

Op woensdag 17 februari 2016 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu in een algemeen overleg met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gesproken over spoor. In verband met tijdgebrek is besloten de tweede termijn van dat algemeen overleg Spoor om te zetten in een schriftelijk overleg, zodat de verschillende fracties alsnog in de gelegenheid worden gesteld openstaande en aanvullende vragen en opmerkingen voor te leggen.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Miguel Israel

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
Inhoudsopgave	2
Inleiding	2
Extra maatregelen sociale veiligheid	2
Vervoerplan NS	3
Actieplan fietsparkeren bij stations	4
HSL-Zuid	5
Overig	6

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de antwoorden van de Staatssecretaris in de eerste termijn van het algemeen overleg Spoor. Er resteren nog een aantal vragen en open eindjes die deze leden graag in dit schriftelijk overleg voor willen leggen.

De leden van de PVV-fractie zouden de Staatssecretaris nog enkele vragen willen stellen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de beantwoording van vragen in de eerste termijn van het algemeen overleg Spoor en hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben naar aanleiding van het algemeen overleg Spoor nog enkele vragen.

Het lid Houwers dankt de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn van het algemeen overleg Spoor. Op een tweetal punten heeft het lid Houwers een aanvullende vraag.

Extra maatregelen sociale veiligheid

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat de Staatssecretaris bereid is om 10 miljoen euro beschikbaar te stellen voor extra maatregelen voor sociale veiligheid. Dit geld wordt met name ingezet voor de uitbreiding van flexibele veiligheidsteams. Klopt het dat deze bijdrage eenmalig is? Recentelijk is er ook een conducteur op een grensoverschrijdende treinverbinding belaagd, evenals buschauffeurs in Amsterdam. Niet alleen NS-personeel, maar ook het personeel van ander openbaar vervoer op grensoverschrijdende verbindingen en in het lokale en regionale openbaar vervoer lijkt niet veilig. Is de Staatssecretaris bereid om de flexibele veiligheidsteams ook in te zetten bij de regionale vervoerders en grensoverschrijdende verbindingen? De leden van de VVD-fractie hebben hier uitgebreide schriftelijke vragen over gesteld. Wanneer kan de Kamer de antwoorden daarop tegemoet zien? De flexibele veiligheidsteams worden, zo begrijpen deze leden, ook ingezet ten behoeve van het stads- en streekvervoer. Kan de Staatssecretaris dit nader toelichten?

De leden van de PVV-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is om uitgebreid in te gaan op de brief die regionale vervoerder Connexxion op 16 februari 2016 aan haar heeft verzonden (<http://www.bnr.nl/incoming/931839-1602/brief-aan-staatssecretaris-dijksma-inzake-sociale-veiligheid/BINARY/Brief+aan+staatssecretaris+Dijksma+inzake+sociale+veiligheid>). Hoe kijkt zij naar de drie voorstellen die daarin gedaan worden? Wie is hiervoor volgens de Staatssecretaris verantwoordelijk, zowel bestuurlijk als financieel?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris de precieze juridische basis van de bijdrage van 10 miljoen euro aan NS uiteen kan zetten. Wordt het geld betaald uit hoofde van de positie als concessieverlener voor het hoofdrailnet of uit hoofde van de rol als stelselverantwoordelijke? Kan in dat verband gegarandeerd worden dat geen sprake is van verboden staatssteun aan NS?

De leden van de CDA-fractie menen dat de middelen in de rijksbegroting en de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu worden betaald door alle burgers en dat het mede daarom niet eerlijk is tegenover burgers in de regio, als zij wel moeten afdragen aan de financiering van veiligheidsmaatregelen ten faveure van NS, maar niet kunnen profiteren van soortgelijke maatregelen voor soortgelijke problemen in hun eigen regio of hun streekbus. Deelt de Staatssecretaris deze mening?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de Staatssecretaris bereid is om vanuit haar stelselverantwoordelijkheid alsnog met de regionale overheden en de streekvervoerders samen in overleg te treden om tot een verdeling van het nu beschikbare budget van 10 miljoen euro te komen of om bovenop dat budget een extra budget voor het streekvervoer en regionaal vervoer beschikbaar te stellen.

De leden van de CDA-fractie vragen of in detail en met cijfers uiteengezet kan worden hoe de maatregelen die vorig jaar in samenspraak met het Ministerie van Veiligheid en Justitie en NS zijn getroffen, uiteindelijk precies bekostigd zijn door NS en door het Rijk.

Vervoerplan NS

De leden van de VVD-fractie constateren dat ten aanzien van boetes bij het niet behalen van prestatie-indicatoren in de vervoersconcessie het volgende is opgenomen: «De geldsom die NS betaalt, zal in samenspraak met de consumentenorganisaties, door de concessieverlener worden bestemd en ingezet worden voor de reizigers op het hoofdrailnet in lijn met de doelen van de Lange Termijn Spooragenda.» De Staatssecretaris heeft aangegeven dat zij een fonds wil oprichten. Wat voegt dit fonds nu in feite toe aan deze werkwijze? Is de Staatssecretaris met deze leden van mening dat de Kamer hier ook inspraak in zou moeten hebben en dat dit geld wellicht ook elders in het openbaar vervoer zou kunnen worden ingezet dan alleen ten behoeve van NS? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie constateren dat tijdens de eerste termijn van het algemeen overleg discussie ontstond over het wel of niet meetellen van uitgevallen ritten in de prestaties van NS. Zij vragen daarom of nog eens gedetailleerd uiteengezet kan worden voor zowel de dienstverlening op het hoofdrailnet als op de hogesnelheidslijn-zuid (HSL-Zuid), hoe wordt omgegaan met uitgevallen ritten bij bepaling van de beschikbaarheid en punctualiteit van het NS-vervoer en waar uitgevallen ritten wel of niet meetellen in de totale beschikbaarheid. Is de tekst in het rapport van Andersson Elffers Felix (bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 651) wel juist en volledig?

De leden van de CDA-fractie vragen of de staatssecretaris de gedachte deelt dat NS te veel invloed kan hebben op beoordeling van de eigen prestaties. De huidige situatie geeft de NS wellicht de mogelijkheid om te sturen op de momenten waarop de enquêtes worden uitgevoerd. Bovendien wordt gewerkt met gemiddelden, wat ertoe leidt dat lijnen die goed presteren en lijnen die onderpresteren worden uitgemiddeld. Bijgevolg komt de werkelijke prestatie per lijn niet in beeld en kan niet gestuurd worden op verbetering van lijnen die structureel onderpresteren. Door (een deel van de) uitgevallen ritten niet mee te tellen, verbetert de prestatie per definitie. Graag vernemen de leden van deze fractie hierover de visie van de Staatssecretaris.

De leden van de CDA-fractie zouden graag zien dat nog één keer in detail uitgelegd wordt hoe het mogelijk is dat NS 87 stoelen over het hoofd ziet in zijn eigen treinstellen, bij bepaling van de vraag in hoeverre NS de garanties aan overheid en reiziger is nagekomen. De leden van de CDA-fractie zijn juist vanwege dit incident van mening dat dit nogmaals laat zien dat controle op de prestaties van NS onafhankelijk belegd moet worden. Hoe is die telling en controle op zitplaatsgaranties bij het hoofdrailnet en bij andere treinstellen van NS georganiseerd? Wie doet de telling, wie controleert dat en hoe is de onafhankelijkheid van de controle gewaarborgd? Is ook hier sprake van controle door NS zelf?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de Staatssecretaris bereid is om, na de discussie in de eerste termijn van het algemeen overleg en de wens die door meerdere partijen is geuit, de punctualiteitscijfers per lijn openbaar te maken, zodat de Kamer kan nagaan hoe de punctualiteit van NS er op detailniveau uitziet.

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat bij openbaarmaking van de punctualiteitscijfers per lijn en per 2015, een verloop van jaren kan worden opgebouwd op basis waarvan de werking en effectiviteit voor het «three strikes out»-principe conform de motie-De Boer c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 541) beter kan worden toegepast. Deelt de Staatssecretaris deze gedachte? Zij vernemen ook graag hoe de prestaties van NS waren in de jaren voor 2015, nu met de motie «three strikes out» pas vanaf 2015 gerekend wordt.

De leden van de CDA-fractie hebben tijdens de eerste termijn vernomen dat er beperkingen zijn voor het langer in gebruik houden van de Mat»64-treinstellen, vanwege onder meer beperkte capaciteit bij het onderhoudsbedrijf van NS en de training van personeel. Daarom vragen zij of door NS of door de Staatssecretaris ook gezocht is naar het beleggen van onderhoud of trainingen bij een andere partij dan de vaste leverancier van NS. Zo nee, waarom niet?

Het lid Houwers constateert dat de Staatssecretaris bij de aanbidding van het maatregelenpakket van NS inzake het materieeltekort uiteenzet welke maatregelen er genomen zijn om het dreigende materieeltekort van de NS in 2016 tegen te gaan. Een maatregel die daarbij niet genoemd wordt, is een aanpassing van de rittarieven. Het gevolg van het materieeltekort, de drukte in de spits, kan namelijk tegengegaan worden door een scherper prijsbeleid te voeren en de prijselasticiteit van het reizen in de spits te bezien. Is de Staatssecretaris bereid om met NS in overleg te treden om te onderzoeken of het huidige verschil in tariefprijs voor reizen in de spits en reizen in de daluren vergroot kan worden om zo de drukte in de spits te verminderen?

Actieplan fietsparkeren bij stations

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat nieuwe innovatieve vormen van mobiliteit ook meegerekend moeten worden in de oplossingen ten aanzien van de berekeningen van de verbeteringen in de deur-tot-deurverbinding. Is de Staatssecretaris hiertoe bereid? Deze leden verwachten dat hiermee de behoefte aan het aantal fietsenstallingen naar beneden kan worden bijgesteld. De leden van de VVD-fractie zien voornamelijk na 2020 de verantwoordelijkheid voor de financiering van de aanleg van fietsenstallingen niet als rijksverantwoordelijkheid. Dit was tot op heden kabinetsbeleid. Kan de Staatssecretaris dit bevestigen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de Staatssecretaris in gesprek gaat met gemeenten, NS en andere betrokken partijen over het fietsparkeren, om te komen tot afspraken over de invulling van artikel 29 van de hoofdrailnetconcessie. Op welke termijn kunnen deze leden beweging verwachten? De leden van de fractie van de ChristenUnie

dringen erop aan dat er snel landelijke afspraken komen. Deelt de Staatssecretaris de mening dat er een landelijke verdeelsleutel nodig is voor de kosten, zodat gemeenten weten welk aandeel van de kosten van aanleg, beheer, onderhoud en handhaving ten minste wordt bekostigd door NS en andere spoorvervoerders en welk deel ten minste door het Rijk? Er lopen nu over verschillende grote stations onderhandelingen over businesscases die voor de zomer afgerond moeten zijn. Om vertraging in deze projecten te voorkomen is daarom snel helderheid nodig. Verder vragen deze leden ook de toezegging dat de provincies bij de gesprekken worden betrokken.

Het lid Houwers merkt op dat het actieplan erg succesvol is geweest waardoor er nu een financieel tekort is ontstaan om het tekort aan fietsparkeerplaatsen terug te brengen. Er blijft in 2020 nog een tekort aan ongeveer 48.000 fietsparkeerplaatsen bij stations. De Staatssecretaris heeft aangegeven met diverse partners in gesprek te gaan over dit tekort. Kan de Staatssecretaris, zo precies mogelijk, uiteen zetten wat haar aanpak en inzet wordt om dit dreigende tekort tegen te gaan?

HSL-Zuid

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat de Staatssecretaris in de kabinetsreactie op het rapport van de Parlementaire enquêtecommissie Fyra (Kamerstuk 33 678, nr. 11) terugkomt op de punctualiteit en het vervoersaanbod op de HSL-Zuid. Zo nee, wanneer komt de Staatssecretaris hier dan op terug?

De leden van de PVV-fractie vragen wat de stand van zaken is met betrekking tot de betonrot welke is geconstateerd bij de Betuwelijn en de HSL-Zuid.

De leden van de CDA-fractie hebben een mail van NS ontvangen waarin NS meldt dat er maatregelen worden genomen om de IC-Direct beter te laten rijden. Zo wil NS de uitval in 2016 halveren ten opzichte van 2015. Deze leden vragen of er mogelijkheden zijn om die termijn te versnellen.

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen vast dat nog wordt gesproken over het eerdergenoemde rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra, maar dat op korte termijn al een besluit wordt genomen over de Beneluxtrein blijkens de adviesaanvraag die is ingediend bij het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV). De reizigersorganisaties uit zowel Nederland als België hebben duidelijk aangegeven dat het huidige voorstel niet acceptabel is, omdat het te grote gevolgen heeft voor de binnenlandse treinen (schrappen van treinen, ongelijkmatige spreiding over het uur). Bovendien wordt de trein in het voorstel ook nauwelijks sneller dan nu en is deze nog steeds een half uur trager dan de oude Beneluxtrein. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het besluit van de Staatssecretaris nog op tijd komt voor het dienstregelingsvoorstel dat nu voor advies voorligt bij het LOCOV. Deze leden dringen aan op spoedige besluitvorming over een alternatief dat wel snel is, oftewel een reserverings- en toeslagvrije Beneluxtrein die ook tussen Schiphol en Rotterdam over de HSL-Zuid gaat rijden en niet meer langs vliegveld Zaventem. Den Haag kan hierbij worden ontsloten met een cross-platformoverstap in Rotterdam of door dagelijks enkele treinen Den Haag te laten bedienen als eindpunt in plaats van Amsterdam. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wanneer op zijn vroegst een snelle Beneluxtrein kan rijden die in Nederland over de HSL-Zuid rijdt en wanneer de Staatssecretaris en de vervoerders uiterlijk moeten beslissen om deze ingangsdatum te kunnen halen.

Tussen Dordrecht en Breda moet wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie een intercity blijven rijden. Een pendel van eenmaal per uur die NS nu onderzoekt, lijkt deze leden onvoldoende aantrekkelijk voor de reiziger. Het is wel aantrekkelijk als bestaande intercitytreinen vanuit Den Haag of Utrecht via Rotterdam en Dordrecht worden doorgetrokken naar Breda, zodat nieuwe rechtstreekse verbindingen ontstaan en extra reizigers worden getrokken op de hele corridor Rotterdam-Breda. Is de Staatssecretaris bereid dergelijke varianten te onderzoeken? Wat is de stand van zaken van de gesprekken en komt er nog op tijd een besluit, zodat een vloeiende overgang mogelijk is bij de start van dienstregeling 2017 als de bestaande intercity's worden verplaatst naar de HSL-Zuid?

Overig

De leden van de VVD-fractie willen graag weten wanneer de Kamer wordt geïnformeerd over de wijze waarop en het tijdstip waarop de taakstelling uit 2011 inzake het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt uitgevoerd en gehaald. Is de Staatssecretaris bereid om te kijken naar maatregelen die een besparing kunnen opleveren, zoals een verhoging van de voltage op het elektriciteitsnet naar 3.000 volt waardoor inverdien-effecten ontstaan door energiebesparing, snelheidswinst en daarmee capaciteitswinst? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de bewoners in Oost-Nederland zo snel mogelijk duidelijkheid moeten krijgen over de maatregelen om geluidhinder door treinen tegen te gaan. Wanneer kunnen de bewoners in Oost-Nederland maatregelen tegemoet zien uit het Meerjarenprogramma Geluidsanering?

De leden van de PVV-fractie vragen wat de stand van zaken is met betrekking tot het Theemswegtracé en de geluidwerende maatregelen die hier noodzakelijk en gewenst zijn.

De leden van de CDA-fractie hebben uit mediaberichten van donderdag 18 februari 2016 opgemaakt dat de nieuwe strategie van NS al klaar is en zelfs al sinds december 2015, nagenoeg of volledig, klaar zou zijn. Zij vragen daarom of dat laatste juist is en of de nieuwe strategie per ommegaande aan de Kamer toegestuurd kan worden. Daarbij is het ook van belang om te vernemen of de Staatssecretaris tijdens het algemeen overleg Spoor reeds op de hoogte was van deze informatie.

De leden van de CDA-fractie vragen tot slot aandacht voor de wijze waarop reisinformatie nu belegd is bij NS en de gevolgen die dat heeft voor de regionale vervoerders en de reisinformatie voor hun reizigers. Daarover bestaan nog steeds misverstanden. Zijn de afspraken nu helder en worden ze nagekomen?