

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de Prestaties NS en ProRail 2016 (29 984, nr. 714).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,
Israel

- | Nr. | Vraag |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Welk feitelijk doel dienen de boetes voor NS en ProRail, gezien het feit dat de boetes bedoeld zijn als aansporing voor verbetering maar de verbetering reeds in 2016 is ingezet? Welke maatregelen hadden NS en ProRail halverwege 2016 moeten nemen om de boete te voorkomen? Is dat met hen gecommuniceerd en waarom hebben zij die maatregelen niet getroffen? |
| 2 | Zullen NS en ProRail het boetebedrag in mindering brengen op de winstuitkering aan de aandeelhouder? Is hierbij geen sprake van vestzak-broekzak? Wie wordt hier beter van? Is een boete het beste systeem om prestaties te verbeteren? Is strakker toezicht, vaker rapporteren van prestaties en tijdig bijsturen niet effectiever? |
| 3 | Welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat het dividend van de Staat lager wordt als gevolg van de opgelegde boetes, dan wel dat de belastingbetaler er indirect voor blijft opdraaien? |
| 4 | Kunt u inzichtelijk maken hoe het reizigersfonds de opgelegde boetes laat terugvloeien naar de reizigers? |
| 5 | Uit welk potje betalen NS en ProRail hun boetes? |
| 6 | Zijn de boetes voor NS en ProRail onvoorwaardelijk? |
| 7 | Is het mogelijk om de boetes voor NS en ProRail te koppelen aan de variabele beloning van de directie en in hoeverre gebeurt dit al? |
| 8 | Kunt u aangeven in hoeverre de uitbreiding van de prestatie-indicatoren doorwerkt in de beoordeling en de daaraan gekoppelde boetes voor NS en of dit dus ook resulteert in meer en ook hogere boetemogelijkheden? |
| 9 | Als NS volgend jaar wederom niet aan de bodemwaarde voldoet, gaat dit dan als de derde strike meetellen? Zo nee, waarom niet? |
| 10 | Kunt u aangeven wat het precies betekent voor de beoordeling van de prestaties dat NS het verbeterprogramma vanaf 2017 continueert als programma onder de concessie? Wat betekent dit concreet voor een mogelijke straf bij de derde strike? Kan worden bepaald dat de continuering van het verbeterprogramma onder de concessie niet betekent dat NS met een schone lei begint? Met andere woorden, tellen de eerder opgelegde strikes mee? |
| 11 | Kunt u aangeven waarom het three-strikesprincipe is afgezwakt tot three strikes achter elkaar en waarom er dus niet gekozen is voor three strikes in totaal? |
| 12 | Waarom wordt in het three-strikes-outtraject gekozen voor samenwerking tussen NS en een andere partij en niet op het rechtstreeks gunnen aan een vervoerder die een beter plan neerlegt? |
| 13 | Wat betekent het dat NS de prestatie-indicator «Vervoercapaciteit reizigers in de spits HSL-Zuid diensten (binnenland)» niet heeft gehaald in uw ogen? Klopt het dat dit telt als de zogenoemde tweede strike? Zo nee, waarom niet en welke norm wordt daarbij gehanteerd? |
| 14 | Hoe staat het met de marktverkenning waaruit moet blijken of de concessie voor de hogesnelheidslijn (HSL) beter door een andere vervoerder uitgevoerd kan worden? Is er al inbreng geleverd? Zo ja, door hoeveel partijen? Zo nee, waarom niet en wordt verwacht dat deze inbreng nog wordt geleverd? |

- 15 Klopt het dat als andere vervoerders dan NS verbetervoorstellen doen voor de HSL-concessie, zij geen zekerheid hebben dat, ook al doen zij een beter voorstel, de uitvoering daarvan ook aan hen kan worden opgedragen? Klopt het dat het recht aan NS is voorbehouden om de HSL-concessie uit te blijven voeren? Zo ja, waarom en in hoeverre vindt u dat dit andere marktpartijen stimuleert om inbreng te leveren? En zo nee, welke afspraken zijn er hierover dan gemaakt voor wat betreft de uitwerking van de marktverkenning?
- 16 Klopt het dat als een ander voorstel als beter wordt aangewezen, de alternatieve vervoerders niet rechtstreeks gecontracteerd worden maar door tussenkomst van NS? Zo ja, waarom?
- 17 Kunt u aangeven waarom u marktpartijen wil dwingen samen te werken met NS en bedrijfsgevoelige informatie wil laten delen voor een mogelijk toekomstige aanbesteding van de HSL?
- 18 Kunt u aangeven binnen hoeveel jaar er op de HSL een andere marktpartij dan NS hogesnelheidsvervoer zou kunnen leveren, mocht de Kamer daartoe besluiten?
- 19 Kunt u aangeven of nog steeds cijfermatig onderbouwd kan worden dat de optie «HSL-Zuid onderbrengen in het Hoofdrailnet» waardoor NS het vervoer blijft uitvoeren, nu vijf jaar nadat dit eind 2011 als beste optie aan de Kamer werd gepresenteerd (22 026, nr. 343), nog steeds de beste optie is? Kunt u een geactualiseerde berekening hiervan aan de Kamer sturen?
- 20 Wat gebeurt er als er niets uit de marktverkenning komt en NS volgend jaar voor de derde keer de prestatie-indicator niet haalt? Bent u bereid op basis van onvolledige informatie met betrekking tot de intentie van mogelijke bidders een gunningsproces voor de HSL te organiseren? Welke scenario's worden er nu voorbereid voor deze gunning en kunnen deze met de Kamer worden gedeeld?
- 21 Kunt u aangeven welke prestaties per lijn geboekt zijn, nu NS zelf zegt «wij willen transparant zijn over onze prestaties, omdat dit past bij onze maatschappelijke positie»?
- 22 Kunt u aangeven op welke termijn de complexiteit op de HSL-corridor geen belemmering meer is?
- 23 Kunt u aangeven of de beoordeling van zitplaatskans op de top tien drukste trajecten ook in de spits plaatsvindt?
- 24 Kunt u aangeven of de beoordeling van zitplaatskans op de top tien drukste trajecten ook bij sprinters plaatsvindt of alleen bij intercity's?
- 25 Kunt u aangeven in hoeverre reistijdverbetering ook als prestatie-indicator wordt gebruikt voor de top tien drukste trajecten en wat daarvan de prestaties waren van de afgelopen jaren?
- 26 Kunt u de punctualiteit per lijn inzichtelijk maken of in ieder geval de punctualiteit van de top tien slechtste lijnen en dit het liefst ook met terugwerkende kracht van de jaren hiervoor, zodat de Kamer kan controleren hoe deze punctualiteit zich per lijn ontwikkelt?
- 27 Kunt u aangeven of de «stop tonend sein»-passages (STS-passages) in 2016 tot (bijna) ongelukken hebben geleid? Zo ja, welke?
- 28 Kunt u nader verklaren waarom het aantal STS-passages niet is afgenomen?
- 29 Kunt u aangeven hoe de relatie is tussen de zitplaatsgarantie, beschikbaar materieel en tekort aan treinen enerzijds en het aanbod van een regionale vervoerder anderzijds om door samenwerking meer capaciteit te genereren?
- 30 Klopt het dat NS daar de ruimte niet toe biedt en dus niet toelaat dat andere vervoerders op de trajecten gaan rijden (bijvoorbeeld op de lijn Zwolle-Leeuwarden)?

- 31 Kunt u aangeven wat de motieven zijn van NS om niet aan deze vorm van samenwerking mee te doen?
- 32 Heeft u juridische instrumenten om NS te dwingen tot samenwerking?
- 33 Welke afspraken heeft u met NS gemaakt om de prestaties te verbeteren? Welke norm hanteert u om deze vervolgens te beoordelen?
- 34 Kunt u aangeven waarom NS in het kader van punctualiteit een marge heeft van vijf minuten en de regionale vervoerders geen marge hebben?
- 35 Kunt u aangeven in hoeverre de indicatoren voor ProRail en NS voor wat betreft de treinpunctualiteit van de HSL elkaar onderling beïnvloeden en hoe wordt vastgesteld wie exact voor welke prestatie verantwoordelijk is?
- 36 Kunt u aangeven op welke wijze in de nieuwe gezamenlijke prestatie-indicator «reizigerspunctualiteit 5 min HSL» gewaarborgd is dat uitval, punctualiteit en gehaalde aansluitingen niet even zwaar meetellen, maar dat vanuit het perspectief van de reiziger geoordeeld wordt en dus uitval zwaarder meetelt?
- 37 Hoe wordt in het systeem voorkomen dat er een perverse prikkel ontstaat die tot onnodig uitval van treinen gaat leiden als gevolg van het feit dat de punctualiteit van de resterende treinen kan verbeteren als een trein wordt geschrapt of komt te vervallen? Maakt dat het probleem voor de reiziger niet groter (geen trein/geen zitplaats)?
- 38 Kunt u aangeven op welke wijze geschrapte treinen in een vooraf aangepaste dienstregeling in verband met slechte weersverwachtingen worden meegewogen in de punctualiteitscijfers?
- 39 Kunt u aangeven waarom er niet voor gekozen is om bij slechte weersverwachtingen coulanter te zijn richting NS als het gaat om punctualiteit in plaats van de huidige praktijk waar de reiziger al bij voorbaat wordt geconfronteerd met de uitval van de helft van de treinen en dus veelal een grotere overlast ervaart?
- 40 Klopt het dat voor goederentreinen dezelfde criteria (drie minuten vertraging is een strafpunt) gelden als voor passagierstreinen? Is het niet zo dat een trein vol forenzen een objectief groter belang heeft bij een dergelijke punctualiteit dan bijvoorbeeld een trein vol steenkolen? Leidt een uniforme prestatie-indicator dan niet ook hier tot de verkeerde keuzes?
- 41 Kunt u garanderen dat het hoogfrequent rijden niet resulteert in een langere reistijd doordat treinen door drukte op het spoor delen van het traject langzamer moeten rijden, zoals nu al gebruikelijk is op de drukste trajecten?
- 42 Kunt u aangeven hoe het hoogfrequent rijden zich verhoudt tot de praktijk waarbij NS op voorhand al de helft van zijn dienstregeling schrapt bij het eerste sneeuwvlokje, de eerste donderklap of de eerste windvlaag?
- 43 Hoe beoordeelt u de verbeterprogramma's die NS nu heeft en wat zijn de specifieke maatregelen die op basis van de laatste resultaten zijn genomen? Komen deze voldoende tegemoet aan de eerder gemaakte afspraken en het uitgangspunt dat de reiziger op de eerste, de tweede en de derde plaats moet komen? Hoe beoordeelt u de samenwerking tussen NS en ProRail in dezen?
- 44 Kunt u aangeven hoe de financiering van de verbeteringen op stations is geregeld? Klopt het dat NS en ProRail de verbouwingen bekostigen, maar dat vooral NS er de vruchten van plukt, omdat de verbeteringen leiden tot meer reizigers en meer klandizie bij de winkels van NS? Wordt daar ook voor afgerekend door NS? Krijgt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en/of de belastingbetaler wat terug van de extra omzet?

- 45 Kunt u aangeven wat de infrastructurele mogelijkheden zijn om de prestaties op het HSL-traject te verbeteren en wat de kosten/baten daarvan zijn?
- 46 Kunt u aangeven welke extra kosten gemoeid gaan met de duurzaamheidsagenda van ProRail?
- 47 Wanneer staan alle nieuwe treinstellen op de rails, die vanaf 2016 worden toegevoegd? Is dat dan voldoende of blijven er knelpunten door tekorten?