

Vergaderjaar 2012–2013

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 318**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 30 oktober 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de brief van 5 oktober 2012 inzake Lange Termijn Spooragenda (Kamerstuk 29 984, nr. 213).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 29 oktober 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Koolmees

De griffier van de commissie,  
Sneep

Vraag 1.

Van welke percentage wordt er uitgegaan bij de modal split in het model tot 2040?

Antwoord 1.

De Spooragenda kent 2028 als horizon (zie ook hierna antwoord op vraag 3). Daarbij wordt, net als bij de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, niet uitgegaan van een specifiek percentage «modal split». Wel is aangegeven dat indien de realisatie van het hoofddoel wordt bereikt een bijkomend effect zou kunnen zijn dat het marktaandeel van het spoor ten opzichte van andere modaliteiten in de toekomst positief wordt beïnvloed, met name in de dichtbevolkte gebieden. De mate waarin wordt overigens niet alleen door het spoor zelf bepaald maar ook door de ontwikkelingen bij andere modaliteiten alsmede externe factoren.

Vraag 2.

Kunt u een definitie geven van een «duurzaam transportmiddel»?

Antwoord 2.

In de Lange Termijn Spooragenda geef ik aan dat de trein een duurzaam transportmiddel moet blijven. Dit vanuit de gedachte dat de trein vergeleken met bus, tram, metro, de auto en het vliegtuig momenteel al, mits voldoende bezet, een relatief laag energieverbruik en een lage uitstoot van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>) en NO<sub>x</sub> (stikstofoxiden) per reizigerskilometer kent. Het idee is dat de trein dat competitief voordeel in de toekomst zou moeten behouden.

Vraag 3.

Waarom kiest u voor een tijdshorizon tot 2028? Bent u bereid in de definitieve lange termijn spooragenda ook verder door te kijken naar 2040, aansluitend op de doelen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Kamerstuk 326 60, nr. 51) en in verband met het feit dat zaken als de invoering van het beveiligingssysteem ERTMS ook doorlopen na 2028?

Antwoord 3.

De tijdshorizon van 2028 is primair gekozen omdat deze aansluit bij de horizon van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De Structuurvisie definieert daarbij 3 doelen die het uitgangspunt vormen voor de Lange Termijn Spooragenda:

Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;  
Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;  
Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Daarnaast is de tijdshorizon bepaald door de looptijd van het verlengd Infrastructuurfonds (2021 tot en met 2028) waarvan ik in deze kabinetsperiode 3/8ste deel heb aangewend voor investeringen zoals vermeld in de brief Prioritering investeringen mobiliteit en water.<sup>1</sup> Toekomstige kabinetten kunnen besluiten nemen over de aanwending van het resterende 5/8ste deel.

Vraag 4.

Heeft u in uw tijdshorizon tot 2028 rekening gehouden met de mogelijkheid dat Nederland de Olympische Spelen in 2028 organiseert? Of heeft het noemen van 2028 als tijdshorizon een andere reden?

<sup>1</sup> Tweede Kamer, Vergaderjaar 2011–2012, 32 500-A, nr. 83

Antwoord 4.

Zie mijn antwoord op vraag 3.

Vraag 5.

Wat is de samenhang tussen de lange termijn spooragenda en de lange termijn maatregelen die NS en ProRail voorbereiden met betrekking tot het verbeteren van de aanpak van verstoringen tijdens winterweer?

Antwoord 5.

Onder meer naar aanleiding van het winterweer en het rapport van de commissie Kuiken heb ik samen met NS en ProRail geconcludeerd dat een brede meerjarige verbeteraanpak voor het spoor nodig is. Zoals ik in mijn brief van 8 juni<sup>1</sup> heb aangegeven, ziet deze verbeteraanpak niet op slechts een onderdeel van het spoorstelsel, maar op het geheel. NS en ProRail bezien de mogelijkheden om het samenspel van de infrastructuur, het materieel, het personeel, het logistieke plan en de be- en bijsturing te optimaliseren, vertrekkend vanuit het perspectief van de reiziger. De ambities en doelen uit de Lange Termijn Spooragenda geven richting aan de verbeteraanpak. Het uitwerken van deze verbeteraanpak neemt waarschijnlijk een jaar in beslag. Daarna volgt de implementatie van de aanpak, waarvan de duur afhankelijk is van het type aanbevelingen uit de verbeteraanpak.

In de verbeteraanpak worden twee lopende initiatieven meegenomen. Ten eerste hebben NS en ProRail vooruitlopend op de definitieve vaststelling van de Lange Termijn Spooragenda reeds gezamenlijk geanalyseerd waar knelpunten zitten in hun onderlinge samenwerking en gaan ze hiermee aan de slag.

Ten tweede vormt de fundamentele re-design van de be- en bijsturing die naar aanleiding van de problemen op het spoor afgelopen winter door NS en ProRail gestart is, een belangrijk onderdeel van de meerjarige verbeteraanpak. Eind van het jaar hebben NS en ProRail hun plan van aanpak gereed voor de fundamentele re-design van de be- en bijsturing van de treindienst, waardoor er zicht is op de aanpak en vervolgstappen. Zoals in mijn brief van 1 oktober<sup>2</sup> heb aangegeven, zal ik u dit plan van aanpak doen toekomen.

Vraag 6.

Wat is de planning van de drie stappen uit de spooragenda (lange termijn spooragenda, uitwerken en operationaliseren, uitvoering en sturing), zoals vermeld op pagina 2 van de bijlage bij de brief d.d. 5 oktober 2012 over de Lange Termijn Spooragenda (Kamerstuk 29 984, nr. 313) Wanneer is begonnen met de lange termijn spooragenda en hoeveel uur is er totnogtoe aan het traject besteed?

Antwoord 6.

In mijn brief heb ik aangegeven dat de totale doorlooptijd vanaf publicatie van de voorliggende concept Lange Termijn Spooragenda tot en met het laatste deel van de Spooragenda circa een jaar bedraagt. Dat betekent dat ik ernaar streef om het laatste deel van de spooragenda in oktober 2013 gereed te hebben. Wanneer ik in december, na consultatie, uw Kamer de definitieve Lange Termijn Spooragenda toezend, zal ik tevens een nadere uitwerking van de planning van de vervolgstappen meezenden. Met het opstarten van de Lange Termijn Spooragenda is in het voorjaar van 2012 begonnen.

Vraag 7.

Waaruit blijkt dat het spoorstelsel aan de grenzen van haar capaciteit zit, zoals vaak wordt gezegd?

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 29 984, nr. 306

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, 29 984, nr. 312

#### Antwoord 7.

De afgelopen jaren is de benutting van het spoorstelsel vooral in de brede Randstad toegenomen als gevolg van het feit dat de frequentie van de treindienst daar de afgelopen jaren gaandeweg is verhoogd (onder andere met de introductie van dienstregeling 2007) en er extra stations zijn geopend. Dat betekent dat treinen elkaar sneller opvolgen en er zich dus meer treinen in het totale stelsel bevinden, waardoor de ruimte om verstoringen op te vangen (bijvoorbeeld door treinen om te leiden) en te verhelpen (storings- en onderhoudsploegen hebben steeds minder tijd om aan het spoor te werken) kleiner is geworden.

Uit de internationale benchmark die in het kader van het winterweerprogramma is opgesteld, volgt dat Nederland een zeer intensief gebruikt netwerk heeft met een dichtheid van 171 passagiers per kilometer spoor, per dag tegen bijvoorbeeld 130 in Zwitserland en maar 44 in Duitsland.<sup>1</sup> De hogere gebruiksintensiteit (en daaruit voortvloeiende afname van de mogelijkheden voor het opvangen van verstoringen) is niet gepaard gegaan met wijzigingen in organisatie van de be- en bijsturing van de treindienst en in de ICT- en veiligheidssystemen. Verstoringen (als gevolg van bijvoorbeeld storingen in wissels, seinen en defecte treinen, maar ook ICT-storingen en blikseminslagen) blijken daardoor steeds vaker een olievlekwerking in de treindienst te hebben. Vooral bij meervoudige verstoringen, raken grotere delen van de treindienst ernstig verstoord. Uit de analyse van het out-of-control gaan van de treindienst op 3 februari, zoals opgenomen in het winterweerprogramma<sup>2</sup> blijkt dan ook dat de wijze van be- en bijsturing van de treindienst door de spoorsector een van de oorzaken was.

Een verdere toename van de frequenties op het spoor, zal deze problemen versterken en het aantal «slechte dagen» doen toenemen als er geen veranderingen worden doorgevoerd. Tegen de achtergrond van de ontwikkeling van PHS, waarin capaciteitsuitbreidingen zijn opgenomen en essentiële knooppunten zoals Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal worden aangepakt, dienen daarom extra maatregelen genomen te worden. ProRail en NS vinden dit ook en zetten in op een fundamentele verbeteraanpak als onderdeel van de uitwerking van de Spooragenda.

#### Vraag 8.

Waaruit blijkt dat het huidige spoorstelsel nog slechts een beperkte groei aankan?

#### Antwoord 8.

Zie antwoord op vraag 7.

#### Vraag 9.

Hoe verhoudt het feit dat de mobiliteit op het spoor nog altijd groeit en de komende jaren nog verder zal toenemen zich tot het feit dat het stelsel aan de grenzen van zijn capaciteit zit?

#### Antwoord 9.

Er zijn maatregelen nodig om de capaciteit van het spoorstelsel te verbeteren om de groei op te kunnen vangen. Allereerst geldt hier dat de fundamentele verbeteraanpak moet zorgen voor een betere be- en bijstuurbaarheid van beschikbare en toekomstig beschikbare infrastructuur. Wanneer die verbeteraanpak succesvol is ingevoerd, kan het spoorstelsel een nog hogere vraag aan. Die op termijn door de introductie van ERTMS naar verwachting nog verder kan worden vergroot. De komende jaren nemen NS en ProRail al incrementele maatregelen om de be- en bijstuurbaarheid stap voor stap te verbeteren. Op de genoemde groei wordt ook ingespeeld met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dit programma biedt ook infrastruc-

<sup>1</sup> Tweede Kamer, Vergaderjaar 2011–2012, 29 984, nr. 306, Rail winter performance & preparedness, international benchmark

<sup>2</sup> Tweede Kamer, Vergaderjaar 2011–2012, 29 984, nr. 306

turele maatregelen om extra capaciteit te kunnen bieden op plekken waar dat nodig is om meer treinen te laten rijden.

Vraag 10.

Zijn de gegevens met betrekking tot klantbehoeften en klanttevredenheid, zoals vermeld op pagina 28 van de genoemde bijlage, enkel afkomstig van marktonderzoek door NS of zijn er nog andere instanties of organisaties die hiernaar onderzoek verrichten?

Antwoord 10.

De gepresenteerde gegevens zijn deels afkomstig van NS. Er is ook gebruik gemaakt van gegevens van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (pagina 31 en 34) en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (pagina 36).

Vraag 11.

Hoe komt het dat de totale mobiliteit niet eenduidig in kaart wordt gebracht in Nederland en de Europese Commissie als bron wordt gebruikt (op pagina 2 van de genoemde bijlage)?

Antwoord 11.

Er is geen eenduidige bron die alle data van 1990–2009 bevat, omdat CBS en «Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON)» afwisselend hebben gerapporteerd en niet exact dezelfde definitie hanteren.

Vraag 12.

Welke positie neemt KeyRail in het besluitvormingsproces over de lange termijn spooragenda in en maakt de oneigenlijke concurrentieverhouding tussen KeyRail en ProRail onderdeel uit van de afwegingen?

Antwoord 12.

Keyrail is in het traject van de Lange Termijn Spooragenda een van de belanghebbenden die betrokken worden. Op dit moment loopt het traject nog dat op korte termijn duidelijkheid gaat geven over de nieuwe opdracht aan Keyrail. In dat traject heb ik vooraf mijn doelen ten aanzien van de ontwikkeling van het goederenvervoer meegegeven. Dezelfde doelen heb ik voor het goederenvervoer meegenomen in de Lange Termijn Spooragenda.

Overigens is er geen sprake van concurrentieverhoudingen tussen Keyrail en ProRail aangezien in de huidige verhoudingen de opdracht aan Keyrail een onderdeel vormt van de concessie die ik aan ProRail heb verleend

Vraag 13.

Welk positie nemen de regionale vervoerders in dit proces in? Op welke manier zijn de regionale vervoerders en goederenvervoerders betrokken geweest bij de start van de lange termijn spooragenda?

Antwoord 13.

De Spooragenda heeft primair betrekking op het vervoer over het hoofdrailnet door NS en op de hoofdspoorweginfrastructuur zoals deze door ProRail wordt beheerd en vernieuwd. De uitwerking van de Spooragenda moet zijn beslag krijgen in de beheer- en vervoerconcessie. Omdat de Spooragenda betrekking heeft op de volledige hoofdspoorweginfrastructuur die door ProRail beheerd wordt, geldt ook dat de Spooragenda een bredere werking heeft dan alleen het vervoer door NS. In indirecte zin worden dus zowel het vervoer door de regionale vervoerders als het goederenvervoer meegenomen. Voorts zal ik bij een verdere decentralisatie van regionale treindiensten de ambities en doelen

van de Spooragenda onder andere vertalen in de kaders die ik daarbij mee zal geven.

Voorgaande maakt dat regionale vervoerders en goederenvervoerders net zoals andere stakeholders de komende tijd zullen worden geconsulteerd over de eerste uitwerking van de Spooragenda.

Verder wijs ik erop dat waar het hoofdrailnet raakt aan de regionale OV-systemen, ik samen met de decentrale overheden zal optrekken om zo te zorgen dat het totale OV-systeem steeds meer als een integraal systeem door de reiziger ervaren wordt. De uitwerking van de Spooragenda zal daarom ook afgestemd worden met het traject «Toekomst van het OV» waaraan ROVER, de regionale vervoerders, decentrale overheden en IenM gezamenlijk invulling geven.

Vraag 14.

Is de spoorlijn Breda – Utrecht opgenomen als belangrijk project? Zo ja worden de stakeholders daarvan ook betrokken in het proces? Indien nee, wat is hier de reden van?

Antwoord 14.

Dit project vormt op dit moment geen onderdeel van het huidige aanlegprogramma. Uit eerder onderzoek blijkt dat de aanleg van deze spoorlijn geen positieve kosten-baten uitslag kent.<sup>1</sup>

Vraag 15.

Van welk groeiscenario in personenvervoer en goederenvervoer wordt uitgegaan in dit proces? Wordt bij de kern-prestatie-indicatoren ook een ambitie opgenomen over het aandeel in het landelijke personenvervoer en goederenvervoer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15.

De mobiliteit op het spoor zal de komende jaren toenemen. Hoe groot deze groei tot 2028 exact zal zijn, is natuurlijk niet exact te voorspellen. In deze onzekere economische tijden is het nu eenmaal moeilijker om harde prognoses te presenteren. Om die reden worden de eerdere prognoses (van PHS en NMCA spoor tot 2028) voor het personenvervoer de komende maanden nader beschouwd. De uitkomsten daarvan zal ik hanteren in dit proces. Voor het goederenvervoer heb ik uw Kamer op 12 juli 2012 nieuwe lange termijn prognoses toegezonden, die gebruikt worden voor de uitwerking van PHS. Zoals aangegeven in vraag 1 ga ik niet uit van modal split beleid.

Vraag 16.

Hoe worden de ambities en doelen uit de lange termijn spooragenda meetbaar gemaakt en gemonitord? Welke kern-prestatie-indicatoren worden hiertoe ingezet?

Antwoord 16.

De ambities in de Lange Termijn Spooragenda zijn vertaald in onderliggende doelen. Deze doelen worden in het vervolgetraject geoperationaliseerd, gekoppeld aan meetbare indicatoren en, waar mogelijk, voorzien van kwantitatieve targets. Deze indicatoren kunnen ondermeer input vormen voor nog te definiëren kernprestatie-indicatoren in het kader van de nieuwe vervoer- en beheerconcessie.

Vraag 17.

Door wie worden de nieuwe kern-prestatie-indicatoren opgesteld?

Antwoord 17.

Zoals in mijn brief van 5 oktober<sup>2</sup> aangegeven liggen de basiskeuzes voor de sturingsprincipes bij mij en ik zal deze dan ook ondermeer verankeren

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, 33 000 A-3, nr. 88

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, 29 984, nr. 313

in de nieuwe concessies. Inzet daarbij is de sturing vanuit IenM meer te gaan richten op de samenhang tussen de prestaties van NS en die van ProRail en daarnaast de sturing meer te differentiëren op specifieke onderdelen. En daar de kernprestatie-indicatoren vervolgens op te enten. Hoe het exacte proces ten aanzien van de vaststelling van de kernprestatie-indicatoren eruit gaat zien, zal in het laatste deel van de Spooragenda en het gerelateerde proces van de vervoer- en beheerconcessie helder worden. Vaststaat dat de Spooragenda bepalend zal zijn voor de toekomstige kernprestatie-indicatoren.

Vraag 18.

Wat is exact de twijfel ten aanzien van uitrol van het beveiligingssysteem ERTMS?

Antwoord 18.

Er bestaat geen twijfel dat ERTMS uitgerold zal worden. Zoals aangegeven in de kabinetsreactie naar aanleiding van het rapport van de Commissie Kuiken heb ik het principebesluit tot invoering van ERTMS genomen.<sup>1</sup> Dit betekent wel dat we ERTMS op een verantwoorde manier gaan uitrollen. Bij het principebesluit hoort daarom ook een set harde randvoorwaarden zoals geformuleerd in mijn kabinetsreactie. Om het zorgvuldig te doen stel ik een Roadmap ERTMS op die uitmondt in een implementatie- en aanbestedingsstrategie. In nauw overleg met de sector brengen we de route naar een zorgvuldige invoering in kaart. Ik volg daarbij een gefaseerde aanpak en ga van grof naar fijn. Na bespreking van het principebesluit met u, zal ik de eerste versie van de Roadmap afronden. Die eerste versie zal de belangrijkste hoofdkeuzes ten aanzien van de uitrol bevatten en ik ga hierover ook graag het gesprek met uw Kamer aan.

Vraag 19.

Wat is de reden voor het feit dat de verhouding tussen NS, ProRail en u pas aan orde komt aan het einde van de lange termijn spooragenda en niet aan de voorkant van het proces?

Antwoord 19.

Mijn uitgangspunt is: »Structure follows strategy«. Dus eerst de Lange Termijn Spooragenda vaststellen en de vervolgstappen doorlopen en aan het einde daarvan de implicaties voor de ordening bepalen.

Vraag 20.

Hoe krijgt uw regierol vorm nadat dit proces is doorlopen?

Antwoord 20.

Zoals ik in mijn brief van 8 juni 2012 naar aanleiding van de commissie Kuiken<sup>2</sup> heb aangekondigd, ben ik de afgelopen periode meer de regie gaan voeren op de spoorsector om voor reizigers en verladers een beter spoorproduct te realiseren. Dat heb ik vooral gedaan voor specifieke projecten (zoals winterweer en ERTMS). Met de Spooragenda als basis kan ik mijn regierol en formele bevoegdheden meer gestructureerd over de gehele breedte van het spoorstelsel invulling geven. De uiteindelijke verankering daarvan vindt ondermeer plaats in de nieuwe vervoer- en beheerconcessie.

Vraag 21.

Hoe komt het sturingsarrangement eruit te zien? Wanneer kan de Kamer de plannen daarover verwachten?

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 707, nr. 16

<sup>2</sup> Zie voetnoot 8

Antwoord 21.

Het sturingsarrangement vormt een van de onderdelen in het traject van uitwerking van de Spooragenda dat een doorlooptijd heeft van circa een jaar. De basiskeuzes voor de sturingsprincipes liggen bij mij en ik zal deze dan ook ondermeer verankeren in de nieuwe concessies. Inzet daarbij is de sturing meer te gaan richten op de samenhang tussen de prestaties van NS en die van ProRail en daarnaast de sturing meer te differentiëren op specifieke onderdelen. En daar de kernprestatie-indicatoren vervolgens op te enten. Andere elementen voor de vernieuwde sturingsprincipes waar ik op dit moment over nadenk, betreffen:

Het introduceren van meer flexibiliteit in de sturing, bijvoorbeeld de mogelijkheid om te kunnen schakelen van outputsturing op KPI's naar programmasturing indien de situatie daarom om vraagt (zoals bij het winterweer);

Het formuleren van dynamische doelen, bijvoorbeeld dat partijen zullen moeten voldoen aan de voor een bepaalde tijdshorizon te behalen resultaten uit de verbeteraanpak;

Het kunnen inspelen op actuele onderwerpen via het jaarlijkse Vervoer- en Beheerplan;

Borgen van samenwerking tussen NS en ProRail en;

Borgen commitment NS en ProRail aan toekomstige projecten en programma's

Het definitieve sturingsarrangement zal onder andere in de nieuwe vervoer- en beheerconcessie zijn beslag krijgen.

Vraag 22.

Kunt u aangeven of het overhevelen van de aandelen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu in spoorbeheerder ProRail naar het ministerie van Financiën één van de opties is met betrekking tot het verbeteren van de sturing?

Antwoord 22.

Ik ben hier geen voorstander van. Ik zie het aandeelhouderschap als belangrijk aanvullend instrument om te kunnen sturen en, indien nodig, in te grijpen. Dit is in overeenstemming met het deelnemingenbeleid van Financiën, waarbij voor ProRail bewust is besloten het aandeelhouderschap bij lenM te beleggen.

De beleidsmatige verwevenheid tussen ProRail en lenM, dat ook voor het grootste deel van de financiering van ProRail zorgdraagt, is dermate groot dat scheiding van enerzijds de beleidsmatige rol en die van subsidieverlener van lenM en anderzijds de aandeelhoudersrol buiten het ministerie ingewikkeld is en geen toegevoegde waarde heeft.

Vraag 23.

Op welke manier komen onderwerpen als de inrichting en het gebruik van het spoor, zoals onderhoud, vervanging en aanleg, terug in de lange termijn spooragenda?

Antwoord 23.

Allereerst komt dit aan de orde in de uitwerking door NS en ProRail. Zij zullen op basis van de Lange Termijn Spooragenda doelen en ambities, alsmede op basis van de aandachtsgebieden die volgen uit hun eigen onderzoek een logistiek concept ontwikkelen. Dit logistieke concept zal de basis zijn voor hun verdere verbeteraanpak.

Ik heb ook aangegeven in het kader van de Lange Termijn Spooragenda de huidige portfolio van projecten en programma's te herijken. Daarbij worden zowel de lopende projecten in beschouwing genomen als nieuwe projecten en programma's die nog niet vastgesteld zijn of in ontwikkeling zijn. Afweging vindt plaats op basis van het door mij in de Spooragenda



geïntroduceerde afwegingskader. Als randvoorwaarde daarbij geldt dat de ambities en doelen van de Lange Termijn Spooragenda binnen het beschikbare budget op een efficiënte wijze dienen te worden bereikt. Projecten waarvoor de aanleg reeds is gestart, gaan allemaal door.

Vraag 24.

Hoe gaat u uw kennispositie versterken om de aansturing te verbeteren?

Antwoord 24.

Zoals eerder aangegeven ben ik reeds gestart met het nemen van regie op specifieke projecten en programma's. Deze regiefunctie zal met de Spooragenda verder verbreed worden. Regie betekent ook op bepaalde onderdelen dieper de materie in dan voorheen en kennis verzamelen. Bijvoorbeeld bij het opstellen van het winterweerprogramma heb ik mij zeer tot in detail laten informeren over de winterproblematiek. Ook wil ik een veel gedifferentieerder inzicht verwerven in bijvoorbeeld prestaties en reizigersaantallen, om daarop te kunnen sturen. Deze aanpassingen van het sturingsarrangement vertaalt zich in de nieuwe concessies en zal daarbij tevens leiden tot wijzigingen in de voor de sturing en monitoring benodigde gegevens en informatie.

Vraag 25.

Hoe gaat u er voor zorgen dat ProRail zijn technische kennispositie verbetert?

Antwoord 25.

ProRail is hier zelf actief mee bezig. In het kader van de strategische personeelsplanning is kennis borging een continue aandachtspunt. Ik besteed hier zelf ook aandacht aan in de contacten die ik met de directie van ProRail heb.

Vraag 26.

Kunt u aangeven hoe onderhandelingen met NS over de concessie gevoerd kunnen worden terwijl NS samen met ProRail al de eisen uitwerkt en operationaliseert?

Antwoord 26.

Deze samenhang wordt nu in detail uitgewerkt, maar het is duidelijk dat beide trajecten parallel en in nauwe samenhang met elkaar gaan plaatsvinden. De concessietrajecten liggen dus niet stil, maar gaan ook voort. Maar wel dus met concrete dynamische verwijzingen naar de uitwerking in het kader van het traject van de Spooragenda. Bij toezending van de definitieve versie van de Lange Termijn Spooragenda aan uw Kamer zal ik ook aandacht besteden aan de planning en relatie tussen beide trajecten.

Vraag 27.

Kunt u aangeven wat u gaat doen met het commentaar dat wordt geleverd tijdens de consultatieperiode? Waarom worden de plannen nu al uitgewerkt door NS en ProRail?

Antwoord 27.

De reacties en de ideeën die naar voren worden gebracht worden allereerst grondig bestudeerd. Bij toezending van de definitieve versie van de Lange Termijn Spooragenda aan uw Kamer zal ik aangegeven wat hiermee is gebeurd.

Met de te realiseren verbeteringen in de operatie zoals gesignaleerd door NS en ProRail zelf, kan de sector al aan de slag. Zoals met u besproken in het Algemeen Overleg over de winteraanpak is het zaak dit zo snel mogelijk op te pakken. Gezamenlijk met de Lange Termijn Spooragenda

vormt dit de input voor een vraagspecificatie aan NS en ProRail op grond waarvan zij een en ander verder kunnen operationaliseren. De vraagspecificatie en de definitieve Lange Termijn Spooragenda zullen u in december 2012 worden aangeboden.

Vraag 28.

Wanneer komt er duidelijkheid over de gevolgen van lange termijn spooragenda voor specifieke projecten? Welke afwegingen zijn hierbij van belang?

Antwoord 28.

Ik heb aangegeven in het kader van de Spooragenda de huidige portfolio van projecten en programma's te herijken. Daarbij worden zowel de lopende projecten in beschouwing genomen als nieuwe projecten en programma's die nog niet vastgesteld zijn of in ontwikkeling zijn. We beginnen daarbij natuurlijk niet blanco. Op dit moment zijn er diverse programma's en projecten in voorbereiding en in uitvoering. Projecten waarvoor de aanleg reeds is gestart gaan allemaal door. De projecten PHS en OV SAAL lopen door maar deze herijking kan tot een wijziging in de uitwerking van onderdelen van deze programma's leiden. Over circa 1 jaar dienen de definitieve uitkomsten beschikbaar te zijn.

Om het hoofddoel en de ambities uit de Spooragenda te realiseren, moet continue de balans bekeken worden tussen drie strategische aspecten :

1. De aantrekkelijkheid van het product voor de klant;
2. Hoge kwaliteit van het spoorstelsel;
3. Optimale capaciteit van het spoorstelsel.

Deze aspecten zijn niet los van elkaar te zien. Ze vormen gezamenlijk de benen van een driehoek die in balans moet zijn. Ze kunnen elkaar versterken maar ook negatief beïnvloeden. Deze driehoek vormt daarmee ook het vertrekpunt voor een verder te ontwikkelen afwegingskader. Daarbij geldt als randvoorwaarde dat dit binnen het beschikbare budget op een efficiënte wijze dienen te worden bereikt.

Ook in het nieuwe sturingsarrangement zal dit afwegingskader een plek moeten krijgen, zodat het een structureel onderdeel vormt van het besluitvormingsproces over (onderdelen van) projecten en programma's nu en in de toekomst

Vraag 29.

Kunt u aangeven of het investeren van meer geld in het spoor één van de opties is?

Antwoord 29.

Zoals aangegeven in de Lange Termijn Spooragenda vormen de budgettaire kaders voor het spoor tot 2028 voor mij het uitgangspunt (zie ook mijn antwoord op vraag 3).

Vraag 30.

Op welke wijze borgt u bij de totstandkoming van de visie dat multimodaal goederenvervoer optimaal ingezet en benut wordt en dat alle betrokken partijen hierin tijdig gelegenheid krijgen om mee te denken?

Antwoord 30.

Goederenvervoerders zijn ook uitgenodigd om deel te nemen aan de consultatie van de Lange Termijn Spooragenda. De reacties en de ideeën die naar voren worden gebracht zullen grondig bestudeerd worden. Bij toezending van de definitieve versie van de Lange Termijn Spooragenda aan uw Kamer zal ik aangegeven wat hiermee is gebeurd.

Vraag 31.

Op welke wijze borgt u bij de totstandkoming van de visie dat multi-modaal vervoer van de reiziger, en dan met name de combinatie met de auto, ingezet en benut wordt en dat alle betrokken partijen hierin tijdig gelegenheid krijgen om mee te denken?

Antwoord 31.

De Spooragenda heeft het verbeteren van de deur-tot-deur reistijd als een van haar doelen. Dit doel is gericht op het verbeteren van de reistijd op het spoor, betere aansluitingen met overig OV en goede fiets- en P&R-voorzieningen bij de stations. Ontwikkelingen met betrekking tot de auto zelf vormen geen onderdeel van de Spooragenda. Er is een breed veld aan belanghebbenden uitgenodigd om deel te nemen aan de consultatie: zowel OV-bedrijven als decentrale overheden en organisaties zoals de ANWB.

Vraag 32.

Bent u bereid verbetering van de intermodaliteit expliciet op te nemen in de lange termijn spooragenda? Waarom kiest u niet voor een lange termijn openbaar vervoeragenda?

Antwoord 32.

Zie mijn antwoord op vraag 31. Zie voor wat betreft de positionering van de Spooragenda mijn antwoord op vraag 13. Voor een visie op de toekomst van het OV verwijs ik op dit moment naar het initiatief van ROVER, vervoerders en overheden.

Vraag 33.

Overweegt u in het kader van het proces naar nieuwe vervoersconcessies een separate activiteit te ontwikkelen, die allereerst met de vervoerders samen verifieert waar er zoal nog marktimperfecties bestaan, die een eerlijke markt in de weg staan, en waarbij vervolgens per imperfectie een gericht beleid wordt ontwikkeld om deze imperfecties op te heffen?

Antwoord 33.

Naar aanleiding van een nadere analyse van «Het nieuwe spoorplan», dat is opgesteld door de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN), heb ik u voor de zomer bericht een aantal lijnen te willen decentraliseren.<sup>1</sup> Ik ben deze decentralisatie nader aan het uitwerken waarbij ik ook kijk naar mogelijke belemmeringen voor nieuwe vervoerders om deze regionale concessies uit te kunnen voeren. In die brief heb ik daarnaast aangegeven samen met de provincie Limburg een monitoringssysteem op te willen zetten voor effecten van decentralisatie. Daarbij monitor ik naast de effecten voor de reiziger ook de operationele samenwerking tussen vervoerders. Op basis van de uitkomsten van deze monitoring kan ik, indien nodig, aanvullende maatregelen te nemen.

Meer specifiek wordt nu al gewerkt aan oplossingen voor een aantal marktimperfecties, zoals bijvoorbeeld de instelling van de Permanente Structuur voor de OV-chipkaart, de herpositionering van TLS en de onlangs gepubliceerde criteria en randvoorwaarden voor het Nationale Datawarehouse OV. Ook zal de implementatie van de herziening van het eerste spoorpakket de toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen (zoals stations) vereenvoudigen. Deze trajecten doorlopen hun eigen traject, parallel aan de uitwerking van Lange Termijn Spooragenda.

Vraag 34.

Welke waarborgen gaat u in het proces van concessieverlening inbouwen om er voor te zorgen dat alle relevante kosteninformatie omtrent de aan te besteden lijnen ter beschikking komen van de biedende partijen, zodat

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 29 984, nr. 311

niet (door informatieachterstanden) onjuiste aanbiedingen worden gedaan?

Antwoord 34.

Indien definitief besloten wordt tot decentralisatie van een aantal regionale treindiensten, dan geldt dat die informatie op vertrouwelijke wijze beschikbaar zal worden gesteld ten behoeve van de aanbesteding van die lijnen. Voor wat betreft het aanbesteden van de regionale treindiensten zelf ligt de verantwoordelijkheid bij de regionale partijen.

Vraag 35.

Indien bij een concessieverlening een niet NS-vervoerder gaat opereren vanaf een door NS beheerd station, zal er dan voor gezorgd worden dat deze niet NS-vervoerder tegen objectief toetsbare marktconforme voorwaarden over adequate stations- en balieruimte kan beschikken?

Antwoord 35.

Conform Europese regelgeving dient NS toegang te geven tot stations, de bijbehorende gebouwen en andere voorzieningen. In het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de wetsevaluatie van de Spoorwegwetgeving in 2009 heeft mijn voorganger reeds aangegeven met NS hierover afspraken te hebben gemaakt.

In de herziening van het eerste Spoorpakket dat op de Transportraad van 29 oktober 2012 is vastgesteld, zijn nog nadere eisen gesteld over de toegang tot stations en de voorwaarden waaronder NS dat moet geven. Deze nadere eisen zullen in nationale wetgeving omgezet worden.

Vraag 36.

Zal reeds bij de invoering van samenwerking tussen NS en niet NS-bedrijven voorzien worden in objectief toetsbare voorwaarden voor het medegebruik door de niet NS-vervoerders van de Ticket Vending Machines? Zo ja, hoe gaat u de objectieve toetsing daarvan waarborgen?

Antwoord 36.

Er is nu reeds sprake van samenwerking tussen NS en niet NS bedrijven. Hoe omgegaan wordt met het gebruik van Ticket Vending Machines is onderwerp van gesprek tussen deze vervoerders. Gezien de invoering van de OV-chipkaart wordt er steeds minder gebruik gemaakt van kaartverkoop automaten.

Vanuit de herziening van het eerste Spoorpakket worden eigenaren van stations in ieder geval verplicht om aan vervoerders een plek aan te bieden om een kaartverkoop automaat op te plaatsen.

Vraag 37.

Bedoelt u met het prioriteit geven aan de bereikbaarheid van economische kerngebieden, dat naast de mobiliteit binnen en direct om die gebieden heen, ook de bereikbaarheid van de kerngebieden vanuit het platteland en de regio's belangrijk is?

Antwoord 37.

Het gaat om de bereikbaarheid binnen die kerngebieden maar ook de verbinding van de landsdelen met die kerngebieden. Daarbij speelt de trein vooral een rol op de hoofdadere naar de grote steden in de landsdelen. Zoals ik in de Structuurvisie heb aangegeven vormt het spoor de ruggengraat van het openbaar vervoer in de regio. De aftakkingen van deze ruggengraat kunnen zowel met spoor als door andere modaliteiten (bus, fiets, auto) worden uitgevoerd.

Vraag 38.

Kunt u in de fundamentele verbeteraanpak een gedetailleerde systeemvergelijking van het Nederlandse spoor- en beheersysteem ten opzichte van het Zwitserse spoor- en beheersysteem opnemen?

Antwoord 38.

Dat heb ik reeds gedaan in mijn brief van 8 juni 2012 over het winterweerprogramma (onder andere in de bijgevoegde internationale benchmark).<sup>1</sup>

Vraag 39.

Hoe betreft u de Zwitserse «visgraat»-benadering, een plan dat is ontwikkeld door een aantal regionale vervoersbedrijven, in de verdere beleidsontwikkeling? Betreft u de Zwitserse visgraat-benadering ook in uw overwegingen en planontwikkeling om het spoor te vereenvoudigen?

Antwoord 39.

Onderdeel van het uitwerken en operationaliseren van de Lange Termijn Spooragenda betreft tevens de vraag welk logistiek spoorconcept het best passend is voor de ambities en doelen voor de toekomst van het spoor. Dit zal worden meegenomen in de vraagspecificatie aan NS en ProRail waarbij aan NS en ProRail gevraagd zal worden op welke wijze de aansluiting tussen het hoofdrailnet en de OV-systemen in de grote steden bij kan dragen aan een goede verknoping van deze systemen.

Vraag 40.

Gaat u de verschillende klanttevredenheidsonderzoeken betrekken in uw visievorming en kunnen analyses over de vraag wat de klanttevredenheid bij de innovaties door de regiovervoerders verhoogde, hierin wezenlijke inzichten bieden in gewenste innovaties die juist in het belang van de reiziger zijn?

Antwoord 40.

De reiziger en de verlader staan centraal in de Lange Termijn Spooragenda. Dit betekent dat inzicht in de wensen van de klant van belang is. Bij het opstellen van de eerste uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda is gebruik gemaakt van verschillende onderzoeken (zie ook mijn antwoord op vraag 10). In de bijlage van de Lange Termijn Spooragenda is een samenvatting opgenomen van de verschillende klantonderzoeken die zijn meegenomen. Indien aanvullende onderzoeken beschikbaar komen, zullen we deze eveneens betrekken.

Vraag 41.

Hoe worden visies, ambities en doelen gekoppeld aan beschikbare financiële middelen?

Antwoord 41.

Zie mijn antwoord op vraag 28.

Vraag 42.

Welke rol vervullen (personen)vervoerders anders dan NS bij het behalen van de genoemde ambities en doelen?

Antwoord 42.

Zie mijn antwoord op vraag 13.

Vraag 43.

Hoe wordt op de lange termijn omgegaan met meer concurrentie op het spoor?

---

<sup>1</sup> Zie voetnoot 2.

Antwoord 43.

Uitgangspunt vormt het met u besproken onderhandelakkoord tussen IenM en NS over de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en de HSL. Daarnaast heb ik in mijn brief inzake het plan van de Federatie Mobiliteitbedrijven Nederland (FMN) aangegeven dat ik voornemens ben om een drietal lijnen te decentraliseren. Daarmee ontstaat op delen van die lijnen concurrentie op het spoor. Ik ben nu aan het uitwerken welke nadere regels er noodzakelijk zijn om deze concurrentie voor de reiziger goed te laten verlopen. Daarnaast zal ik de decentralisatie en aanbesteding van de Limburgse lijnen en specifiek de uitwerking van concurrentie op het spoor in praktijk gaan monitoren. De uitkomsten van die monitor gebruik ik bij de midterm review van de nieuwe hoofdrailnetconcessie waarin bekeken wordt of andere lijnen geschikt zijn voor decentralisatie.

Vraag 44 a. Is onderzocht of andere objectieve indicatoren dan punctualiteit wel een verklaring zijn voor het verslechterde klantoordeel reiziger in procenten? Welke indicatoren zijn dit?

Antwoord 44 a.

Ja. NS heeft geanalyseerd waarom de klantoordelen achterblijven bij de objectieve prestaties, o.a. op het gebied van punctualiteit. NS concludeert dat de diverse klantoordelen sterk met elkaar samenhangen en dat ze langdurig beïnvloed worden door tijdelijk slechte punctualiteit.

Vraag 44 b.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de ontwikkeling van alternatieve indicatoren zoals reizigerspunctualiteit en reistijdbetrouwbaarheid?

Antwoord 44 b.

De KPI Reizigerspunctualiteit vormt reeds al enkele jaren onderdeel van het Vervoerplan, zo ook in 2012. Ik stuur NS hier dus op aan en reken het bedrijf er op af. Deze indicator is een stap vooruit ten opzichte van de aankomstpunctualiteit treinen (zo vinden ook de consumentenorganisaties). Maar een nieuwe indicator krijgt altijd extra aandacht; ook in dit geval zoekt NS naar mogelijkheden om de indicator nog verder te verbeteren.

Vraag 45 a.

Waarom laat u de uitwerking en operationalisering van de visie en doelen voor het hoofdrailnet en de hoofdspoorweginfrastructuur over aan NS en ProRail? Deelt u de mening dat de huidige geformuleerde doelen nog erg algemeen en kwalitatief van aard zijn en dat u de kaders behoort te stellen?

Antwoord 45 a.

De Spooragenda heeft primair betrekking op het vervoer over hoofdrailnet door NS en op de hoofdspoorweginfrastructuur zoals deze door ProRail wordt beheerd en vernieuwd. De uitwerking van de Spooragenda moet zijn beslag krijgen in de beheer- en vervoerconcessie. Voor het uitwerken en operationaliseren van de ambities en doelen uit de Lange Termijn Spooragenda is het niet meer dan logisch dat de uitvoerende partijen op het spoor hierin het voortouw nemen. Wel stel ik hiervoor een vraagspecificatie op waarmee ik regie houd op de vragen die in dit traject in ieder geval beantwoord moeten worden. Ook zal ik in het laatste deel van de Spooragenda aangeven hoe ik ga sturen op de uitvoering door NS en ProRail.

Vraag 45 b.

Kunt u bijvoorbeeld aangeven wat volgens u de gemiddelde systeem-snelheid moet worden? Bent u bereid voor het hele spoorwegnet te streven naar een systeemsnelheid van 160 km/uur?

Antwoord 45 b.

Er worden op dit moment acht trajecten bekeken waar mogelijk 160km/u kan worden gereden. Het betreft de trajecten Hanzelijn, Amsterdam Bijlmer-Utrecht, Weesp-Almere, Almere-Lelystad, Den Haag-Leiden, Leiden-Schiphol, Boxtel-Eindhoven en Utrecht-Arnhem. Dit laatste traject is een speciale case met oog op de ICE.

Overigens ben ik van mening dat een gemiddelde systeemsnelheid van 160 km/u een ambitie is die niet in te vullen is in een dichtbevolkt gebied waar relatief veel stops op korte afstanden gewenst zijn.

Vraag 45 c.

Bent u bereid om de maximumsnelheid stapsgewijs te verhogen naar 200 km/uur op de belangrijkste corridors, zoals Amsterdam-Utrecht-Arnhem, Randstad-Noord-Nederland en Randstad-Brabant-Limburg de maximum-snelheid, waar dit een toegevoegde waarde heeft voor de reiziger? Bent u bereid om hier reeds op te anticiperen als er op een locatie toch een infrastructuurproject wordt uitgevoerd?

Antwoord 45 c.

Voor deze vraag is eerst meer inzicht nodig in de uitrol van ERTMS. De Roadmap zal daar meer inzicht in geven. Immers, ERTMS zal nodig zijn om dit te kunnen realiseren. De trajecten die het meest recent zijn opgeleverd voldoen aan die ontwerpeis. Maar het aanpassen van de ontwerpsnelheid op oudere bestaande trajecten is een zeer kostbare aangelegenheid. Bovendien is het nut niet heel groot op trajecten met relatief veel stops.

Zoals eerder aangegeven zal bij dit soort afwegingen het door mij in de Spooragenda geïntroduceerde afwegingskader toegepast moeten worden. Snelheidsverhoging op het totale systeem vergt een afweging tussen het bieden van een aantrekkelijk product voor de klant, de kwaliteit van het spoorstelsel en optimale capaciteit van het spoorstelsel. En dat alles met een efficiënte uitvoering binnen budgettaire kaders.

Vraag 46 a.

Deelt u de mening dat de spoorinfrastructuur een systeem is waarbij capaciteitsmaatregelen op locatie A consequenties hebben voor de mogelijke dienstregeling op locatie B of C?

Antwoord 46 a.

Ja. Capaciteitsmaatregelen op het spoor leiden er toe dat er meer ruimte beschikbaar is voor treinverkeer en daarmee voor de inrichting van de dienstregeling.

Vraag 46 b.

Deelt u daarom de mening dat het wenselijk is ook een lange termijn visie te hebben voor het infrastructuurnetwerk om te voorkomen dat projecten toekomstige andere projecten onmogelijk maken en te zorgen dat bij infrastructuurprojecten -waar mogelijk- rekening kan worden gehouden met toekomstige verdere uitbreidingen van de infrastructuur, zodat deze mogelijk goedkoper worden?

Antwoord 46 b.

Bij zowel de uitwerking door de sector in een logistiek concept als in de herijking van projecten en programma's zal dit aandacht krijgen. Hiervoor zal een integrale afweging worden gemaakt.

Vraag 47.

Deelt u de mening dat, als de reiziger centraal staat, niet de treinproducten intercity en sprinter centraal moeten staan maar de vraag van de reiziger en dat dit dus kan betekenen dat deze marktanalyse (conform artikel 66 van de Wet personenvervoer 2000) leidt tot andere treinproducten dan nu gebruikelijk zijn zoals regionale sneltreinen of zonetreinen?

Antwoord 47.

Zoals u in de Spooragenda hebt kunnen lezen, zet ik de reiziger en de verlader inderdaad op één. Of dat leidt tot een ander logistiek concept dan het huidige is een van de vragen die onderzocht gaan worden in het kader van de vervolgstappen van de Lange Termijn Spooragenda. Dit zal daarom meegenomen worden in de vraagspecificatie aan NS en ProRail. Overigens staat dit los van het beleidsvoornemen als bedoeld in artikel 66 van de Wet personenvervoer 2000.

Vraag 48 a.

Kunt u aangeven welke verbeteringen qua reistijdverbetering u nastreeft tot 2028 en tot 2 040 ten opzichte van de dienstregeling 2013?

Antwoord 48 a.

Zie mijn antwoord op vraag 3.

Vraag 48 b.

Welke mogelijkheden ziet u globaal voor reistijdverbetering?

Antwoord 48 b.

Zie antwoord op vraag 48a.en 45.

Vraag 48 c.

Bent u bereid dit verder te onderzoeken zodat er inzicht ontstaat in de mogelijkheden? Bent u bereid hierbij niet alleen te kijken naar reistijdverbetering door snelheidsverhoging, betere aansluitingen en verbeteringen in het voor- en natransport maar ook welke mogelijkheden er zijn door mogelijke nieuwe tracés of bypasses voor het bestaande hoofdrailnet?

Antwoord 48 c.

Het nader uitwerken en operationaliseren van dit doel vormt onderdeel van het vervolgtraject van de Spooragenda. Daarbij wordt naar het spoorstelsel in z'n totaliteit gekeken, dus zowel het logistieke plan, de dienstregeling, de be- en bijsturing van de treindienst als de infrastructuur lay-out. Op mogelijke oplossingsrichtingen, anders dan de reeds in de Lange Termijn Spooragenda genoemde, kan ik dus nu niet vooruitlopen.

Vraag 49.

Bent u bereid in de lange termijn spooragenda ook te kijken naar de mogelijkheden om bestaande regionale spoorlijnen op te waarderen (elektrificatie, verhoging baanvaknelheid, partiële spoorverdubbeling) zodat deze kunnen worden ingezet als omleidingroute voor bestaande intercityverbindingen (bijvoorbeeld de Valleilijn voor Amsterdam-Arnhem, Maaslijn voor Eindhoven-Zwolle, Twentekanaallijn voor Enschede-Amersfoort) en zo het spoorwegnet robuuster maken?



Antwoord 49.

Deze projecten vormen nu geen onderdeel van het huidige aanlegprogramma. Ik heb aangegeven in het kader van de Spooragenda de huidige portfolio van projecten en programma's te herijken (inclusief de lopende programma's voor regionale spoorlijnen). Daarbij worden zowel de lopende projecten in beschouwing genomen als nieuwe projecten en programma's die nog niet vastgesteld zijn of in ontwikkeling zijn. Afweging vindt plaats op basis van het door mij in de Spooragenda geïntroduceerde afwegingskader. Als randvoorwaarde geldt verder dat de ambities en doelen van de Spooragenda binnen het beschikbare budget op een efficiënte wijze dienen te worden bereikt.

Vraag 50.

Bent u er mee bekend dat Duitsland spoorlijnen actief elektrificeert? Deelt u de mening dat elektrificatie van regionale spoorlijnen kan leiden tot een goedkopere exploitatie, milieuwinst en reistijdverbetering (in verband met sneller optrekken van elektrisch materieel)? Bent u, gezien de toenemende energiekosten, bereid in samenwerking met de provincies in het kader van de lange termijn spooragenda een studie te doen naar de kosten en baten van elektrificatie van de regionale spoorlijnen?

Antwoord 50.

Ik ben er mee bekend dat Duitsland spoorlijnen elektrificeert. Zie ook mijn antwoord op vraag 49. Of dit ook voor de Nederlandse situatie een interessante en efficiënte optie is, moet tegen de achtergrond van het door mij in de Spooragenda geïntroduceerde afwegingskader en het beschikbare budget gezien worden. Daarbij moet aangetekend worden dat de bijdrage van elektrificatie aan de duurzaamheidsdoelstellingen klein zijn, vergeleken met andere maatregelen in het OV (en ook spoor afzonderlijk). Het benodigde geld voor elektrificatie is waarschijnlijk efficiënter op andere plaatsen in te zetten.

Vraag 51.

Hoe definieert u zinvol, waar het gaat om het zinvol benutten van reistijd door de reiziger? Komen er extra stoelen zodat mensen in de spits niet meer hoeven te staan?

Antwoord 51.

Hiermee wordt bedoeld op de mogelijkheid om tijdens het reizen te lezen, werken, te ontspannen of te communiceren.

Vraag 52.

Wat verstaat u onder duurzame samenwerking tussen ProRail en NS?

Antwoord 52.

Niet een eenmalige maar in de tijd bestendige samenwerking.

Vraag 53.

Waarom wordt, behalve aan «onder andere» duurzame afstemming, nog meer gewerkt? Kunt u voorbeelden noemen?

Antwoord 53.

Naast onderlinge afstemming van visie en strategie én het inrichten van mechanismen om eventuele impasses te doorbreken, hebben NS en ProRail vijf specifieke gebieden geïdentificeerd waarvoor de coördinatie en samenwerking verbeterd moeten worden, namelijk: infrastructuurontwikkeling, dienstregelingsontwerp, capaciteitsverdeling, be- en bijsturing van de treindienst en stations.

Vraag 54.

Erkennen de betrokken partijen met het formuleren van het hoofddoel, zoals vermeld op pagina 7 van de eerder genoemde bijlage, dat de kwaliteit nu onder de maat is?

Antwoord 54.

Onder normale omstandigheden functioneert het spoorstelsel goed en behoort de tot een van de beter presterende systemen in Europa (> 350 dagen per jaar). Met name op het moment dat zich meerdere verstoringen voordoen is de kwaliteit niet zoals wij die met zijn alleen wensen. Dat vinden NS, ProRail en ik alle drie.

Met mijn hoofddoelstelling richt ik mij op de toekomst waarbij ik wil dat kwaliteit van het spoorproduct de komende jaren in toenemende mate beter moet door een hogere betrouwbaarheid te bieden.

Vraag 55.

Blijft de internetvoorziening in de trein gratis in uw toekomstvisie?

Antwoord 55.

Ik zal u hier voorafgaand aan het notaoverleg over de vervoerconcessie over informeren.

Vraag 56.

Hoe denkt u over het aanbrengen van stopcontacten in de trein, bijvoorbeeld in de treinen van NS HiSpeed?

Antwoord 56.

Dit is de verantwoordelijkheid van NS en andere vervoerders.

Vraag 57.

Wat bedoelt u met kaartintegratie?

Antwoord 57.

De mogelijkheid om met OV-chip door de gehele OV-keten heen te kunnen reizen zonder belemmeringen.

Vraag 58.

Kan uit het feit dat de uitrol van het beveiligingssysteem ATB vv wordt gezien als een korte termijn maatregel worden opgemaakt dat u de uitrol van het beveiligingssysteem ERTMS niet als een korte termijn maatregel beschouwt?

Antwoord 58.

Zoals ik in mei op basis van het concept-STS-Verbeterplan aan de Kamer gemeld dat het in de rede ligt om naast andere maatregelen om roodseinpisodes te voorkomen op korte termijn, dus de komende jaren, extra in ATB-Vv te investeren. ERTMS kan op de langere termijn worden ingevoerd. Landen als België en Denemarken die gekozen hebben voor landelijke uitrol schatten in circa 10 jaar nodig hebben vanaf het moment dat ze de keuze hebben genomen.

Vraag 59.

Welke van de belangrijkste knooppunten, zoals vermeld op pagina 16 van de genoemde bijlage, liggen niet in de Randstad?

Antwoord 59.

De belangrijkste knooppunten betreffen die knooppunten die bij verstoring een grote invloed uitoefenen op het landelijk treinverkeer. Dit betreft in ieder geval Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Den Haag en

Schiphol en buiten de randstad Zwolle, Breda, Den Bosch, Eindhoven en Arnhem

Vraag 60.

Is het voor NS en ProRail aanbodtechnisch mogelijk om binnen vijf jaar volledig op duurzame energie te functioneren?

Antwoord 60.

Nee. De ambitie van ProRail is om uiterlijk in 2020 voor 100% duurzame energie in te kopen. Over het gebruik van duurzame energie bij NS zal ik u nog nader informeren.

Vraag 61.

Waarom gaat de lange termijn spooragenda alleen in op Europees goederenverkeer en niet op grensoverschrijdend personenverkeer in Europa?

Antwoord 61.

Er wordt ook aandacht besteed aan Europees reizigersvervoer. De Lange termijn Spooragenda stelt ook als ambitie: «Goede en meer naadloze internationale verbindingen voor reiziger en verlader» (pagina 8). Ook wordt er geconstateerd: «De mobiliteitsbehoefte neemt het sterkst toe in de gebieden waar zich nu al de grootste knelpunten voordoen en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België» (pagina 3). Tenslotte: «Het spoor kent met de Hogesnelheidslijn en de overige doorgaande internationale reizigerstreinen goede internationale verbindingen met potentie voor verdere ontwikkeling.» (pagina 4)

Ten aanzien van het bestaande MIRT-project Grensoverschrijdend Spoorvervoer is € 88 mln beschikbaar voor diverse over het land verdeelde regionale initiatieven om grensoverschrijdend (regionaal) spoorvervoer voor personen te verbeteren of te realiseren. Dit onderwerp is nu actueel terwijl de Lange Termijn Spooragenda een verdere tijdshorizon kent.

Samen met regio's, ProRail, regionale vervoerders en NS treedt het ministerie waar nodig in overleg met buitenlandse vervoersautoriteiten en vervoerders om in nauwe samenwerking waar mogelijk te voldoen aan een bestaande reizigersvraag in de grensregio's. Concreet wordt er momenteel bv. onderzoek verricht naar een «voorloopbedrijf»-IC tussen Aken en Sittard/Heerlen en een nieuwe MKBA voor de spoorverdubbeling tussen het Duitse Kaldenkirchen-Dülken die een extra treinverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf mogelijk maakt. Daarnaast bespreekt lenM samen met Provincie Gelderland en Stadsregio Arnhem-Nijmegen de kostendeling en infrastructurele risico's en mogelijkheden voor een hernieuwde stoptreinbediening tussen Arnhem en Emmerich mogelijk door naar Düsseldorf.

Vraag 62.

Waarom wordt voorbijgegaan aan de ligging van Friesland en Limburg ten opzichte van grote stedelijke centra zoals Luik, Düsseldorf en Aken en verdere verbindingen met het Ruhrgebied en Antwerpen?

Antwoord 62.

Er wordt niet, noch voor Europees goederenverkeer noch voor Europees reizigersvervoer, voorbijgegaan aan de belangrijke verbindingen van Nederland, door zijn grensprovincies, naar Duitsland en België. Zie ook de beantwoording van vraag 61.

Vraag 63.

Hoeveel ruimte bieden Europese regels en afspraken aan zelfstandig beleid voor Nederland op het gebied van spoor met betrekking tot keuzes over marktwerking, aansturing en dergelijke?

Antwoord 63.

Europese regels vormen de institutionele kaders waarbinnen het huidige Nederlandse beleid is en wordt vormgegeven. Aan de relevante ontwikkelingen daarin zal in het kader van de uitwerking van de Spooragenda nadere aandacht geschonken worden.

Vraag 64.

Is de constatering dat «de samenwerking geen gelijke tred heeft gehouden met de toegenomen complexiteit» niet ook en vooral veroorzaakt door een van bovenaf opgelegde vorm van marktwerking waardoor in het verleden, en in sommige gevallen op dit moment nog steeds, voor ProRail en de vervoerders samen en onderling een prikkel bestaat om juist niet samen te werken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 64.

De belangrijkste oorzaak is dat de van elkaar afhankelijke en complementaire elementen van de exploitatie van de treindienst en de infrastructuur de afgelopen jaren onvoldoende zijn meegegroeid met de toename van het treinverkeer op het spoor en daarmee onvoldoende geschikt en/of op elkaar afgestemd zijn om het beste eindproduct te kunnen leveren voor de reizigers.

Vraag 65.

In hoeverre krijgt u als concessieverlener tot op detailniveau inzicht in de analyse van ProRail en NS over de mogelijke knelpunten die zij tegenkomen bij hun noodzakelijke samenwerking?

Antwoord 65.

NS en ProRail zijn tot op heden, binnen de regels ten aanzien van bedrijfsvertrouwelijkheid van bepaalde gegevens, volledig transparant hierover en zullen dat ook in de verdere uitwerking zijn. Zo hebben ze toegezegd mij het eindrapport te verstrekken van de analyse te verstrekken die de beide Raden van Bestuur hebben laten uitvoeren naar de knelpunten in hun samenwerking. Zoals in mijn brief van 10 oktober<sup>1</sup> heb aangegeven, zal ik deze vervolgens aan uw Kamer doen toekomen.

Vraag 66.

Welke mogelijke barrières moeten er in wet- en regelgeving worden weggenomen om ervoor te zorgen dat NS en ProRail hun conclusie «dat een feilloos werkende coördinatie tussen de van elkaar afhankelijke en complementaire elementen van de exploitatie van de treindienst en de infrastructuur nodig is om het beste eindproduct te kunnen leveren voor de reizigers» ook daadwerkelijk te kunnen bewerkstelligen?

Antwoord 66.

Of dat het geval is, is nu nog onbekend. Dit zal uit het uitwerken en operationaliseren van de Spooragenda moeten blijken. Indien nodig, zal ik uiteraard kijken of ik belemmeringen in wet- en regelgeving kan wegnemen.

Vraag 67.

Geldt het doel van het duurzaam verbeteren van de samenwerking tussen ProRail en NS ook voor de samenwerking van deze twee partijen met de andere aanbieders van openbaar vervoer? Zo ja, op welke manier? Zo nee waarom niet?

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, 29 984, nr. 315

Antwoord 67.

ProRail werkt als beheerder voor de hoofdspoorweginfrastructuur al samen met regionale vervoerders. Zo maken zij bijvoorbeeld in het kader van het winterweer nadere afspraken. Ik juich dat toe.

Het doel om de «deur-tot-deur» reistijd te verbeteren voor de reiziger moet onder andere leiden tot een betere aansluiting tussen verschillende vervoerders en modaliteiten in de OV-keten. Dit vraagt derhalve om betere afstemming tussen NS en andere aanbieders van OV-vervoer. Ook in de nieuwe vervoersconcessie zal op deze aansluiting gestuurd worden.

Vraag 68.

Worden naast de mogelijkheden voor tariefdifferentiatie en gebruikersvergoeding ook alle andere mogelijkheden zoals meer of minder marktwerking ook meegenomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 68.

Zoals in mijn brief van 5 oktober<sup>1</sup> heb aangegeven verzoek ik NS en ProRail in het kader van de vraagspecificatie aan te geven welke maatregelen genomen kunnen worden om een betere benutting van het spoorstelsel te realiseren en daarbij expliciet de mogelijkheden van tariefdifferentiatie en de gebruiksvergoeding mee te nemen. Dit is echter geen exclusieve opsomming. Ook andere maatregelen die hieraan kunnen bijdragen en die passen binnen de gehanteerde uitgangspunten, kunnen in de beschouwing worden betrokken

Vraag 69.

Is een optimale verknooping van de openbaar vervoerssystemen tussen Randstad en het hoofdrailnet, maar ook op alle andere plekken in Nederland, wel mogelijk als partijen met elkaar moeten concurreren in plaats van samenwerken? Zo ja, op welke manier? Zo nee, hoe kan dat probleem worden opgelost? (p. 4)

Antwoord 69.

Uitgangspunt in Nederland dat er sprake is van concurrentie «om» het spoor en niet «op» het spoor zoals ik heb toegelicht in vraag 43. Voor wat betreft de aansluiting tussen het spoorvervoer op andere OV-systemen in de keten zie ik geen concurrentievraagstuk maar alleen de vraag hoe de aansluitingen daartussen door samenwerking tussen partijen kan worden verbeterd. Het ontwerpen en afstemmen van de dienstregeling is de primaire verantwoordelijkheid van de vervoerders. Het vraagt bovendien niet alleen een inspanning van de vervoerders, maar ook van de concessieverlenende overheden die er meer en meer voor moeten zorgen dat hun concessies goed op elkaar afgestemd worden. Daarmee kan de basis gelegd worden voor een integraal OV-systeem, waarin de reiziger centraal staat.

Vraag 70.

Wanneer wordt, tegen de achtergrond van een verwachte doorlooptijd van de lange termijn spooragenda van één jaar en het feit dat deze moet zijn afgerond voor de concessieverlening, de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet definitief verleend? Wat is het tijdspad tot 2015?

Antwoord 70.

De doorlooptijd van de uitwerking van de Spooragenda betreft naar verwachting een jaar. Zie ook mijn antwoord op de vragen 5 en 6. De huidige planning van de uitwerking van de Spooragenda sluit aan op de voorgenomen concessieverlening aan NS (en ProRail) eind 2013. De nieuwe concessies zullen dan 1 januari 2015 ingaan.

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, 29 984, nr 313

Vraag 71.

Komt NS niet in de problemen indien de concessieverlening nog minstens een jaar op zich laat wachten, bijvoorbeeld met betrekking tot de aanschaf van materieel? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke oplossing wordt daarvoor aangeboden?

Antwoord 71.

Aan het traject van concessieverlening wijzigt niks. Het streven is nog steeds de vervoersconcessie eind 2013 te verlenen.

Vraag 72.

Op welke manier verhoudt dynamische sturing van concessies zich tot het verbintenissenrecht? Hoe kan worden voorkomen dat bijvoorbeeld NS bij aanvullende eisen tijdens de concessieduur meteen om extra financiële middelen en dergelijke vraagt?

Antwoord 72.

Beoogd wordt de concessie zodanig vorm te geven dat de flexibiliteit bestaat in sturingsmogelijkheden. Dit wordt nog nader uitgewerkt in de vervolgstappen van de Spooragenda en de nieuwe vervoerconcessie . Meer in algemene zin denk ik bijvoorbeeld aan:

Het formuleren van dynamische doelen, bijvoorbeeld partijen zullen moeten voldoen aan de voor een bepaalde tijdshorizon te behalen resultaten uit de verbeteraanpak;

Het kunnen inspelen op actuele onderwerpen via het jaarlijkse Vervoerplan;

De mogelijkheid om te kunnen schakelen van outputsturing op KPI's naar programmasturing indien de situatie daarom om vraagt.

Dit alles met respect voor de concessievoorwaarden en onderliggende financiële afspraken en uitgangspunten waarmee NS bij concessieverlening instemt.

Zie ook antwoord op vraag 21.

Vraag 73.

Klopt het dat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (Kamerstuk 32 404, nr. 1) al weer aan aanpassing toe is? Zo ja, wat wordt er aangepast en wat is de reden dat een relatief nieuw programma nu al weer moet worden herzien?

Antwoord 73.

Zoals aangegeven ga ik de doelen op het gebied van spoor actualiseren als onderdeel van de Lange Termijn Spooragenda. Deze doelen vormen het kader voor een toets op het portfolio van projecten en programma's. We beginnen niet blanco: PHS en OV SAAL zijn en blijven zeker van belang om de ambities en doelen uit de Spooragenda te realiseren. PHS en OV SAAL zijn bedoeld om te komen tot hoogfrequent spoorvervoer zodat er meer capaciteit op het spoor beschikbaar is om ruimte te bieden aan de reizigersgroei. Daarvoor is veel draagvlak. Hoogfrequent betekent echter ook dat de capaciteit van het spoorstelsel verder belast wordt. Om dat mogelijk te maken (vooral in situaties waarin verstoringen zich voordoen) moet de verbeteraanpak uitgevoerd worden. Want de prestaties moeten hiervoor dus omhoog.

Het is daarom van belang dat naast het «ruimte bieden aan de groei» ook de andere doelen worden gerealiseerd. Het één kan niet zonder het ander. O.a. de doelen «veiligheid» en «betrouwbaarheid» dienen daarom explicieter binnen PHS en OV SAAL meegenomen en uitgewerkt te worden.

Vraag 74.

Hoe wordt in de lange termijn spooragenda de koppositie van het Nederlandse spoorstelsel, dat bekendstaat als één van de beste en tevens één van de meest drukbereden spoorstelsels ter wereld, behouden?

Antwoord 74.

Met de geformuleerde ambities en doelen geef ik hieraan mijns inziens maximaal invulling. De uitdaging is om ook in de toekomst de balans te blijven vinden tussen een aantrekkelijk vervoersproduct voor reizigers en verladers, een kwalitatief hoogwaardig spoorstelsel (onder andere in termen van veiligheid en betrouwbaarheid) en een optimale capaciteit. En dat alles door middel van een efficiënte uitvoering binnen bestaande budgettaire kaders. Dus niet slechts te optimaliseren op een van de doelen, maar op het totaal.