ik alle aanbevelingen van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32707, nr. 9). Hierop zal het kabinet separaat reageren.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen een reactie op de analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en het Centraal Planbureau dat het uitmaakt of met een bedrijfseconomische bril of met een welvaartseconomische bril wordt gekeken naar het inzetten van langere treinen of het invoeren van hogere frequenties.

In het rapport *Het belang van openbaar vervoer: de maatschappelijke effecten op een rij* van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en het Centraal Planbureau (januari 2009) wordt aangegeven dat het voor de reizigers een verschil maakt of er twee keer per uur lange treinen rijden of vier keer per uur kortere treinen. Anderzijds constateren de onderzoekers dat vaker rijden extra geld zal kosten (onder andere voor personeel) en dit mogelijk onvoldoende wordt gecompenseerd door de extra opbrengsten.

Zowel de bedrijfseconomische als welvaartseconomische aspecten zijn voor mij van belang. Op grond van de vervoerconcessie moet het aanbod voldoen aan de vraag van de reizigers. De vervoerder dient af te wegen welk vervoerproduct (waaronder ook frequenties) passend is bij de vervoerstromen en de mogelijkheden die het spoorwagennet biedt. Dit binnen de kaders van de concessie, waaronder de financiële kaders.

In de nieuwe concessie wordt de minimale bediening van de stations verhoogd. In de praktijk ligt de bedieningsfrequentie veelal hoger dan de minimum eisen uit de concessie. Daarnaast heb ik in het concept van het programma van eisen opgenomen dat NS PHS dient te exploiteren.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen conform de aanbeveling van de Commissie Kuiken rapportages over de prestaties op corridorniveau te regelen, waarbij ook reizigersaantallen inzichtelijk worden. Deze leden vragen dit te implementeren in de nieuwe concessie en hierbij aan te sluiten bij het MIPOV.

Ik zal in de kabinetsreactie naar aanleiding van het rapport van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32707, nr. 9) ingaan op de wijze waarop ik met deze aanbeveling omga. De nieuwe concessie zal goede bepalingen krijgen over de door NS aan te leveren informatie. Dit om de transparantie te vergroten zowel voor het concessiebeheer als voor de beleidsontwikkeling. Welke informatie dit precies behelst, wordt uitgewerkt in het proces van de concessieverlening.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen in het kader van het beleidsvoornemen de wettelijk verplichte marktanalyse uit te voeren, daarbij te kijken naar het maatschappelijk rendement van 'onrendabele' treinen en een lange termijnvisie te ontwikkelen op het stadsgewestelijk vervoer op het hoofdrailnet.

De Wet personenvervoer 2000 verplicht tot het opnemen van een passage over de betrokken markt in het beleidsvoornemen. Dit begrip wordt niet nader toegelicht in deze wet. Met de expliciete keuze tot onderhandse gunning van de vervoerconcessie aan NS (waarmee 'de markt van aanbieders' is afgedekt), acht ik met de beschrijving van de reikwijdte van het hoofdrailnet, met daarin opgenomen de HSL-Zuid treindiensten en de voorgenomen decentralisatie van stoptreindiensten, afdoende invulling te hebben gegeven aan de beschrijving van het begrip betrokken markt.

NS voert jaarlijks voor de dienstregeling studies uit om te komen tot een passend treinaanbod gezien de ontwikkeling van de vervoervraag. Dat acht ik een goed gebruik voor een exploitant die markten wil aanboren en inzicht wil in de ontwikkeling van reizigersstromen. Eens in de drie tot vier jaar voert mijn ministerie een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse uit, waardoor de te verwachten vervoerontwikkelingen in kaart worden gebracht voor het beleid ten aanzien van het spoor.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vragen de haalbaarheid van zonesprinters voor langere afstanden te onderzoeken.

De concrete dienstregeling wordt gemaakt door NS. Hierbij wordt door NS gestreefd naar duidelijke treinformules. In hoeverre op bepaalde trajecten een andere indeling van treindiensten mogelijk is, weegt NS zelf af dan wel kan daar op verzoek van een regionale overheid over overleggen.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** willen helderheid wat integratie van het intercitynet met de HSL-Zuid betekent voor de bestaande intercity in Dordrecht.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

NS heeft in de afspraken over de HSA en het hoofdrailnet een mogelijkheid om via de HSL-Zuid binnenlandse bestemmingen aan te bieden in aanvulling op de reguliere HSL-Zuid diensten (Fyra en Thalys). Het is aan NS om binnen de gestelde randvoorwaarden in de concessie, zoals de minimum bediening van stations en de eis dat het aangeboden vervoer voldoet aan de vraag van de reizigers, de dienstregeling in te vullen en hierbij zorg te dragen dat er sprake is van meerwaarde voor de reiziger. NS studeert momenteel nog op de verschillende mogelijkheden en kijkt hierbij naar bijvoorbeeld treindiensten naar Almere en Eindhoven via de HSL-Zuid.

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen ten aanzien van samenloop wat de metingen in de praktijk moeten opleveren, wanneer de situatie per traject kan verschillen.

Ik heb in de beantwoording van de Kamervragen over de HSA en het hoofdrailnet van 13 januari jl. (Kamerstuk 22026, nr. 345) aangegeven dat de gevolgen van samenloop kunnen verschillen per situatie. Bijvoorbeeld door verschil in intensiteit van het gebruik. De door mij toegezegde nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN zal nader op samenloop ingaan. Mocht tot decentralisatie worden overgegaan dan wil ik in de praktijk ook op verschillende aspecten monitoren hoe de situatie met twee vervoerders die de reizigersmarkt bedienen verloopt, onder andere voor de reizigers en de betrouwbaarheid.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen naar een onderbouwing van mijn keuze om de Valleilijn niet door te trekken naar Arnhem.

In mijn beantwoording van de schriftelijke Kamervragen over het conceptbeleidsvoornemen en concept van het programma van eisen ben ik op de Valleilijn ingegaan (brief 13 januari 2012, Kamerstuk 22026, nr. 345). De provincie heeft ProRail opdracht gegeven een capaciteitsstudie uit te voeren en wil mede in overleg met NS een business case opstellen. Ik heb mijn bedenkingen bij het doortrekken, omdat de doorgetrokken treindienst kruist met de PHS-corridor Utrecht-Arnhem en de meerwaarde beperkt lijkt (het aantal reizigers dat direct voordeel heeft van een doorgetrokken treindienst is beperkt in relatie tot de grote aantallen reizigers tussen Utrecht en Arnhem). De doortrekking van de Valleilijn is onderdeel van het Regionet Gelderland, zoals FMN dat heeft opgenomen in *Het nieuwe spoorplan*. Ik wacht de resultaten van de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* af.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen of er op korte termijn helderheid komt over de ambities van NS voor alle landsdelen, omdat dan pas een goed vergelijk gemaakt kan worden met de FMN-voorstellen.

Zoals toegezegd laat ik op dit moment een onafhankelijke partij een nadere analyse uitvoeren van *Het nieuwe spoorplan* waarin de vergelijk wordt gemaakt met het geïntegreerde hoofdrailnet, zowel het huidige als het toekomstige. Ik verwacht de resultaten van deze nadere analyse in juni.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** verzoeken om een reactie op de voorstellen om de sprinters uit Leeuwarden en Groningen vanaf Zwolle te laten doorrijden als intercity, omdat dit bepalend kan zijn voor wel of niet decentraliseren van de stoptreinen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

NS overlegt met de decentrale overheden over het gewenste dienstregeling in Noord-Nederland. In mijn reactie op de inbreng van de leden van de PvdA-fractie ben ik hierop ingegaan. In de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN wordt ook gekeken naar de gewenste dienstregeling. De decentrale overheden worden in dit proces betrokken.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** zijn van mening dat er, op het moment van de gunning van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet, afspraken gemaakt moeten zijn met de respectievelijke buitenlandse overheden en/of vervoerders over de concrete invulling van de zware inspanningsverplichting op de grensoverschrijdende corridors, zo dat deze afspraken opgenomen kunnen worden in de nieuwe concessie. De leden vragen of ik deze mening deel.

Het is mijn inzet dat er basisafspraken zijn gemaakt met de relevante buitenlandse vervoerders en autoriteiten voor het ingaan van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (1 januari 2015). Het lijkt niet handig om de afspraken met derde partijen vast te leggen in de vervoerconcessie: de vervoerconcessie is immers een afsprakencomplex tussen concessieverlener en concessiehouder. De overeenkomsten met buitenlandse vervoerautoriteiten en vervoerders over specifieke grensoverschrijdende verbindingen zullen per verbinding worden opgesteld. Hierbij wordt gestreefd naar afspraken met dezelfde looptijd als de vervoerconcessie.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vragen naar de stand van zaken van de onderhandelingen over de trajecten naar Antwerpen, Luik en Aken waarbij de leden willen weten of op één of meerdere corridors al concrete voorstellen bestaan voor wat betreft product, dienstregeling, financiering en realiseringstermijnen.

Er spelen veel belangen (nationaal en regionaal) aan beide zijden van de grens. Ik hecht daarom aan goede afstemming met alle betrokken partijen in binnen- en buitenland. Bereidheid van buitenlandse partijen om het proces te versnellen door bijvoorbeeld een faire afspraak te maken (en deze intentie formeel per brief uit te spreken) voor verdeling van de kosten van de exploitatie brengen het proces in de goede richting. Er wordt momenteel intensief overleg gevoerd met alle betrokken partijen met als doel een toekomstvaste verbinding naar Aken. Voor Luik geldt dat de regio als vervanger voor de Maastricht-Brussel Express, die per 10 december 2011 is beëindigd, heeft verzocht om een stoptrein en ziet dit als een toekomstvaste oplossing. Rijk en regio zetten in ieder geval voor 2012 tot 2015 in op een stoptrein. Over de verbinding naar Antwerpen, zal ik op korte termijn overleg voeren met mijn Belgische collega minister Magnette.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vragen de motie Cramer (Kamerstuk 31801, nr. 8) ten aanzien van nieuwe stations uit te voeren.

De motie Cramer verzoekt met ingang van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet de vereiste bedieningsgarantie voor de vervoerder te schrappen als voorwaarde voor de opening van nieuwe stations, zodat voor de vervoerder alleen nog de bedieningsplicht geldt. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld in mijn brief van 18 augustus 2011 (Kamerstuk 31801, nr. 19) is de totstandkoming van een nieuw station het resultaat van overleg tussen initiatiefnemer, vervoerder en spoorwegbeheerder. Het opleggen van een bedieningsplicht zou dit overleg hinderen en heeft niet mijn voorkeur.

Het uitgangspunt dat ik hanteer, is dat de exploitatie van het nieuwe station zonder Rijksbijdrage dient plaats te vinden. De aanneming daarbij is dat de vervoerder bereid zal zijn om de bedieningsgarantie af te geven, wanneer het station bij zal dragen aan de kostendekkende exploitatie van haar netwerk. Dit uitgangspunt is dan ook de reden dat ik aan mijn instemming tot aanleg van een nieuw station de voorwaarde verbind van afgifte van de bedieningsgarantie door de vervoerder. De kostendekkendheid wordt nu al beoordeeld door de vervoerder binnen de exploitatie van het netwerk. Na het nemen van het aanlegbesluit kan ik de bediening van het nieuwe station, conform artikel 2 van de huidige vervoerconcessie, verplichten.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen wanneer de reisinformatie zodanig geautomatiseerd is dat reizigers er vanuit kunnen gaan dat de informatie op de schermen betrouwbaar is en dat de systemen ook grote verstoringen aan kunnen en reisinformatie blijven leveren.

In het kader van het winterprogramma ben ik met NS en ProRail aan het onderzoeken hoe de actuele reisinformatie in sterk ontregelde situaties verbeterd kan worden. Hiertoe wordt gekeken hoe het komt dat op 3 en 4 februari jl. de reisinformatie niet afdoende was en welke relatie de reisinformatie precies heeft met de logistieke systemen. Ik zal u over de uitkomsten van dit onderzoek berichten in het winterprogramma dat ik in mei aan uw Kamer stuur.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen wanneer er landelijke dekking zal zijn van het OV-fietsstelsel en of hierover afspraken kunnen worden gemaakt in de vervoerconcessie.

De OV-fiets is een zelfstandige BV binnen het NS concern. De exploitatie van de OV-fiets is een commerciële activiteit waarin NS stevig heeft geïnvesteerd. De OV-fiets valt daarom buiten de vervoerconcessie. Ik zie overigens weinig aanleiding om afspraken te willen maken over de OV-fiets. Sinds NS de OV-fiets heeft overgenomen heeft de OV-fiets een sterke groei doorgemaakt, zowel qua aantal verhuringen als qua aantal verhuurlocaties.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vragen hoe vaak een audit is uitgevoerd naar de metingen van de klantoordelen.

In 2005 heb ik specifiek de betrouwbaarheid van het klanttevredenheidsonderzoek van NS laten onderzoeken (Sartorius, Kamerstuk 29984, nr. 27).

De eindconclusie van dat rapport luidt: "De uitkomsten van het door NS Reizigers uitgevoerde onderzoek naar het oordeel van de klanten over de kwaliteit van het reizen met de trein op het NS-net moeten als objectief en betrouwbaar worden gekwalificeerd. Ze vormen een reële weergave van de kwaliteitsoordelen van de treinreizigers op het door NS beheerde spoornetwerk en zijn niet afhankelijk van de organisatie die het onderzoek uitvoert." In 2011 heb ik een audit gedaan naar de meetsystemen van NS voor alle kernprestatie-indicatoren. De conclusie van deze audit was onder meer dat de uitvoeringspraktijk van de meetsystemen overeenkomt met de beschrijving van de meetsystemen in het vervoerplan.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen mij het advies van de NMa op te volgen en te onderzoeken of de positie van de regionale vervoerders ten aanzien van de kaartautomaten en reisinformatie versterkt kan worden, bijvoorbeeld door meer transparante afspraken en toezicht op deze afspraken.

Ten aanzien van kaartautomaten is in de huidige concessie opgenomen dat indien de regionale treinvervoerders, respectievelijk de verantwoordelijke decentrale overheden, op de door hen bediende stations vervoerbewijzen naar alle stations in Nederland willen verkopen, NS hieraan haar medewerking verleent door het tegen redelijke voorwaarden leveren van kaartautomaten. Voor reisinformatie stuur ik bij de overdracht van ProRail naar NS op goede borging van de belangen van de regionale vervoerders en het maken van transparante afspraken over de wijze waarop NS voor regionale vervoerders de reisinformatie gaat verzorgen.

Ten aanzien van kaartautomaten zal ik bij de vormgeving van de nieuwe concessie bezien of en, zo ja, welke waarborgen opgenomen moeten worden om de positie van regionale vervoerders zeker te stellen. Hierbij speelt ook de ontwikkeling naar de OV-chipkaart. Ook speelt dat de toegangsvereisten voor toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen in Europa, in het kader van de herziening van het eerste spoorpakket, worden aangescherpt. Bij de implementatie van deze richtlijn zal ik bezien welke eisen in wet- en regelgeving moeten worden opgenomen.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vragen een onderzoek naar het effect van een vaste kilometerprijs voor al het treinverkeer en stellen dat een mogelijk voordeel hiervan is dat er geen problemen meer zijn bij overstappen op regionale treinen en zelfs een apart kilometertarief voor deze treinen, geïntegreerd met het regionale busnet, mogelijk wordt.

Een tariefsysteem betekent een behoorlijke wijziging van de huidige tariefafspraken voor wat betreft tariefvrijheid voor decentrale overheden en de tariefafspraken met NS. In de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet stel ik eisen aan de kaartsoorten en de tariefontwikkeling. De huidige degressieve structuur is voor NS daarbij al sinds jaar en dag de basis. Decentrale overheden zijn opdrachtgever van de regionale treinvervoerders en hebben wettelijk de vrijheid om afspraken over tariefvoorwaarden met hun respectievelijke opdrachtnemers te maken, zowel voor wat betreft de gedecentraliseerde treindiensten als voor wat betreft ander OV.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen waarom tol bij snelwegen tijdelijk is ter financiering van een snellere oplevering en de toeslag op de HSL-Zuid niet is begrensd. Deze leden willen weten of ik de mening deel dat dit geen gelijke behandeling is. Ook vragen de leden -als de toeslag niet verdwijnt- of ik bereid ben te regelen dat de toeslag tijdelijk zal zijn en zal eindigen zodra een in de vervoerconcessie vastgelegd bedrag is geïnd.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/51295

Ik vind het in dit opzicht passender om een vergelijking te maken tussen de aanleg van de bovenbouw van de HSL-Zuid en de aanleg van een snelweg waarbij tol zou worden geheven. Zoals bij u bekend heeft het consortium Infrasppeed de bovenbouw van de HSL-Zuid (rails, bovenleiding, treinbeheersing en communicatiesystemen) in een DBFM-constructie (Design, Build, Finance, Maintain) gerealiseerd. In ruil hiervoor heeft Infrasppeed het recht om tot 2030 exclusief het onderhoud aan de HSL-Zuid uit te voeren en ontvangt Infrasppeed een beschikbaarheidsvergoeding van de Staat. Er is hiermee dus sprake van een tijdelijke situatie en derhalve een begrenzing op de HSL-Zuid. Ik ben daarom van mening dat, in het kader van de HSL-Zuid, er wel degelijk een gelijke behandeling van weg en spoor is.

Ik ben niet bereid om de tijd waarin er een toeslag op het reizen via de HSL-Zuid wordt geheven te begrenzen, maar heb dat wel voor de hoogte gedaan. In de door mij met NS gemaakte afspraken over de HSA is bepaald dat de toeslag niet hoger mag zijn dan 30% van de prijs van het reizen op het hoofdrailnet. Dit is een beperking ten opzichte van de huidige mogelijkheden die HSA heeft. De toeslag op de HSL-Zuid is gerelateerd aan de hogere snelheid en het hogere kwaliteitsniveau. NS betaalt mij ook gedurende de gehele concessieperiode een vergoeding voor het exclusief recht op het binnenlandse vervoer over de HSL-Zuid.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen