

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

21 februari 2006

3

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/SPO/U.06.00625

29984-26, 29984-28

Onderwerp

Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de schriftelijke vragen die u ter voorbereiding op het AO van 23 februari aanstaande heeft gesteld over het beheerplan 2006 van ProRail en het vervoerplan 2006 van NS.

Beheerplan 2006

- 1 Hoe staat het met de uitvoering van de motie Hofstra (18986 nr. 80) waarin ProRail wordt opgeroepen om een nieuw systeem te ontwikkelen voor het in kaart brengen van vertragingen?

- 1 Op 3 februari 2004 hebben wij u geïnformeerd dat een verbeteringstraject in gang is gezet, zowel gericht op de verbetering van de registratie van de storingen als op het ontwikkelen van een model waarbij ook het effect van de storingen op de treindienst inzichtelijk wordt gemaakt. Inmiddels is een eerste versie van het nieuwe monitoring-systeem geïmplementeerd. Op basis van de rapportage van ProRail over het eerste kwartaal van 2006 zal een eerste analyse gemaakt worden over de bevindingen van deze versie van het nieuwe monitoring-systeem. Daarbij zal onder andere geanalyseerd worden in hoeverre de beoogde verhoging van de zogenaamde dekkingsgraad (het percentage van de opgetreden onregelmatigheden dat geregistreerd wordt) leidt tot een trendbreuk, waarbij het aantal geregistreerde onregelmatigheden stijgt zonder dat het daadwerkelijk aantal onregelmatigheden "buiten" verandert. Voor de zomer zal ik u informeren over deze bevindingen.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 6591

- 2 De toename van het aantal geplande buitendienststellingen zal in 2006 verder toenemen, hetgeen invloed zal hebben op de punctualiteit. Welke maatregelen zijn er mogelijk om negatieve effecten tot een minimum te beperken? Tegen welke kosten zijn op dat punt nog extra verbeteringen te realiseren?
- 2 Geplande buitendienststellingen hebben in principe geen invloed op de punctualiteit daar in deze periode geen treinen rijden. Geplande buitendienststellingen (Infraclaim) worden in overleg met vervoerders/verladers vastgesteld. De omvang van de Infraclaim is afhankelijk van het noodzakelijke onderhoud in dat jaar en eventuele aansluitingen van (nieuwe) infrastructuur op de hoofdspoorweginfrastructuur. Door geplande buitendienststelling neemt de beschikbaarheid van de infrastructuur af. Aangezien de geplande buitendienststellingen ruim van tevoren bekend zijn, kunnen vervoerders de dienstregeling (personenvervoer) c.q. productieproces (goederenvervoer) daarop aanpassen, bij internationaal vervoer moet ook worden afgestemd met andere infrabeheerders en klanten.

Er is wel sprake van een indirect effect als gevolg van de geplande buitendienststellingen: doordat er minder infrastructuur beschikbaar is, beperkt dit de mogelijkheid van bijsturing in geval van vertragingen. Let wel: het gaat hier om vertragingen ontstaan op andere trajecten en die vervolgens niet meer kunnen worden bijgestuurd (olievlekwerking)

Indien een geplande buitendienststelling onverwachts uitloopt, leidt dit tot klanthinder (TAO's*FHT). Dit kan de punctualiteit beïnvloeden. Als maatregel voert ProRail bij risicovolle buitendienststellingen risicoanalyses uit om de klanthinder te beperken. Dit kan leiden tot inzet extra personeel (eventueel materieel) en het voorbereiden van terugvalscenario's. Uit de gegevens in het beheerplan 2006 blijkt dat ProRail een verbetering in klanthinder verwacht ten opzichte van het beheerplan 2005. Voor maatregelen om het onderhoud in zijn algemeenheid te beperken zie het antwoord op vraag 3.

- 3 In hoeverre is gezien de problemen rond onderhoud van het spoor en het effect daarvan op de dienstregeling een extra investering nodig om beperking van hinder voor het verkeer op het spoor te realiseren? Welke trajecten dan wel knooppunten vormen wat dat betreft de belangrijkste risico's voor vertraging? Welke extra inzet is nodig om die knelpunten op de zo kortst mogelijke termijn op te lossen? Welke tijdswinst is daarbij te behalen?
- 3 Om de hinder ten gevolge van onderhoud voor de treindienst te beperken worden onderhoudsactiviteiten zoveel mogelijk geclusterd (via een zogenaamd onderhoudsrooster), verplaatst naar de nacht en naar het weekend (tegen extra kosten) en worden innovatieve werkmethoden (bijvoorbeeld toepassing van videoschouw) toegepast. Daarbij wordt een afweging tussen treindhinder en kosten gemaakt. Indien er nog meer werkzaamheden naar de nacht en het weekend worden verschoven, zal dat tot additionele kosten leiden van

respectievelijk 30% op arbeidsuren voor werkzaamheden in de nacht en 60% op arbeidsuren voor werkzaamheden in het weekend. .

De belangrijkste knelpunten treden op op plekken waar de gebruikintensiteit van de infrastructuur hoog is. Dit zijn de stukken infrastructuur nabij grotere stations (bijvoorbeeld Utrecht, Eindhoven en Zwolle).

- 4 Waaronder heeft u het Beheerplan 2006 pas op 30 januari 2006 aan de Kamer gezonden, terwijl u al op 23 december 2005 daarmee instemde?
- 4 Gezien de samenhang tussen het beheer- en vervoerplan heb ik ervoor gekozen om de plannen en de beide instemmingbeschikkingen tegelijk aan de Tweede Kamer aan te bieden. Overigens is het feit dat ik NS meer tijd heb gegeven voor indiening van vervoerplan er debet aan dat het vervoerplan later is. Normaliter zouden beide plannen begin van het jaar (na mijn instemming) aan de Kamer zijn gestuurd.
- 5 Kunt u aangeven of het op 31 augustus 2005 aangeboden Beheerplan 2006 (substantieel) is gewijzigd, voordat u er op 23 december mee kon instemmen? Zo ja, op welke onderdelen?
- 5 In de periode tussen indiening en instemming in december is ambtelijk om aanvullende informatie gevraagd. Deze informatie was van belang om mij een oordeel te kunnen vormen over de gevraagde instemming. Het betreft hier bijvoorbeeld (tussen)evaluatie 2005, de NPI Toegankelijkheid en het financiële kader. Hoewel ik er begrip voor heb dat u inzicht vraagt in de verschillen tussen het oorspronkelijk indiende beheerplan en het plan waar ik uiteindelijk mee heb ingestemd, ben ik terughoudend met het in detail bespreken van de onderdelen die zijn gewijzigd. Vorig jaar hebben we (nav het eenmalig voorhangen van het beheer- en vervoerplan) namelijk afgesproken dat ik de Kamer deze plannen na mijn instemming ter informatie zou toezenden. Het debat dat ik met de Kamer over deze informatie zou kunnen hebben moet mijns inziens alleen betrekking hebben op het definitieve plan waarmee ik heb ingestemd. Het daaraan voorafgaande proces is tussen mij en ProRail.
- 6 In 2009 zal sprake zijn van 13,6 miljoen treinkilometers van goederenvervoer per spoor. In 2005 zijn 12,0 miljoen treinkilometers gerealiseerd. Is bij de prognose van de ontwikkeling van de treinkilometers over de periode 2005-2009 rekening gehouden met de stijging van de gebruiksvergoeding voor het spoor? Zo nee, wat zijn de consequenties voor het beheerplan?
- 6 ProRail heeft in het beheerplan bij de geprognosticeerde treinkilometers geen rekening gehouden met vraaguitval als gevolg van de stijging van de gebruiksvergoeding. De verwachte vraaguitval zal gevolgen hebben voor de hoogte van de in het beheerplan opgenomen inkomsten uit gebruiksvergoeding, maar ook voor de in het beheerplan opgenomen kosten van beheer en

onderhoud. Om de vraaguitval te beperken voor 2006 en 2007-2011 zijn specifieke overgangsregelingen uitgewerkt. In het kader van onze discussie over de Betuweroute en de gebruiksvergoeding op het gemengde net wordt dit nader onderzocht. De financiële consequentie van de overgangsregeling 2006 is binnen mijn begroting gedekt.

- 7 Op basis van een grafiek wordt geconcludeerd dat het gemiddelde kostenniveau van ProRail onder het gemiddelde internationale kostenniveau ligt. Kunt u op dit punt ook een vergelijking maken met Europese landen waar de gebruiksintensiteit per kilometer hoofdspoor vergelijkbaar is?
- 7 Het kostenniveau wordt een groot deel bepaald door de gebruiksintensiteit. De infrastructuur in Nederland is het meest intensief gebruikte spoor in Europa. Dit wordt ook door de BCG rapportage bevestigd. Het enige land dat qua intensiteit enigszins met Nederland te vergelijken is, is Zwitserland. Het gemiddelde kostenniveau in Zwitserland ligt hoger dan dat van Nederland (bron: UIC 2002).
- 8 Kan worden toegelicht waarom in 2006 voor bepaalde arrestatie-indicatoren al wel en voor bepaalde andere niet kan worden overgegaan op outputsturing?
- 8 In de Beheerconcessie is aangegeven voor welke prestaties grenswaarden respectievelijk richtwaarden worden gehanteerd. Bij prestaties waar grenswaarden worden gehanteerd zijn de maatregelen die genomen kunnen worden (en de effecten van die maatregelen) om de grenswaarden te behalen grotendeels bekend bij de beheerder. Bij enkele prestaties zijn de maatregelen (en effecten) die deze waarde beïnvloeden nog onvoldoende bekend. Bij die prestaties kan gebruik worden gemaakt van richtwaarden.
- 9 Waar is de prognose van de toename van het aantal TAO's door processen in 2005 op gebaseerd?
- 9 De prognose is gebaseerd op de toen bekende realisatiecijfers van het eerste half jaar van 2005. De toename in de categorie processen is door ProRail onderzocht. Conclusie is dat het niet halen van de interne doelstelling grotendeels is toe te rekenen aan een foutieve registratie in de categorie processen in plaats van de categorie techniek. Deze verkeerde registratie heeft geen invloed op het behalen van de interne doelstelling van ProRail van de categorie techniek. De monitoringstudie die is uitgevoerd naar aanleiding van de motie Hofstra heeft onder andere als doel dergelijke verkeerde registratie te beperken. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 1.

- 10 De grenswaarden voor sociale veiligheid blijven overdag voor 2006 gelijk aan die van 2005 en stijgen in de avond met een procentpunt. Dit wordt verklaard uit het feit dat nog niet is vast te stellen of het effect over 2005 structureel van aard is. Hoe komt dat en wanneer is dit wel te beoordelen?
- 10 Met het inzicht dat ProRail heeft in het effect van de maatregel op de prestatie, vindt ProRail het te vroeg om op basis van één positief jaar de grenswaarde te verhogen. ProRail verwacht dit inzicht met het Beheerplan 2007 te hebben.

Vervoerplan 2006

- 1 Kunt u een overzicht geven van:
- de punctualiteitscijfers over de afgelopen 10 jaar
 - de ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers over de afgelopen 10 jaar
 - de investeringen in het spoor over de afgelopen 10 jaar
- In hoeverre kan worden geconcludeerd dat de laatste tien jaar, ondanks alle investeringen in het spoor, het aantal reizigerskilometers rond de 14 miljard per jaar blijft steken? Zo ja, wat is daarover uw conclusie?
- 1 Voor het overzicht van de punctualiteitscijfers en de ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers in de afgelopen tien jaar verwijs ik u naar bijgevoegde bijlagen (bijlage 1 en 2). In de afgelopen tien jaar is circa € 4,5 miljard gestoken in aanleg van nieuw spoor (dit is exclusief de Betuweroute en HSL). Het aantal reizigerskilometers op het net schommelt tussen de circa 13,5 miljard in 1995 en circa 14,9 miljard in 2005 (14,7 miljard op NS-net en circa 0,2 miljard voor de overige spoorvervoerders). Hierbij geldt een aantal nuanceringen. Naar en van de grote steden is het aantal reizigerskilometers tussen 1995 en 2003 in de ochtendspits met 30 tot 45% gestegen. De ochtend spits is maatgevend voor de capaciteit. De investeringen vonden ook met name daar plaats. Daarnaast wordt een aantal van de projecten waarin is geïnvesteerd binnenkort opgeleverd (Amsterdam-Utrecht) of is nog niet volledig afgerond (Regionet, VleuGel). Het effect van deze investeringen is daarom nog niet zichtbaar. Voorts is een deel van de investeringen primair gerelateerd aan andere aspecten dan capaciteit, bijvoorbeeld de verbetering van de veiligheid.

Op basis van de conclusies die zijn getrokken uit het verleden en de verwachte ontwikkelingen in de toekomst voor onder meer de ruimtelijke ontwikkeling, ontstaat het volgende beeld. In de periode tot 2020 wordt een groei verwacht van circa 20% van het personenvervoer (Nota Mobiliteit). Deze groei zal gedifferentieerd zijn en met name in de spits op corridors in de Randstad kunnen oplopen naar 40 tot 50%. Daarnaast is in de Nota Mobiliteit de doelstelling opgenomen van 89-91% punctualiteit en groeit het goederenvervoer fors. Dit alles moet worden geacommodeerd door een betere benutting van het bestaande net. Dit door middel van gerichte infrastructuurinvesteringen (Herstelplan Spoor) en een andere opzet van de dienstregeling (decompliceren). Op die weg zet NS met de voorgestelde dienstregeling 2007 een eerste stap.

- 2
- a. Is het bericht waar dat op gezag van de Inspectie Verkeer en Waterstaat met ingang van 1 december 2004 de vertrekprocedure van personentreinen is aangepast?
 - b. Wat was de concrete aanleiding voor deze maatregel? In hoeverre ligt aan deze maatregel een analyse ten grondslag van het risico op ongevallen bij instappen bij treinen? Kunt u inzicht geven in deze analyse?
 - c. Is bij de invoering van deze maatregel een inschatting gemaakt van de punctualiteit en betrouwbaarheid van de dienstregeling? Wat was het verwachte effect op de punctualiteit en betrouwbaarheid?
 - d. Welk effect heeft de gewijzigde vertrekprocedure in 2005 gehad op de verbetering van de veiligheid bij het instappen?
 - e. Ziet u aanleiding om de maatregel te heroverwegen?
- 2
- a. Nee. De aanleiding vormde de Kadernota Railveiligheid die u 11 november 2004 van mij heeft ontvangen. Hierin is aangegeven dat de veiligheid bij het vertrekproces van reizigerstreinen moet verbeteren. NS heeft naar aanleiding hiervan geanalyseerd hoe zij dit kon invullen. Eén van de inzichten was dat zich als gevolg van het weggrijden met een geopende deur bij de conducteur die het vertreksignaal geeft, ongelukken voordeden. Een aantal reizigers wilde op het laatste moment nog instappen bij deze geopende deur. Daarop heeft NS besloten de vertrekprocedure te wijzigen. Pas als de deur waar de conducteur staat gesloten is, mag worden vertrokken.
 - b. De aanleiding staat in antwoord a omschreven. Zoals gemeld lag hieraan een analyse van NS ten grondslag waaruit duidelijk werd dat zich gewonden en zelfs dodelijke slachtoffers voordeden. Dit betrof circa 15 gevallen per jaar.
 - c. NS heeft aangegeven dat vooraf wel was voorzien dat de maatregel effect zou hebben. De inschatting van NS was echter dat het effect op de aankomstpunctualiteit gering zou zijn, omdat de gewijzigde procedure maar een paar seconden tijd kost (circa 5 à 10 seconden per haltering) en verwacht werd dat deze seconden gedurende de rit konden worden ingelopen.
 - d. NS heeft aangegeven dat in 2005 geen ongevallen met ernstig letsel meer zijn geweest bij vertrek van haar reizigerstreinen.
 - e. Het is een maatregel van NS ter bevordering van de veiligheid. Het is dan ook niet aan mij om die te heroverwegen. Mocht ik overigens komen te staan voor een afweging tussen veiligheid en punctualiteit, dan kies ik voor veiligheid.
- 3
- De gewijzigde vertrekprocedure heeft een negatief effect van 1,5 % gehad op de aankomstpunctualiteit. Is onderzocht of deze vertrekprocedure kan worden ingekort en/of aangepast?
- 3
- NS verwachtte dat het effect op de punctualiteit van de gewijzigde vertrekprocedure gering zou zijn (zie het antwoord op vraag 2 c). Naar aanleiding van de achterblijvende halfjaarcijfers heeft NS een nader onderzoek uitgevoerd

en dit extern laten toetsen. Hieruit volgde in december het inzicht in het effect van de gewijzigde vertrekprocedure. In de korte tijdspanne tussen dit inzicht en het vervoerplan heeft NS geen onderzoek kunnen afronden naar de vraag of de vertrekprocedure kan worden aangepast. In het vervoerplan heeft NS wel als maatregel opgenomen om in 2006 de aandacht op het vertrekproces te richten. Dit vanuit de notie dat alle winst in het vertrekproces zwaar telt.

- 4 In 2005 waren er meer dagen met slecht weer en grote verstoringen dan in 2004. Was 2005 op dit punt een trendbreuk met voorgaande jaren? Kan een overzicht worden gegeven van de bijdrage van slecht weer en grote verstoringen aan de verminderde punctualiteit over de afgelopen vijf jaar?
- 4 In het rapport van de Boston Consulting Group zijn de dagen met slecht weer en grote verstoringen vermeld voor de jaren 2003 tot en met 2005. Het beeld dat daaruit naar voren komt, is dat 2004 afweek in positieve zin. Het rapport meldt dat het negatieve effect op de punctualiteit van deze dagen circa 0,35% in 2003, 0,15% in 2004 en 0,6% in 2005 was. Gegevens over eerdere jaren kon NS niet verstrekken.
- 5 Welke afname is voor 2006 te verwachten van het aantal onregelmatigheden in infrastructuur en treinen en hoe vertaalt dit zich in een positief effect op de punctualiteit?
- 5 ProRail geeft in haar Beheerplan 2006 een verbetering aan voor de klanthinder (TAO's*FHT) ten opzichte van het Beheerplan 2005. NS neemt maatregelen om haar materieel betrouwbaarder te krijgen en de invloed van een defecte trein te verminderen. Hiervan wordt een positief effect op de punctualiteit verwacht. Op dit moment zijn ProRail en NS in het proces naar outputsturing nog niet zover dat zij kunnen becijferen welk effect dit precies heeft op de punctualiteit.
- 6 Heeft het vervoerplan 2006 consequenties voor de ambities voor 2007 ten opzichte van onder andere punctualiteit?
- 6 In het vervoerplan 2006 heeft NS op basis van de huidige inzichten waarden opgenomen. Voor 2007 heeft NS in het kader van de in de concessie gevraagde doorkijk haar verwachtingen opgenomen in het voorliggende plan, maar die kunnen naar aanleiding van de inzichten in 2006 worden aangepast. Mijn instemming betreft in de ingroEIFase dan ook telkens één jaar. Specifiek ten aanzien van de aankomstpunctualiteit in 2007 hebben de inzichten niet geleid tot een aanpassing van de verwachting van NS. Zij geeft aan uit te komen in de range van 87 tot 89%. Dit is conform de doelstelling in de Rijksbegroting.
- 7 In hoeverre is de wens tot realisatie van station Maarheeze eventueel in te passen in de dienstregeling 2007?

- 7 In de beleidsnota Aanleg nieuwe stations is een procedure voor de opening van stations opgenomen. De provincie en/of de gemeente kan conform deze procedure een verzoek voor een nieuw station indienen. Voor Maarheeze heb ik noch NS een aanvraag ontvangen. Er is dan ook niet onderzocht of het inpasbaar is in de voorgenomen dienstregeling.
- 8 Het "Ontwerp 2007" voor de NS-dienstregeling omvat onder meer de sluiting van een aantal stations in Zeeland. In hoeverre komt het voornemen om stations te sluiten overeen met de criteria die in de vervoerconcessie zijn geformuleerd voor het sluiten van stations? Zo ja, kan dit worden toegelicht?
- 8 De door NS voorgestelde dienstregeling 2007 bevat het voornemen om in 2009 in Zeeland drie kleine stations te sluiten, te weten Arnemuiden, Krabbedijke en Kapelle-Biezeling. Over dat voornemen overlegt NS nog met onder meer de provincie Zeeland. Hierbij worden ook alternatieve bedieningsmodellen besproken.
- Indien dit overleg niet tot resultaat leidt en NS daadwerkelijk in 2009 de stations wil sluiten, zal NS conform de concessie een verzoek tot ontheffing bij mij moeten indienen waarbij het advies van de consumentenorganisaties verenigd in het LOCOV en van de decentrale overheden zichtbaar moet zijn. Ook moet NS de verkende alternatieven inzichtelijk maken. Pas dan kan ik een afweging maken zoals bedoeld in artikel 13 lid 3 van de vervoerconcessie, en een besluit nemen.
- 9 In hoeverre is in het "Ontwerp 2007" rekening gehouden met de aansluiting op regionale spoorlijnen en stad- en streekvervoer? Is er overleg geweest met decentrale vervoerders? Hoe beziet u het "Ontwerp 2007" in het licht van het streven naar verbeterde ketenmobiliteit?
- 9 Deze zomer heeft NS met Mobis, de overkoepelende organisatie van stads- en streekvervoerders, het overleg geopend over de gevolgen die 'Ontwerp 2007' heeft voor de onderlinge aansluitingen. Daarbij zijn wederzijdse afspraken gemaakt tussen NS en vervoerders in de OV-keten op welke wijze de informatie-uitwisseling en betrokkenheid zal worden vormgegeven. Door goede afstemming kan een goede ketenmobiliteit tot stand komen. De omstandigheid dat het aantal reismogelijkheden per uur met de trein in 'Ontwerp 2007' met 16% toeneemt, zal de aansluiting bus, tram, trein naar verwachting kunnen vergemakkelijken.

10 In een toelichting geeft de NS aan dat met het "Ontwerp 2007" de gemiddelde rijsnelheid enkele kilometers omlaag zal gaan. Hoe werkt dit uit op de reistijden op de landdoorsnijdende trajecten Maastricht - Den Helder, Groningen - Den Haag en Schiphol - Enschede?

10 Onderstaand treft u de NS-informatie aan.

| Traject | Reistijd drg 2006 | Reistijd drg 2007 |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|
| Maastricht-Den Helder | 3 uur 57 min | 4 uur 06 min |
| Groningen-Den Haag Centraal | 2 uur 36 min | 2 uur 42 min |
| Schiphol-Enschede | 2 uur 13 min | 2 uur 13 min |

11 Een kenmerk van het "Ontwerp 2007" is de toename van het aantal overstappen. Welk percentage van de huidige treinreizigers zal een extra overstap moeten maken?

11 NS heeft aangegeven dat voor 2007 geldt dat van de huidige reizigers 5% een extra overstap maakt. Daarentegen zal 2% minder overstappen. Voor 93% van de reizigers verandert niets in het aantal overstappen. Omdat, door de voorgenomen dienstregelingwijziging, ook de populatie van de reizigers enigszins zal wijzigen, zullen de in 2007 werkelijk gerealiseerde percentages van deze percentages kunnen afwijken.

12 Wat is het verwachte effect van het "Ontwerp 2007" op de punctualiteit?

12 Voor deze dienstregeling is door NS een modelmatige simulatie gemaakt in een zogeheten robuustheidmodel. De uitkomst is vergeleken met de huidige dienstregeling, die ook in het model is gesimuleerd, en met andere ontwerpen (zoals die uit de voorontwerpfase). Uit de simulatie volgt dat de voorgenomen dienstregeling beter is dan de huidige dienstregeling. NS verwacht op basis van deze onderzoeken dat onder gelijkblijvende omstandigheden het effect van de nieuwe dienstregeling op de punctualiteit circa 1,5 procentpunt is.

13 Zoetermeer verliest zijn rechtstreekse treinverbinding met Utrecht. Welk deel van de reizigers die dagelijks op station Zoetermeer instappen, reist momenteel naar Utrecht en verder?

- 13 In 'Ontwerp 2007' wordt de verbinding naar Utrecht geboden met een directe Sprinter (2 treinen per uur) of een overstap in Gouda (4 keer per uur). Momenteel reist 13% van de reizigers uit Zoetermeer in de richting Utrecht (in absolute aantallen 203 reizigers per dag naar Utrecht en 236 verder).
- 14 De NS concludeert dat de maatregelen die zij uitvoert minder snel effect hebben dan verwacht, mede omdat er een cultuuromslag nodig is bij het uitvoerend personeel. Kan dit nader worden toegelicht? Wat wordt concreet ondernomen om deze cultuuromslag te bewerkstelligen?
- 14 De cultuuromslag speelt in het zorggebied informatievoorziening bij ontregelingen. NS heeft gemeld dat de cultuuromslag die noodzakelijk is om prestaties daadwerkelijk te verbeteren gaat over "van Productgericht naar Klantgericht". Als achtergrond schetst NS het beeld dat zowel NS als ProRail van oudsher logistiek ingerichte organisaties zijn. De mensen die werken in het veld denken en handelen in de eerste plaats vanuit logistieke processen. Het denken in klanttevredenheid is relatief jong en moet nog ingepast worden in het handelen. Concrete acties die NS onderneemt op dit punt zijn:
- het opzetten van lokale verbeterteams bestaande uit medewerkers van alle betrokken bedrijfsonderdelen. Naast het genereren van inhoudelijke verbeterpunten wordt hiermee de cultuur beïnvloed;
 - contracteren van Klanttevredenheidscijfer tussen NS en ProRail;
 - contracteren van het onderwerp Reisinformatie in managementcontracten door de gehele kolom van betrokken ProRail en NS-managers;
 - landelijke themadagen over het onderwerp Reisinformatie en over cultuur voor uitvoerende medewerkers en management.
- 15 Bij een cultuuromslag is er meestal sprake van een langdurig proces. In hoeverre kan een reële inschatting worden gemaakt dat op dit punt de prestaties van de NS voor de komende jaren voldoen aan de afgesproken richtwaarden?
- 15 Het is moeilijk om een reële inschatting te maken van de prestaties over een periode van jaren. Daarom hebben we gekozen voor een systematiek met een jaarlijks vervoerplan. In deze systematiek kan NS elk jaar op basis van de meest recente inzichten en ervaringen een inschatting maken voor het komende jaar. Dit betekent ook dat er voor de jaren na 2006 geen sprake is van afgesproken richt- of grenswaarden: conform de systematiek van de concessie betreft mijn instemming ten aanzien van de prestaties uitsluitend 2006. Overigens erkent NS dat een cultuuromslag tijd nodig heeft en neemt maatregelen om dit proces te bevorderen (zie mijn voorgaande antwoord). Met het afgeven van waarden in de vervoerplannen voor de komende jaren, zal zij met dit inzicht rekening houden.

- 16 In hoeverre bent u van mening dat het noodzakelijk is dat NS meer grip krijgt op de informatievoorziening bij verstoringen? Zo ja, wat is zij bereid hier aan te doen?
- 16 Gelet op de huidige prestaties op het zorggebied informatievoorziening bij verstoringen en de onderbouwing daarvan door NS, ben ik van mening dat hierop meer grip moet komen. Het verbeteren van de grip betreft dan zowel het bepalen van de indicatoren die het zorggebied het beste weergeven, als de 'maakbaarheid' van de prestaties (effect van de handelen op de prestatie). In het vervoerplan 2006 staat omschreven welke inspanningen NS pleegt om deze grip te vergroten. Zo zoekt zij bijvoorbeeld naar een indicator voor informatievoorziening in de trein die beter aansluit bij het klantoordeel en maakt zij voor de informatievoorziening op stations verbeterde afspraken met ProRail (waar de omroepmedewerkers werken). Dit alles behoort tot de ingroei naar outputsturing.
- 17 Nu de gestelde richtwaarden voor wat betreft de aankomstpunctualiteit en de informatievoorziening niet zijn gehaald zou het ministerie van Financiën – namens de staat de 100 procent-aandeelhouder van de NS - het variabele salaris van het NS-management naar beneden kunnen bijstellen. Indien u hiertoe niet bereid bent, kunt u dat dan toelichten?
- 17 De minister van Financiën u heeft u over het beloningsbeleid voor de top van het management van NS laten weten (per brief van 4 oktober 2005) dat dit "behoudens ten aanzien van de leden van de raad van bestuur zelf, een zaak is voor de raad van bestuur van NS en de raad van commissarissen. Als aandeelhouder houd ik mij op basis van de in de wet opgenomen bevoegdheid uitsluitend bezig met de vaststelling van het beloningsbeleid uitsluitend voor de raad van bestuur. Bij de raad van commissarissen berust vervolgens de bevoegdheid om binnen de grenzen van dat beleid individuele arbeidsovereenkomsten met bestuurders aan te gaan."

De criteria op basis waarvan de variabele beloning wordt bepaald, worden aan het begin van het jaar vastgelegd. Hierover heeft de minister van Financiën in voornoemde brief vermeld dat "van de targets voor de variabele beloning van de raad van bestuur inmiddels meer dan 50% direct klantgerelateerd is". Afgelopen donderdag heeft NS haar jaarverslag over het jaar 2005 gepresenteerd. Hieruit blijkt dat in 2005 de variabele beloning niet volledig is toegekend. Dit onder meer vanwege het niet hebben gerealiseerd van de targets met betrekking tot aankomstpunctualiteit en de informatievoorziening bij ontregelingen op stations en in de treinen.

Daarnaast heeft de minister van Financiën in het AO van 1 december aangegeven de prestatiebeloning in de toekomst nog meer afhankelijk te maken van de vervoerprestaties (richting tweederde).

- Ik heb met de concessie bovendien diverse mogelijkheden voor handen om zelf waar ik dat nodig acht in te grijpen bij NS. Deze mogelijkheden lopen uiteen van informatieplicht tot sancties. Deze systematiek heeft opgeleverd dat op dit moment meer inzicht bij NS bestaat in de oorzaken van de achterblijvende prestaties en dat zij de maatregelen op de gesignaleerde verbeterpunten richten.
- 18 In uw brief van 13 oktober 2005 gericht aan de NS-directie geeft u aan de dienstregeling 2007 onder andere te beoordelen, met de instemmingsonderdelen van het Vervoerplan 2005 en het Vervoerplan 2006 als ondergrens, uitgaande van het principe van 'jaarlijkse verbetering'. Wat wordt verstaan onder het principe 'jaarlijkse verbetering'? In hoeverre is een punctualiteitscijfer van 84,8 procent in 2005 een jaarlijkse verbetering ten opzichte van 86 procent in 2004?
- 18 Het 'principe van jaarlijkse verbetering' houdt in dat NS in beginsel de grens- of richtwaarde zodanig moet kiezen dat de prestaties verbeteren ten opzichte van de geldende waarden. Indien verbetering naar het oordeel van NS niet haalbaar is, dient zij dit deugdelijk in het vervoerplan te motiveren (vervoerconcessie artikel 9 lid 5). Hoewel dit betreffende concessie-artikel niet spreekt over gerealiseerde waarden, ben ik het met u eens dat ten opzichte van 2004 de gerealiseerde aankomstpunctualiteit in 2005 niet is verbeterd. Wel heeft NS in het nader onderzoek met externe toets aangegeven waarom de jaarlijkse verbetering niet is gerealiseerd. In het vervoerplan 2006 richt zij maatregelen op de gesignaleerde verbeterpunten.
- 19 Wordt er met het "Ontwerp 2007" recht gedaan aan de uitvoering van de motie Van Hijum (22026 nr. 224) waarin uitgesproken wordt dat er geen binnenlands treinverkeer geschrapt mag worden ten faveure van rendabele exploitatie van de HSL-Zuid?
- 19 NS stelt zich voor de nieuwe opzet van de dienstregeling gefaseerd in te voeren. Met name gelet op het ingroeitraject dat voor de HSL-Zuid is voorzien, wordt de bediening van de corridors die parallel aan de HSA-treinen lopen vooralsnog ongemoeid gelaten. Dat is in lijn met de door de Kamer aangenomen motie Van Hijum, die immers stelt dat er geen treinen mogen vervallen louter met het oogmerk de HSA aan meer klanten te helpen. NS verwacht dat de HSA-treinen, waarvan de dienst in de loop van 2007/2008 stap voor stap op gang komt, een deel van het vervoer op de Oude Lijn naar zich toe zullen trekken. De treindienst op de Oude Lijn wordt in het voornemen van NS daarop aan die nieuwe situatie aangepast, zodat de ruimte die ontstaat wordt benut voor meer regionale treindiensten.
- 20 De NS-directie maakt in het rapport 'Anders denken, beter doen' kenbaar dat: "niet voldoende duidelijk kan worden gemaakt aan welke knoppen er moet worden gedraaid om de gewenste punctualiteit in 2006 wel te realiseren". Hoe verhoudt deze uitspraak zich tot de punctualiteitscijfers die u aan de NS voor 2006

heeft gesteld? In hoeverre is dit een 'harde' eis? In hoeverre bent u bereid om nu een duidelijk signaal af te geven aan de NS-directie dat er duidelijke consequenties aan zullen worden verbonden, indien het afgesproken punctualiteitpercentage van 86 procent voor 2006 niet zal worden gehaald?

- 20 Het rapport waarnaar u verwijst, is mij niet bekend. In de concessie is opgenomen dat NS tot 2008 toegroeit naar outputsturing. Een van de verbetertrajecten hierbinnen is het verkrijgen van een beter inzicht in de relatie tussen de maatregelen en de prestaties. Het is dan ook aan NS om in de komende periode dit inzicht op te doen. De door u genoemde uitspraak past in mijn ogen in bovenstaande situatie.
- Voor de aankomstpunctualiteit heb ik ingestemd met een richtwaarde van 86%. Het afspreken van richtwaarden is in lijn met de concessie en de bovengeschetste situatie. NS richt haar activiteiten en maatregelen op het behalen van deze waarde. Aan het einde van het jaar zal ik - als NS de afgesproken waarde niet haalt - dan ook bezien of alle afgesproken maatregelen zijn uitgevoerd. Indien dit laatste niet het geval is, kunnen daar consequenties aan worden verbonden.
- 21 In de vervoerconcessie wordt in artikel 6 sub a en in artikel 9 lid 1 de zorgplicht ten aanzien van het publiek belang beschreven. Hoe verhoudt het schrappen van de rechtstreekse verbinding vanuit noord- en oost-Nederland naar een belangrijk station als Schiphol zich tot het artikel over de zorgplicht? Op welke wijze denkt u het probleem van het overstappen op Amersfoort te ondervangen voor mensen die met veel bagage naar Schiphol reizen? Bent u bereid om van de NS te verlangen dat het schrappen van de rechtstreekse verbinding naar Schiphol niet wordt opgenomen in de dienstregeling 2007?
- 21 Ik vermoed dat deze vraag op een misverstand berust. De rechtstreekse verbinding vanuit het noorden en oosten des lands naar Schiphol vervalt in 'Ontwerp 2007' niet.
- 22 Kunt u inzicht verschaffen in de procedure en de consequenties voor het geval u tot de conclusie zou komen dat de dienstregeling 2007 niet voldoet aan de opgestelde criteria?
- 22 Formeel dient NS in november 2006 het vervoerplan voor 2007 in. In dit plan moet zij de wijzigingen in haar vervoeraanbod in 2007 opnemen en onderbouwen. Indien ik van mening ben dat de wijzigingen niet voldoende zijn onderbouwd, dan kan ik mijn instemming op dit deel van het vervoerplan onthouden. Juridisch betekent dit dat het vervoerplan 2006 op dit punt dan geldt. Omdat de voorgestelde wijziging ingrijpend is en bovenstaande situatie in principe niet gewenst, vindt nu overleg plaats over de dienstregeling voor 2007 en vindt de toetsing aan de (concessie)voorwaarden in een eerder stadium plaats dan aan het einde van het jaar.

- 23 Was de afname van het aantal onregelmatigheden in infrastructuur en treinen met 0,5 procent ingecalculleerd of was er met een ander percentage rekeninggehouden? Hoe staat het met de voortgang van het toegangscontract tussen de NS en ProRail?
- 23 NS is bij het opstellen van het vervoerplan 2005 uitgegaan van een verbetering van de betrouwbaarheid van de infrastructuur. Ook spande zij zich in om haar materieel betrouwbaarder te maken. Maar zoals omschreven in mijn antwoord op vraag 5 is de spoorsector nog niet in staat om het effect van deze maatregelen op de punctualiteit te becijferen.
- NS en ProRail hebben overeenstemming over de toegangsovereenkomst, behoudens één aspect, te weten de informatievoorziening. NS wil de inzichten uit het nader onderzoek van BCG over informatievoorziening (bij ontregelingen) verwerkt zien in de afspraken met ProRail (waar de omroep in opdracht van NS wordt uitgevoerd), om zo een betere uitgangspositie te creëren in het streven naar verbeteringen op dit zorgplichtgebied. Hierdoor heeft formele tekening nog niet plaatsgevonden.
- 24 U heeft inmiddels ingestemd met het vervoerplan 2006. In hoeverre bestaan er juridische mogelijkheden om op deze instemming terug te komen?
- 24 Er bestaan geen juridische mogelijkheden om op de instemming met het vervoerplan 2006 terug te komen.
- 25 Kan aangegeven worden hoeveel extra diensten gerealiseerd worden ten opzichte van de huidige situatie als gevolg van de ingebruikname van de Utrechtboog?
- 25 In 2006 rijdt vanaf de opening van de Utrechtboog twee keer per uur per richting een trein tussen Utrecht en Schiphol. Het gaat hierbij in de spits om een verlegging van twee bestaande treinen tussen Utrecht en Amsterdam. Buiten de spits en in het weekeinde betreft het een uitbreiding op de dienstregeling met twee treinen per uur. Vanaf 2009 is het voornemen van NS om daar tweemaal per uur een intercity Utrecht-Schiphol bij te voegen.
- 26 Hoe beoordeelt u het feit dat de NS slechts de punctualiteit kan verbeteren door het langzamer laten rijden van treinen en het verlengen van de reistijden?
- 26 Ik ben het niet eens met de stelling dat de NS slechts de punctualiteit kan verbeteren door het langzamer laten rijden van treinen en het verlengen van de reistijden. NS neemt in 2006 een groot aantal maatregelen voor punctualiteit en verwacht daarvan een verbetering.

Daarnaast heeft NS voor de nieuwe dienstregeling samen met ProRail gekeken naar de normen voor rijtijden en stationnementtijden. Als eerste stap is de algemene toeslag op de rijtijd teruggebracht van 7% naar 5%. Vervolgens zijn, daar waar dat nodig is gebleken, rijtijden of stationnementstrijden specifiek op de praktijk afgestemd. Het resultaat hiervan is dat over de gehele dienstregeling bezien de reistijden niet worden verlengd, wel kan het op sommige trajecten tot een verlenging van de reistijd leiden. Doordat de speling nu exact daar wordt ingezet waar die nodig is, is er wel winst aan punctualiteit.

- 27 De NS heeft in het Vervoerplan 2006 een flink aantal grens- en richtwaarden (fors) naar beneden bijgesteld, omdat deze niet gehaald werden. Dit resulteert in instelniveaus die voorzichtig en conservatief zijn. Er lijkt bij de NS onvoldoende grip op een aantal sturingsmechanismen om tot verbeteringen te komen. Deelt u deze constatering en wat vindt u daar van?
- 27 De constatering dat NS onvoldoende grip heeft op een aantal sturingsmechanismen deel ik. Daarom heb ik er in de concessie ook voor gekozen om NS tot 1 januari 2008 de tijd te geven voor het doorlopen van het migratietraject naar outputsturing. In 2008 moet zij bekend zijn met het verband tussen haar maatregelen en het effect op de prestaties, de interactie-effecten tussen het handelen en de doelen van NS en die van ProRail en de langtermijneffecten van de wijze van bedrijfsvoering en in staat is om de bedrijfsvoering hierop in te richten.
- 28 Veel waarden van indicatoren voor de prestaties betreffen gemiddelden en verhullen daardoor veel achterliggende informatie. Verbeterpunten naar tijd, plaats en traject en naar uitersten zijn daardoor onzichtbaar. In hoeverre kan die informatie beter inzichtelijk gemaakt worden?
- 28 De concessie schrijft niet voor dat NS de gegevens over de prestaties uitsplitst naar tijd, plaats en traject en naar uitersten. In het kader van haar externe verantwoording middels het vervoerplan geeft NS de gegevens daarom geaggregeerd weer. NS heeft veel van de bedoelde informatie wel beschikbaar voor haar interne analyses en bedrijfsvoering. Daarbij geldt overigens wel dat hoe verder gegevens worden opgesplitst, hoe minder betrouwbaar ze worden. Als ik daar aanleiding toe zie, dan kan ik met de instrumenten die de wetgeving en de concessie bieden altijd nadere informatie opvragen.
- 29 De NS besteedt in het vervoerplan 2006 weinig aandacht aan de wijze waarop zij invulling geeft aan het publiek belang. NS had bijvoorbeeld kunnen ingaan op het aandeel van de trein in de modal split of op de vervoervraag die NS niet oppakt, omdat deze bedrijfseconomisch niet interessant is. Kan om hierin meer inzicht te krijgen, meer informatie beschikbaar komen aangaande de 'mobiliteitsmarkt' inclusief de concurrentie?

- 29 Uw vraag sluit aan bij een vraag die de consumentenorganisaties in het LOCOV in haar adviesaanvraag over het vervoerplan 2006 hebben opgenomen. Naar aanleiding van deze vraag om meer inzicht in het aandeel van NS in de mobiliteit heeft NS in het plan (bladzijde 22) een passage opgenomen over het marktaandeel van de trein. Zoals u bekend is, voer ik geen actief modal shift beleid meer. In lijn daarmee is in de concessie ook niet een verplichting hiertoe opgenomen voor NS. Voornoemde passage staat dan ook in een deel van het plan waarmee ik niet instem. Ook het opnemen van algemene informatie over de mobiliteitsmarkt en concurrentie in het vervoerplan zijn geen concessieverplichting voor NS. Wel wordt deze informatie onderzocht door onder meer AVV (Mobiliteitsonderzoek Nederland) en SCP (Mobiel in de tijd).
- 30 Bent u tevreden over de ambitie die de NS in het vervoerplan 2006 toont voor het personenvervoer in de stedelijke netwerken?
- 30 Ja. NS voldoet in 2006 op dit punt aan de concessieverplichting om het aanbod op de vraag te laten aansluiten (artikel 9 eerste lid sub a).
- 31 In artikel 13 lid 1 sub a van de vervoerconcessie zijn de minimale eisen aan de dienstregeling neergelegd. Is het u duidelijk hoe dit naar werkelijke frequenties wordt vertaald binnen het dienstregelingsvenster (06.00 – 24.00 uur)? Wordt er in alle gevallen aan de minimale eisen voldaan?
- 31 NS heeft mij conform de verplichting die daarover in de concessie is opgenomen, laten weten hoe de dienstregeling 2006 zich verhoudt met de minimale eisen. In 2006 is in een beperkt aantal gevallen (13) sprake van een afwijking van één of enkele minuten ten opzichte van de minimale eisen uit de concessie.
- 32 In hoeverre is het waar dat al een aantal jaren een geleidelijke verschraving optreedt van het aanbod in de stille uren, met name in de avond. In hoeverre doet dit afbreuk aan de invulling van de publieke functie? Is dit in overeenstemming met de geest van de vervoerconcessie? Bent u bereid hierover met de NS in overleg te treden?
- 32 Indien sprake is van het uitvallen van treinen dan dient NS mij dat middels een ontheffingsverzoek voor te leggen indien door de wijziging de minimale eisen uit de vervoerconcessie (of voorheen het Overgangcontract II) niet worden gehaald, en/of in het vervoerplan uit te werken onder de verplichting de wijzigingen ten opzichte van het daaraan voorafgaande dienstregelingsjaar (artikel 9 eerste lid sub b). Op basis van de informatie van NS deel ik niet de conclusie dat het aanbod de afgelopen jaren in de stille uren verschrault. Gelet op mijn eerdere antwoorden (30 tot en met 31) voldoet NS op dit punt aan de concessie. Ik zie dan ook geen reden om met NS hierover in overleg te treden.
- 33 Het Locov constateert dat de realisatie van de groeiverwachting in 2004 lager is dan de prognose voor dat jaar en dat de prognoses voor 2005 en 2006 lager zijn

dan in het vervoerplan 2005. Hoe verhouden zich deze gerealiseerde prestaties en de voorgestelde dienstregeling tot de groeiambitie zoals vastgelegd in Nota Mobiliteit 2005?

- 33 Voor 2004 bestond er niet een middels een vervoerplan afgegeven
groeioprognose, daar de systematiek van de concessies toen niet in werking was. NS heeft in het vervoerplan 2006 aangeduid dat het verschil in de cijfers tussen het vervoerplan 2005 en het vervoerplan 2006 is te verklaren doordat in het plan voor 2005 cijfers voor alle NS-diensten zijn opgenomen en in het plan 2006 de groeicijfers betrekking hebben op het hoofdrailnet. Hoe de gerealiseerde groei, de voorgenomen dienstregeling en de Nota Mobiliteit zich tot elkaar verhouden is uitgeschreven in het antwoord op vraag 1.
- 34 De NS blijft inzetten op een stijgende trend in de punctualiteit, maar wel heel bescheiden. In hoeverre bent u van mening dat deze bescheidenheid ongewenst is en gaat u op dit punt van de NS aanscherping eisen?
- 34 Voor 2006 heb ik NS gevraagd te streven naar een punctualiteit van 86% (zie het antwoord op vraag 20). Omdat mijn instemming betrekking heeft op één jaar, zal ik jaarlijks bij mijn instemmingsbesluit op het vervoerplan bezien of NS voldoende ambitie toont. Vooralsnog geeft NS voor 2007 aan in te zetten op een groei naar 87-89 %. Dit is conform de begroting van Verkeer en Waterstaat. Ik vind dit met de huidige inzichten geen bescheiden stap.
- 35 De dienstregeling 2007 wordt een robuuste dienstregeling genoemd. Waarom gaat dat niet samen met een sprong vooruit in de punctualiteit?
- 35 NS verwacht op basis van een modelberekening een positief effect op de punctualiteit van circa 1,5 procentpunt onder gelijkblijvende omstandigheden (zie ook het antwoord op vraag 12). Met de huidige inzichten vind ik dit wel degelijk een sprong vooruit.
- 36 De dienstregeling is het resultaat van de afweging van bepaalde dilemma's. Wat waren bij het vervoerplan 2006 deze dilemma's en welke afwegingen heeft de NS daarbij gemaakt?
- 36 De concessie verplicht NS om in het vervoerplan een onderbouwing van de gemaakte keuzes ten aanzien van gekozen indicatoren en waarden weer te geven. Dit heeft NS in het vervoerplan 2006 ook uitgewerkt. Hoewel hierbij niet specifiek wordt gevraagd naar het inzichtelijk maken van de dilemma's die NS heeft ontmoet, noemt zij er wel een aantal. Bijvoorbeeld ten aanzien van de punctualiteit op een dag met ernstige verstoringen punctueel rijden volgens de dienstregeling of zo veel mogelijk mensen vervoeren.

- 37 Wat is uw visie op de prijs-kwaliteitverhouding als indicator voor beoordeling van het vervoerplan? Kan een dergelijke indicator op korte termijn ontwikkeld worden?

- 37 De prijs/kwaliteitverhouding vind ik geen goede indicator. Hierover hebben we ook uitvoerig gesproken bij de totstandkoming van de concessie. De prijs van de beschermde kaartsoorten is met de concessieafspraken vastgezet. Ik vind het dan ook oneigenlijk om op het inzicht prijs/kwaliteit te sturen en kies voor de sturing op kwaliteit.
- 38 In hoeverre zijn de ambities met betrekking tot op tijd rijden de voorgaande jaren overschat? Waarom zou de dienstregeling 2007 nu wel realistisch zijn?
- 38 De doelstellingen ten aanzien van punctualiteit in de periode 2001-2005 waren met ingang van 2001 vastgelegd in het Overgangscontract II tussen de Staat en NS. Medio 2001 bleek NS, vanwege een achtergebleven basiskwaliteit van het productiesysteem (o.a. mensen en materieel), niet aan de afgesproken prestaties te kunnen voldoen en zijn met het zogeheten Verbeterplan nieuwe doelstellingen vastgelegd. Dit Verbeterplan werd integraal onderdeel van het Overgangscontract II en dus van de sturingsrelatie Staat-NS. Deze nieuwe punctualiteitreeks heeft ook neerslag gekregen in respectievelijk de Begroting 2002 en 2003.
- Eind 2002/begin 2003 is middels een aantal audits bevestigd dat in de afgelopen twee jaren sprake was van een snelle en onverwachte achteruitgang van de kwaliteit van de infrastructuur (hierover bent u geïnformeerd met een brief van 7 maart 2003). Uitgaande van deze nieuwe situatie, de analyses uit het project van de spoorsector 'Benutten en Bouwen' alsmede de ter beschikking gestelde middelen zijn de punctualiteitdoelstellingen in tijd bijgesteld. Deze zijn vastgelegd in de Begroting 2004 en herhaald in de Begroting 2005.
- In bijlage 3 treft u een overzicht aan van de in het verleden geformuleerde doelstellingen voor aankomstpunctualiteit en de realisatiewaarden. Het beeld is dat NS in de jaren 2001 tot en met 2004 de afgesproken doelstellingen heeft gehaald. In 2005 is de punctualiteitdoelstelling niet gehaald.
- De voorgenomen dienstregeling 2007 is minder gecompliceerd en betrouwbaarder van opzet. Zoals gemeld in mijn antwoord op vraag 12 is voor deze dienstregeling een modelmatige simulatie gemaakt. NS verwacht op basis van deze simulatie een positief effect van circa 1,5% op de punctualiteit onder gelijkblijvende omstandigheden.
- 39 Kunnen de cijfers aangaande de kans op een zitplaats, de materieelinzet en de probleemlocaties en -lijnen inzichtelijk gemaakt worden? In hoeverre kan de NS problemen die hierbij spelen oplossen door beter dan wel op andere wijze materieel in te zetten? Wat zijn op dat punt de plannen voor de toekomst?
- 39 Zie voor het eerste deel van de vraag mijn antwoord op vraag 28. Het proces waarmee NS de vervoervraag afstemt op het vervoeraanbod staat beschreven in

de wijze waarop NS invulling geeft aan het zorggebied 'aangeboden vervoer borgt publiek belang' en het zorggebied 'redelijke kans op een zitplaats'. Uit die beschrijving wordt duidelijk dat het afstemmen van vervoervraag en vervoeraanbod een continu proces is, waarbij op basis van tellingen of constatering van conducteurs periodiek en waar mogelijk per direct op veranderingen wordt ingespeeld. Dit zal ook in de toekomst zo zijn.

- 40 Kunt u motiveren waarom het onderzoek van de Boston Consulting Group vertrouwelijk is?
- 40 Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van NS. NS heeft mij gevraagd het document vertrouwelijk te behandelen en daarom heb ik het ter inzage gelegd bij de griffie.
- 41 Kunt u in een schematisch overzicht aangeven welke adviezen van het Locov met betrekking tot het vervoerplan 2006 niet zijn overgenomen, met daarbij per onderdeel de onderliggende argumentatie?
- 41 In de concessie is opgenomen dat NS in het vervoerplan moet weergegeven wat de zienswijze van de consumentenorganisaties is en voor zover het plan afwijkt, wat daarvoor de motivering is. In hoofdstuk 8 van het vervoerplan is dit door NS uitgewerkt.
- 42 Deelt u de opvatting van Locov dat er een systeem moet worden ontwikkeld, op grond waarvan een bodemwaarde wordt vastgesteld van de verschillende indicatoren? (zie pag. 1 Zienswijzen Vervoerplan NS 2006) Zou dit gevolgen hebben voor de vervoerconcessie?
- 42 De consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov stellen in hun reactie op het vervoerplan 2006 voor om voor elke prestatie-indicator een bodemwaarde vast te stellen en inzichtelijk te maken waar die niet wordt gehaald. Dit wordt gekoppeld aan de differentiatie van indicatoren naar tijd, plaats en traject en naar uitersten (zie mijn antwoord op vraag 28). Dit voorstel is op dit moment niet uit te werken omdat in de fase naar outputsturing toe het moeilijk is te bepalen wat een dergelijke bodemwaarde dan zou moeten zijn (dit is ook de reden waarom er nog geen waarden in de concessie zijn genoemd). In de huidige systematiek zie ik dan ook de meerwaarde niet. NS moet de grenswaarden uit het vervoerplan halen en de maatregelen nemen die bij de richtwaarde horen. Als dat niet gebeurt, kan ik het publiekrechtelijk handhavinginstrumentarium behorend bij de concessie inzetten. Het noemen van een bodemwaarde onder de richt- en grenswaarden suggereert dat het ook wel een beetje minder mag. Dat vind ik geen goed signaal.

- 43 Waarom is de richtwaarde voor reinheid naar beneden bijgesteld, mede in relatie tot de ambities van ProRail? Is de oorspronkelijk aangegeven richtwaarde niet haalbaar?
- 43 Ik neem aan dat uw vraag de richtwaarde voor het klantoordeel reinheid stations betreft. NS en ProRail werken samen om de reinheid op stations te verbeteren en hebben afspraken gemaakt over het gezamenlijke einddoel. NS heeft aangegeven dat de verbouwing in 2006 van enkele grote stations drukt op de klantoordelen voor reinheid en door hun reizigersstromen zwaar meetelt in de weging voor het einddoel.
- 44 Kunt u in een schematisch overzicht aangeven welke wijzigingen door NS zijn aangebracht in het oorspronkelijk op 1 november 2005 aangeboden vervoerplan?
- 44 In de periode tussen de indiening van het plan en mijn instemming is om aanvullende informatie gevraagd, die met name betrekking had op het onderzoek naar de achterblijvende halfjaarprestaties. Deze informatie was van belang om mij een oordeel te kunnen vormen over de gevraagde instemming. Ik heb in mijn brief aan u bij de aanbieding van het plan een aantal verschillen genoemd tussen het oorspronkelijk ingediende plan, de tusserversie en de uiteindelijke versie. Ik heb daarin geconstateerd dat de achteruitgang in punctualiteit niet is gelegen in het niet nakomen van de afspraken, maar met name in een gewijzigde vertrekprocedure. Desalniettemin heb ik de NS toch gevraagd om een extra inspanning op de punctualiteit. Daarnaast zet NS, mede op mijn verzoek, in op het doorzetten van de reizigersgroei in 2006 en op de verbetering van de klantoordelen
 Hoewel ik er begrip voor heb dat u inzicht vraagt in de verschillen tussen het oorspronkelijk indiende beheerplan en het plan waar ik uiteindelijk mee heb ingestemd, wil ik op dit moment niet verder gaan dan de toelichting zoals gegeven in bovengenoemde brief. . Vorig jaar hebben we (naar aanleiding van het eenmalig voorhangen van het beheer- en vervoerplan) namelijk afgesproken dat ik de Kamer deze plannen na mijn instemming ter informatie zou toezenden. Het debat dat ik met de Kamer over deze informatie zou kunnen hebben moet mijns inziens alleen betrekking hebben op het definitieve plan waarmee ik heb ingestemd.
- 45 Kan uit het resultaat van het overleg met NS worden afgeleid dat u inzet op een reizigersgroei tot 2020 van in totaal ongeveer 40%?
- 45 Nee. Mijn inzet is in de recent vastgestelde Nota Mobiliteit verwoord (zie ook het antwoord op vraag 1). Het Vervoerplan 2006 is op dit moment geen aanleiding om mijn inzet voor 2020 te herzien, aangezien het niet duidelijk is wat de groeiprognoses voor 2006 zeggen over de structurele groei tot aan 2020. Op dit moment ligt het reizigersvolume - uitgedrukt in reizigerskilometers - op hetzelfde

niveau als in 2000, het startjaar van de prognoses in de Nota Mobiliteit. Om nog beter inzicht te krijgen in de ontwikkelingen tot 2020 is in de Nota Mobiliteit vastgelegd dat "het kabinet de mogelijkheid tot hogere vervoersgroei onderzoekt waarbij alle aspecten worden meegenomen die dit beïnvloeden, zoals economische, demografische en ruimtelijke ontwikkelingen".

- 46 Hoe reëel acht u de kans dat NS op het terrein van de informatievoorziening bij ontregeling (IBO) substantieel beter zal gaan presteren? Waarop is die verwachting gebaseerd?
- 46 Zodra NS (nog) meer zicht op deze prestaties krijgt (zie antwoord op vraag 16), verwacht ik dat de prestaties een beter beeld laten zien. Die verwachting is gebaseerd op het gegeven dat NS op sommige onderdelen van informatievoorziening, te weten informatie bij een stop onderweg, zich al substantieel heeft verbeterd (van 63% in 2003 naar 79% in 2005). Daarnaast investeert NS fors in de verbetering van hulpmiddelen middels het project InfoPlus. Verbeterde hulpmiddelen gaan ook helpen de cultuurverandering te ondersteunen (medewerkers die over betere informatie beschikken zullen zich hierdoor gesteund voelen bij het tegemoet treden van reizigers). De combinatie van deze sporen (het leren herkennen van en anticiperen op wensen en vragen van reizigers, een verbetering van de systemen en hulpmiddelen en toe groeien naar outputsturing) maakt dat ik daar vertrouwen in heb. Daarnaast maakt NS betere procesafspraken met ProRail die de omroep op stations voor NS verzorgt en legt deze vast in een informatiecontract.
- 47 Is het waar dat NS al heeft aangegeven de door u gevraagde punctualiteit van 86 procent niet te kunnen halen? Zo ja, wat doet u met dit gegeven?
- 47 NS had op basis van de inzichten uit het nader onderzoek aangegeven een aankomstpunctualiteit tussen de 85 en 87% te verwachten. 86% valt daarbinnen en lijkt dus niet onhaalbaar. Wel heeft NS aangegeven dat het gelet op de gewijzigde omstandigheden t.o.v. 2004 (onder andere de gewijzigde verstrekprocedure en de grote hoeveelheid onderhoud in 2006) een moeilijke opgave zal zijn. NS meldt in het vervoerplan ook haar activiteiten en maatregelen te richten op het behalen van deze ambitie. Ik zal toetsen of NS deze maatregelen heeft uitgevoerd.
- 48 Welke gevolgen heeft het dichtlassen van de koplopers voor de zitplaatskans? Leidt het dichtlassen tot een toename van zwartrijden, omdat conducteurs vaak over grote afstanden niet in alle treinstellen aanwezig kunnen zijn?
- 48 NS verwacht dat als het dichtlassen al leidt tot een toename van het zwartrijden, deze toename gering zal zijn. De treinen waar het hier om gaat zijn over het algemeen zo lang dat zwartrijders voorheen ook al mogelijkheden hadden om weg te komen. Daarnaast hadden deze zwartrijders in de oude situatie meer segmenten om door weg te lopen. In de nieuwe situatie kan een conducteur vlak

voor vertrek nog wisselen van treinstel en kan de zwartrijder niet weggkomen. Indien het nodig blijkt, beschikt NS over additionele controleteams. Dit in combinatie met de nieuwe boeteregeling (die ene positief effect sorteert) maakt dat NS geen drastische toename voorziet van het aantal zwartrijders door deze maatregel.

Ten aanzien van de zitplaatskans geldt dat het spreiden van reizigers over de treinen na vertrek wordt beperkt, waardoor in sommige treinen het vinden van een zitplaats enigszins wordt bemoeilijkt. NS verwacht echter dat na een periode van gewenning de reizigers steeds meer zullen anticiperen op de gewijzigde omstandigheden. Daarnaast meldt NS acties te hebben ondernomen om de reizigers zo egaal mogelijk over de trein te laten verdelen en zal zij deze acties weer inzetten waar nodig. Al met al verwacht NS dat het klantoordeel over de zitplaatskans uitkomt op 71% (hoger dan een 7).

49 Kunt u concreet aangeven welke infrastructurele maatregelen nodig zijn om de ontwerpdienstregeling ambitieuzer te maken? Of vindt u dat er ook binnen de nu beschikbare capaciteit een ambitieuzer dienstregeling mogelijk is?

49 In het plan Benutten & Bouwen, dat door de gezamenlijke spoorsector is opgesteld, is geconcludeerd dat het opvangen van de groei door steeds meer sporen bij te bouwen tientallen miljarden euro's en nog decennialang bouwongemak vergt en daarom geen begaanbare weg is. In plaats daarvan is voorgesteld extra capaciteit te creëren door een meer homogene treindienst (minder verschillende soorten treinen met navenante snelheidsverschillen) en meer in vaste corridors te rijden. Die combinatie van maatregelen maakt een meer betrouwbare treindienst met hogere frequenties mogelijk. Op die weg zet NS met de voorgenomen dienstregeling een eerste stap. NS brengt het aantal treinsoorten terug tot twee (Intercity en Sprinter) en benut de aldus vrijkomende capaciteit om de treindiensten in de brede Randstad te verdichten tot kwartierdiensten van zowel IC's als Sprinters, en extra ruimte te bieden aan het sterk groeiende goederenvervoer.

Zowel in Benutten & Bouwen als in de voorontwerpfase van 'Ontwerp 2007' is gebleken dat door verdergaand te homogeniseren en te decompliceren nog meer capaciteitsgroei te verwezenlijken is. Voor het faciliteren van de toekomstverwachting als vastgelegd in de Nota Mobiliteit (zie antwoord 1) worden wel gerichte infrastructurele maatregelen getroffen (Herstelplan Spoor).

50 Welke specifieke nadelen heeft u ontdekt in de ontwerpdienstregeling? Kunt u per onderdeel aangeven wat uw eigen oordeel daarover is, los van de meningen van decentrale overheden en het Locov?

50 Een dienstregeling met minder treinsoorten en meer vaste corridors kent, heeft in potentie als nadelen dat er langere rijtijden ontstaan en vaker moet worden overgestapt. Door uitgekend te ontwerpen, rekening te houden met de grootste

reizigersstromen en doordat er meer treinen gaan rijden, geeft NS aan dat in algemene zin te voorkomen: de gemiddelde reistijd blijft ongeveer gelijk en het aantal reizen zonder overstap daalt licht (zie voor dit laatste ook mijn antwoord op vraag 11). NS richt zich er telkens op dat zo groot mogelijke aantallen reizigers voordelen hebben. Dat betekent dat ook afwegingen zijn gemaakt waarbij voor sommige reizigers nadelen optreden. Dit is met name lokaal. Daar staan ook voordelen in diezelfde regio tegenover. Als voorbeeld: naar Leeuwarden rijden op dit moment twee treinen per uur: een IC en een stoptrein. Dat betekent dat er vanaf de kleinere stations aan die lijn (Akkrum, Wollega, Steenwijk) zowel richting Leeuwarden als richting Randstad slechts één verbinding per uur is. NS wil dit, door ook de tweede IC overal te laten stoppen, nu verdubbelen. Daar staat eens per uur een wat langere reistijd naar Leeuwarden tegenover. Het voert te ver om over alle lokale afwegingen mijn oordeel te geven. In algemene zin heb ik aan NS gevraagd bij de finale keus in elk geval goed te luisteren naar het oordeel van de betrokken decentrale overheden.

- 51 De nieuwe dienstregelingopzet "Ontwerp 2007" leidt tot een aantal specifieke nadelen. In welke mate acht u het ontstaan van (specifieke) nadelen aanvaardbaar?
- 51 Toen NS mij enige tijd geleden meldde dat de nieuwe dienstregeling in zijn totaliteit substantiële verbeteringen te zien gaf, maar onvermijdelijk ook minpunten kende, heb ik aangegeven dat iets wat voor het grootste deel van de reizigers, voordelen heeft en voor een klein deel nadelen, dit goed aanvaardbaar kan zijn, maar dat ik van NS verwacht dat de voors en tegens glashelder gepresenteerd en onderbouwd zouden worden. Belangrijk is dat er inzicht is in de achterliggende afwegingen zodat expliciete keuzes gemaakt kunnen worden .
- 52 Heeft u er zicht op welke invloed de ideeën van decentrale overheden en concessieverleners voor de contractsector in hun overleg met NS hebben? Zo nee, waarom niet? Zo ja, geeft de wijze waarop NS omgaat met de uitkomsten van het overleg aanleiding tot tevredenheid, mede in het licht van het feit dat er decentrale overheden zijn die aan de Kamer schrijven dat NS niets doet met de aangedragen ideeën?
- 52 Ik ben tevreden over de wijze waarop NS heeft overlegd met decentrale overheden en over de wijze waarop NS is omgegaan met de uitkomsten van dit overleg. De NS heeft de uitkomsten van dit overleg conform de concessieverplichting inzichtelijk gemaakt door in hoofdstuk 9 van het vervoerplan een gedetailleerd overzicht te geven van de wensen van decentrale overheden en vervoerders en de gekozen oplossing. Uit dit overzicht blijkt dat NS, waar mogelijk, tegemoet komt aan wensen van decentrale overheden en vervoerders.

Waar het (nog) niet mogelijk is wensen in 2006 te realiseren beziet NS of het mogelijk is deze wensen in de dienstregeling 2007 (of verder) mee te nemen. In die gevallen waarin niet aan wensen van decentrale overheden tegemoet kon worden gekomen, is dit beargumenteerd en in overleg gebeurd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen