

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

325

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *marktwerking op het spoor* (ingezonden 15 september 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 oktober 2011).

Vraag 1

Kent u het bericht «Zo geweldig zijn de NS niet»¹ en heeft u kennisgenomen van de «Marktscan Personenvervoer per spoor» van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa)?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de aanbeveling van de NMa dat in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet gedetailleerdere, specifiekere en meetbare eisen over de te leveren prestaties moeten worden opgenomen en dat daarbij niet alleen op het niveau van het hele netwerk, maar ook op lijnniveau eisen geformuleerd moeten worden?

Antwoord 2

Ik vind het van belang dat de reiziger een goed spoorproduct krijgt op het hoofdrailnet. Daartoe moeten goede verplichtingen in de concessie staan. Het gaat primair om het totale netwerk. Dat moet goed functioneren. Het stellen van eisen op lijnniveau heeft al snel sub-optimalisatie en perverse prikkels tot gevolg. Daarom stem ik jaarlijks in met grenswaarden voor indicatoren die het hele hoofdrailnet dekken. En daarbij is het belangrijk dat de vervoerder de ruimte heeft om op de wensen van de reiziger in te kunnen spelen en bijvoorbeeld over de ontwikkeling van gewenste indicatoren overlegt met de consumentenorganisaties. Als ik voor elke treindienst op het hoofdrailnet prestatie-eisen zou formuleren, ontstaan er zoveel «knoppen» dat er van daadwerkelijke optimalisering door de vervoerder geen sprake meer kan zijn. Bovendien zou het vreemd zijn om per lijn een ander prestatieniveau af te spreken. In die zin is het aansturen van een netwerk iets anders dan het aansturen van één of enkele lijnen.

¹ Trouw, 14 september 2011

Vraag 3

Deelt u de mening dat in de nieuwe concessie de concessiehouder niet zijn eigen prestaties moet monitoren, maar dat dit door een onafhankelijke instantie dient te gebeuren en frequenter en meer gedetailleerd dan nu het geval is?

Antwoord 3

Er zijn voor de concessieverlener verschillende manieren om te zorgen dat de prestaties, die geleverd worden door de concessiehouder voldoende representatief zijn en betrouwbaar gemeten worden. Het is niet noodzakelijk dat metingen door een onafhankelijke instantie worden uitgevoerd. De huidige concessie verlangt representatieve meetsystemen. NS beschrijft de meetsystemen in het jaarlijkse vervoerplan, zodat duidelijk is op welke wijze prestaties gemeten worden. Daarnaast is het voor mij belangrijk dat de prestaties gedurende langere tijd op dezelfde wijze gemeten worden om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen van de prestaties. De concessie zal daarbij, net zoals nu, de mogelijkheid bevatten om een audit uit te voeren indien ik daartoe aanleiding zie. Overigens heb ik onlangs een audit uitgevoerd naar de meetsystemen van NS om mij ervan te vergewissen dat de meetsystemen juist worden gebruikt om de prestaties te meten. Eén van de conclusies van de audit was dat de rapportages van NS aan lenM juist en volledig zijn. Voor de mate van detail verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Deelt u de mening dat er toezicht moet komen op afspraken tussen NS en regionale spoorvervoerders op die gebieden waar er een zekere mate van afhankelijkheid van NS bestaat zoals reisinformatie, kaartautomaten en gegevensverstrekking over vervoersprestaties? Hoe gaat u dit toezicht vormgeven?

Antwoord 4

Dit toezicht is reeds vormgegeven in de Mededingingswet. Voor de zogenaamde bijkomende diensten en voorzieningen zijn in de Spoorwegwet voorschriften opgenomen. De NMa is de toezichthouder en kan een onderzoek instellen, indien er signalen zijn dat er sprake is van machtsmisbruik.

Vraag 5

Klopt het dat er in overeenkomsten tussen regionale vervoerders en NS is vastgelegd dat er bij ongeplande verstoringen aan klanten geen omreisadvies via regionale lijnen wordt gegeven? Zo ja, kunt u aangeven op welke wijze hiermee het belang van de Reiziger met hoofdletter R wordt gediend?

Antwoord 5

Op dit moment loopt er als pilot een afspraak met Arriva, waarbij in geval van ongeplande calamiteiten buiten de spits reizigers mogen omreizen via Groningen of Leeuwarden als er een versperring is tussen Meppel – Leeuwarden of Meppel – Groningen. Dit betreft een eenzijdige dienst van Arriva aan NS. Uit deze pilot zal moeten blijken of en zo ja in welke gevallen omreizen via regionale lijnen een optie voor reizigers is. De advisering aan de reizigers zal daar dan vervolgens op aangepast moeten worden. Het klopt dat in de huidige overeenkomsten tussen regionale vervoerders en NS is vastgelegd dat er in principe bij ongeplande verstoringen aan klanten geen omreisadvies via regionale lijnen wordt gegeven. NS kan bij een ongeplande verstoring in overleg met een regionale vervoerder besluiten om in de betreffende specifieke situatie wel een omreisadvies te geven. Dit gebeurt ook regelmatig. Een afweging die hier speelt is of er voldoende capaciteit beschikbaar is op de omreisroute. Diverse groepen reizigers (bijvoorbeeld studenten) hebben als gevolg van hun abonnement (abonnement dat geldig is voor het gehele OV) standaard omreisrechten en maken daar bij een calamiteit direct gebruik van. Indien er onvoldoende capaciteit is op de omreisroute moeten andere maatregelen worden genomen door de vervoerder (bijvoorbeeld door de inzet van bussen), zodat reizigers in het geval van een ongeplande verstoring alsnog vervoerd kunnen worden.

Vraag 6

Heeft de NMa voldoende wettelijke toezichtbevoegdheden om de problemen op de markt voor het spoorvervoer, zoals geconstateerd in de marktscan op te lossen?

Antwoord 6

Ik neem aan dat u met problemen doelt op de door NMa vermeende problemen als gevolg van de afhankelijkheid, die regionale vervoerders hebben met NS. In mijn antwoord op vraag 4 heb ik opgemerkt dat de NMa reeds diverse bevoegdheden heeft. Ik ben van mening dat die bevoegdheden voldoende zijn.