

Vergaderjaar 2013–2014

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 489**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 10 juni 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 23 april 2014 over de Aanbieding van de concept- ontwerpvervoerconcessie en de concept-ontwerpbeheerconcessie hoofdrailnet 2015–2025 (Kamerstuk 29 984, nr. 482).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 juni 2014. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De griffier van de commissie,  
Sneep

Hierbij beantwoord ik de vragen van de commissie van Infrastructuur en Milieu over de concept-ontwerpen van de nieuwe beheerconcessie en de nieuwe vervoerconcessie van 16 mei 2014.

Alvorens in te gaan op de beantwoording van de individuele vragen behandel ik enkele onderwerpen die in meerdere vragen voor komen in samenhang. Dit als context waarbinnen de vragen zijn beantwoord.

De beheer- en vervoerconcessie zijn twee van de belangrijke instrumenten waarover ik beschik voor de sturing van het spoor. Reizigers moeten kunnen rekenen op een veilige, voldoende betrouwbare en voorspelbare treinreis met goede aansluitingen. Een comfortabele deur-tot-deur reis met het spoor als ruggengraat. De concessies maken concreet wat NS en ProRail moeten doen voor het verbeteren van de dienstverlening voor de reizigers en verladers. In de concessies staan de klanten centraal en is gemiddeld goed niet goed genoeg. Om dit te bereiken vergen de concessies samenwerking, zowel onderling als met decentrale overheden, (regionale) vervoerders en consumentenorganisaties. De concessies bevatten duidelijke prikkels tot prestatieverbetering.

#### *Proces concept-ontwerpconcessies*

De concept-ontwerpconcessies zijn de versies die voor consultatie zijn verzonden aan de consumentenorganisaties, IPO, SkVV, VNG, FMN, NS, KNV Goederenvervoer, OIM, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, FNV, ProRail en ACM. Iedereen heeft zich vanuit zijn rol, verantwoordelijkheden en ervaringen tot 23 mei 2014 kunnen uitspreken over de concessies. De ontvangen reacties en de bespreking met uw Kamer op 17 juni 2014 worden in totaliteit afgewogen. De uitkomsten worden verwerkt in de zogeheten ontwerpconcessies en beide worden besproken in het kabinet. Dat betekent dat in voorliggende beantwoording niet wordt ingegaan op onderwerpen die uit de consultatie komen. Om uw Kamer te informeren over de reacties die in de consultatie zijn ontvangen en de wijze waarop hiermee is omgegaan, worden deze in een tabel inzichtelijk gemaakt. Deze wordt met de ontwerpconcessies aan uw Kamer gezonden. Op dat moment informeer ik ook de afzonderlijke partijen die hebben gereageerd.

Ook bij het opstellen van de voorliggende concepten zijn anderen betrokken. Om te beginnen was dit bij de uitgangspunten, zoals vastgelegd in de beleidsvoornemens en het programma van eisen. Ook uw Kamer is hierbij betrokken geweest. Vervolgens is in de verdere uitwerking van de concessies gesproken met decentrale overheden, consumentenorganisaties, buitenlandse verleners van spoorconcessies, verladers, goederenvervoerders, personenvervoerders en ACM. Zo heb ik met decentrale overheden gesproken over de wijze waarop de ambitie voor een goede deur tot deur reis kan worden verankerd.

Aan de concept-ontwerpconcessies zijn ook intensieve gesprekken met NS en ProRail vooraf gegaan. Er is op dit moment geen sprake van een akkoord met hen. Daarvan is sprake wanneer de concessies later dit jaar worden gegund, nadat het kabinet en vervolgens de Eerste en Tweede Kamer zich hierover hebben uitgesproken.

#### *Scope en reikwijdte van de concessies*

De concessies maken onderdeel uit van een breder stelsel aan instrumenten voor de sturing op de spoorsector. De beheerconcessie richt zich op het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Hieronder vallen het onderhoud, de capaciteitsverdeling, de verkeersleiding en de voorbereiding en uitvoering van uitbreidingen van de infrastructuur.

De vervoerconcessie richt zich op het vervoer en de dienstverlening die NS haar reizigers moet bieden op het hoofdrailnet en de financiële kaders waarbinnen dit plaatsvindt. De reikwijdte van het hoofdrailnet staat de komende tien jaar vast. Ten opzichte van de huidige vervoerconcessie wordt de reikwijdte van het hoofdrailnet uitgebreid met de diensten op de HSL-Zuid. Uit het hoofdrailnet verdwijnen (gedurende de concessieperiode) de diensten tussen Zwolle en Enschede en de stoptreindiensten in Limburg, omdat de zeggenschap over deze lijnen bij de decentrale overheden komt te liggen.

#### *Rol en positie ACM*

Voor diverse onderwerpen die gerelateerd zijn aan de concessie wordt gevraagd naar een rol voor ACM. Bijvoorbeeld in de meting van prestaties of als escalatie wanneer de samenwerking tussen partijen vastloopt. De rol van ACM is toezichthouder op non discriminatoire toegang tot het spoorwagennet en diensten en voorzieningen. Ook ziet ACM erop toe dat een organisatie die beschikt over een economische machtspositie daar geen misbruik van maakt. Deze rollen liggen in wet- en regelgeving vast. Met de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn en de wetgeving rond de OV chipkaart worden de bevoegdheden van ACM deels uitgebreid. Ook wordt een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid om de ACM een bevoegdheid te geven vooraf de tarieven en voorwaarden voor toegang tot diensten en voorzieningen op stations te toetsen.

Nadrukkelijk ligt handhaving van en toezicht op de concessies bij mij als concessieverlener.

ACM heeft bij de totstandkoming van de concessies geen formele rol. Wel is ACM gevraagd vanuit haar expertise op de concessies te reageren, bijvoorbeeld op de vraag of de verplichtingen in de beheerconcessie een non discriminatoire taakuitvoering door ProRail niet in de weg staan.

#### *Positie NS bij decentrale spoorconcessies*

In de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) heeft het kabinet aangegeven dat NS zich moet focussen op het hoofdrailnet. Daarbij past dat NS niet meedingt naar de nieuwe vervoerconcessies voor het spoor die in Nederland op de markt komen, tenzij er samenloop is met het hoofdrailnet. Samenloop is de situatie waarin twee of meer spoorvervoerders, waaronder NS, het recht hebben om de reizigersmarkt tussen dezelfde aan het hoofdrailnet gelegen stations te bedienen. NS mag meebieden in regionale aanbestedingen als deze samenloop substantieel is, in ieder geval tussen meer dan twee stations.

Het rijk zal met NS afspraken vastleggen op welke concessies NS wel en niet in staat is mee te dingen en daarmee invulling geven aan het begrip substantiële samenloop.

Het is aan decentrale concessieverlenende overheden om te bepalen hoe zij hun vervoerconcessie willen aanbesteden. De vaststelling van de scope van hun concessie en het creëren van de juiste marktspanning zijn daarbij een keuze van deze overheden. Zij bepalen in welke kavels (een of meerdere lijnen) en samenstelling (trein en bus samen of apart) ze het regionale OV aanbesteden. Als een decentrale overheid er voor kiest een integrale multimodale concessie aan te besteden waarin spoorlijnen met substantiële samenloop zijn opgenomen, is het rijk van mening dat NS mag meedingen naar die concessie. Als een decentrale overheid kiest voor opsplitsing in kavels met en zonder samenloop, zal NS alleen meedingen naar dat kavel waar er sprake is van substantiële samenloop.

De aanbestedingsregels laten niet toe dat wanneer er slechts één inschrijver is, NS achteraf alsnog een bieding kan doen. Wel kan de decentrale overheid in de gunningvoorwaarden opnemen dat ze de aanbesteding bij één inschrijving opnieuw zal starten. Daarbij kan ze bijvoorbeeld een andere indeling van de aan te besteden diensten kiezen waarmee de marktspanning kan worden vergroot.

De rechter heeft de beslissende macht in het kader van gelijke kansen bij aanbestedingen. ACM kan bij aanbestedingen op basis van de Mededingingswet toezicht houden op het algemene kartelverbod.

### *Samenwerking*

Om tot een verbetering van de kwaliteit voor de reizigers en verladers te komen en een goede reis van deur tot deur te bieden, is samenwerking van belang. Samenwerking is een prominent onderdeel van beide concessies. NS en ProRail moeten intensief samenwerking bij de invulling van prestatiegebieden waar sprake is van gedeelde verantwoordelijkheden. De samenwerking met decentrale overheden, regionale vervoerders, goederenvervoerders en consumentenorganisaties als stem van de reizigers zijn in de concessies uitgebreid. De concessie verplicht NS en ProRail tot deelname aan de landsdelige en landelijke OV & spoorafels. Deze verplichtingen binden NS en ProRail, maar voor samenwerking is het nodig dat dit wederkerig wordt geregeld. Het vormgeven van de samenwerking zal een proces zijn waar de komende jaren door alle betrokkenen aan wordt gewerkt. Voor deze ontwikkeling geven de concessies ook de ruimte.

### *Sturing op prestatieverbetering*

De aangescherpte sturing met de concessies vindt haar basis in de LTSA en heeft tot doel een aantrekkelijker product voor reizigers en verladers. Over de te hanteren hoofdlijnen van de sturing in het algemeen en in de concessies in het bijzonder is in het kader van de LTSA advies uitgebracht door het Critical Review Team en de Klankbordgroep<sup>1</sup>.

Transparantie over het presteren is het vertrekpunt voor de nieuwe sturing. Daarbij is gemiddeld goed presteren niet goed genoeg meer. Het stelsel aan instrumenten dat in de concessies is opgenomen, biedt de mogelijkheid voor gerichte sturing. In de concessies worden heldere afspraken over de prestaties opgenomen. De prestatie-indicatoren brengen focus aan in de opgave voor NS en ProRail. Daarbij worden zowel de jaarlijks minimaal te halen prestaties als de ambitie voor 2019 in de concessies vastgelegd (en bij de midterm review worden de bodemwaarden vanaf 2020 en de ambitie voor 2024 bepaald). Onder meer zijn er prestatie-indicatoren die zien op de verbetering van de tien slechtste trajecten ten aanzien van reizigerspunctualiteit en vervoercapaciteit in de spits. Daarnaast vindt sturing op verbeterprogramma's plaats. In de concessies is de verplichting opgenomen dat NS en ProRail programma's uitvoeren die invulling geven aan de in de LTSA beoogde verbetering. Tussentijds kunnen aanvullende verbeterprogramma's worden gevegd, bijvoorbeeld wanneer een bepaalde prestatie herhaaldelijk achterblijft. Ook de overige bepalingen in de concessies ten aanzien van onder meer de samenwerking, de dienstregeling en de toegankelijkheid zorgen dat de focus op verbetering voor de reizigers en de klant ligt.

Jaarlijks maken NS en ProRail in het vervoerplan en beheerplan concreet op welke wijze zij hieraan invulling geven en aan welke resultaten zij zich

<sup>1</sup> Dit advies is opgenomen als bijlage in de LTSA deel 2. Kamerstuk 29 984, nr. 474.

verbinden. Met de beleidsprioriteitenbrief kan ik hierin focus aanbrengen. De delen van de plannen waarmee ik instem, hebben een rechtskracht gelijk aan een concessievoorwaarde. In beheerprotocollen worden de details van een aantal bepalingen nader aangescherpt. Het betreft een systematiek waarin regie en flexibiliteit samengaan.

### *Prikkels tot prestatieverbetering*

Het systeem van prikkels kent diverse instrumenten. Naast de boete bij het niet halen van een prestatie, zijn dit de informatie- en overlegplicht, de last onder dwangsom voor de andere bepalingen in de concessie, de publieke verantwoording over het presteren, en ultimo het intrekken van een deel of de gehele concessie (conform de Wet personenvervoer 2000). Al deze instrumenten bieden de mogelijkheid om in het belang van een goed product voor de reizigers maatwerk in te zetten afhankelijk van de situatie die voordoet.

Bij de midterm review wordt geëvalueerd hoe de prestaties van NS en ProRail voor de reizigers en de klanten zijn verbeterd. Voor NS geldt dat zij bij het niet halen van de streefwaarden voor 2019 een boete moet voldoen. Mocht NS fors beter presteren dan de in de concessie opgenomen ambitie dan ontvangt zij een beloning. Bovendien zal het kabinet de prestatieverbetering gedurende de aanstaande concessieperiode als maatstaf voor de keuze over de wijze van gunnen van de volgende concessie benutten. De belangrijke meetpunten daarbij zijn de prestaties van NS op de HSL en de afgesproken evaluatie van de gevolgen van de decentralisatie. Indien de prestaties op die momenten onvoldoende zijn, zal het kabinet de voorbereiding van de aanbesteding van (een deel van) het netwerk in overweging nemen<sup>2</sup>.

Momenteel worden naar aanleiding van de motie De Rouwe<sup>3</sup> alternatieve prikkels naast de boete onderzocht. In de consultatie heb ik gevraagd naar ideeën van andere partijen hierover, bijvoorbeeld over de aanwending van de boete voor de reizigers en over de wijze waarop prikkels voor een optimale reis van deur tot deur kunnen worden geïntroduceerd. Ik zal de Kamer hierover informeren op het moment dat de ontwerpconcessies worden voorgehangen.

### **Vragen en antwoorden**

#### *Vraag 1*

- a. Welke aanbevelingen uit de Quickscan «Personenvervoer per spoor» van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) zijn overgenomen in de concept-ontwerpconcessies?
- b. Welke niet en waarom niet?

#### *Antwoord 1*

In mijn brief van 11 november 2013<sup>4</sup> naar aanleiding van de Quickscan personenvervoer per spoor van ACM heb ik aangegeven op welke wijze de aanbevelingen van ACM worden verwerkt. Om de doorwerking naar alle betrokken partijen te garanderen, is gekozen om de rol van ACM via wet- en regelgeving uit te breiden. Het gaat om de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn met betrekking tot dienstvoorzieningen en te leveren diensten. Daarnaast loopt het wetgevingstraject voor de OV-chipkaart en de herpositionering van Trans Link Systems (TLS).

<sup>2</sup> Kamerstuk 33 546, nr. 12 van 13 november 2013

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 459

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 442

In aanvulling op de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn zijn afspraken rondom het leveren van reisinformatie in de vervoerconcessie opgenomen. Ook het beleggen van de opbrengstverdeling bij een onafhankelijke partij is in de concessie opgenomen (artikel 12). Overigens zijn vervoerders tot een akkoord gekomen over de opbrengstverdeling van de OV-chipkaart abonnementen via Eindbeeld Opbrengstverdeling Spoorvervoerders (EOS). Over het vrijwillig opstellen van een stationsnetverklaring in aanloop naar de verplichting uit de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn, zijn bilaterale afspraken met NS gemaakt.

*Vraag 2*

Is advies van de landsadvocaat ingeroepen met betrekking tot de beide concessies? Zo ja, wat is zijn mening over de concept-ontwerpconcessies? Zo nee, waarom niet? En bent u bereid om alsnog het advies in te winnen van de landsadvocaat?

*Antwoord 2*

De borging van de juridische kwaliteit van beide concessies vindt primair plaats door de juridische dienst binnen het ministerie. Daarnaast wordt de expertise van de Landsadvocaat gedurende het gehele proces ingezet ten aanzien van specifieke vraagstukken bij de concept-ontwerpvervoerconcessie, zoals de artikelen met betrekking tot de HSL-Zuid diensten. De advisering van de Landsadvocaat heeft tevens doorwerking gevonden in een aantal bepalingen in de voorliggende concept-ontwerpbeheerconcessie. Daarmee is de juridische houdbaarheid van de concessies afdoende verzekerd.

*Vraag 3*

In hoeverre is rekening gehouden met het rapport «Kiezen voor Kwaliteit» van OV Bureau Randstad?

*Antwoord 3*

Het rapport «Kiezen voor Kwaliteit» van OV bureau Randstad wordt meegegeven in de uitwerking van de geïntegreerde aanpak. Die aanpak is er in het najaar. Het startpunt voor deze geïntegreerde aanpak is de operationele uitwerking van NS en ProRail «Beter en Meer», zoals opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) deel 2. Hiertoe worden eerst nadere analyses uitgevoerd, zoals de bediening van de spitsreiziger in de belangrijkste economische centra (zie in dat kader ook het antwoord op vraag 11). In de concessies worden NS en ProRail vervolgens verplicht tot het uitvoeren van de geïntegreerde aanpak om tot de beoogde verbeteringen op het spoor te komen.

*Vraag 4*

Op welke wijze worden de ideeën en uitgangspunten zoals opgenomen in het rapport «Modelbestek van de toekomst, op weg naar meer flexibiliteit en innovatie in de contractvormen in het openbaar vervoer» van de openbaarvervoerbranche verwerkt in de concessies voor NS en ProRail?

*Antwoord 4*

Relevante uitgangspunten uit het Modelbestek van de toekomst zijn meegenomen in de beide concessies, zoals:

- het inbouwen van flexibiliteit in de contractvorming om gedurende de concessie in te kunnen spelen op actuele ontwikkelingen;
- de juiste prikkels en handelingsvrijheid voor de concessiehouder en een goede risicoverdeling tussen concessieverlener en concessiehouder;
- het aanbrenge van een scherpere focus op de klant;
- het principe van continu verbeteren, niet alleen ten tijde van de contractvorming, maar ook gedurende de looptijd van de concessie;

- het vastleggen van afspraken die de samenwerking tussen concessieverlener, concessiehouder én derden moeten bevorderen.

#### *Vraag 5*

- Wordt in de concessies rekening gehouden met de uitkomsten van de onderzoeken naar kruissubsidiëring en eigendom van stations?
- Worden de stations betrokken in het onderzoek naar kruissubsidiëring binnen NS? Zo nee, waarom niet?

#### *Antwoord 5*

In de concessie wordt geen rekening gehouden met de uitkomsten van het onderzoek naar kruissubsidiëring en eigendom van stations. De vervoerconcessie is het instrument om afspraken te maken over het vervoer voor de reizigers op het hoofdrailnet en de financiële kaders waarbinnen dit vervoer wordt aangeboden. Andere bedrijfsactiviteiten vallen niet onder de concessie voor het hoofdrailnet en de concessie regelt niet het eigendom van stations. Uw Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over het onderzoek naar de positie van NS op stations en de kabinetsreactie hierop. De vervoerconcessie staat een eventuele aanpassing van de positie van NS op stations niet in de weg. De Minister van Financiën heeft de Kamer bij brief van 3 maart jl.<sup>5</sup> geïnformeerd over de onderzoeksopdracht van het onderzoek naar kruissubsidiëring.

#### *Vraag 6*

- Wat gebeurt er als beheer- of vervoerplannen of programma's verder gaan dan de concessie?
- Hebben beheer- en vervoerplannen en programma's dezelfde rechtskracht?

#### *Antwoord 6*

- Het uitgangspunt van de beheer- en vervoerplannen en de programma's is dat daarmee nadere invulling wordt gegeven aan de concessievoorwaarden en de specifieke prestatiegebieden. Het beheerplan en het vervoerplan behoeven instemming. Daarbij komt aan de orde of voldoende uitvoering is gegeven aan de in de beleidsprioriteitenbrief opgenomen punten en de andere in de concessie opgenomen sturingskaders, zoals de prestatiegebieden. Daar waar de plannen verder gaan dan deze kaders, zal telkens moeten worden bezien of daarmee de financiële kaders, beleidsuitgangspunten en een deugdelijke uitvoering van de concessie niet wordt doorkruist.
- Naast de instemming met het beheer- en het vervoerplan, moeten nieuwe programma's vooraf door mij worden goedgekeurd. Indien het beheer- of vervoerplan niet conform het instemmingsbesluit of het programma niet conform de afspraken wordt uitgevoerd kan ik gebruik maken van mijn bestuursrechtelijke sanctioneringsbevoegdheden.

#### *Vraag 7*

Welke maatregelen neemt u om vanuit het ministerie te kunnen zorgen voor een sterkere aansturing van de concessies?

#### *Antwoord 7*

Om invulling te geven aan de aangescherpte sturing bevatten de concessies onder meer:

- scherpere eisen ten aanzien van informatie over prestaties, die de basis vormt voor de sturing;
- een nader uitgewerkte sturing op prestaties

<sup>5</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 177

- sturing op verbeterprogramma's;
- de beleidsprioriteitenbrief waarin jaarlijks nadere prioriteiten en aandachtspunten aan NS/ProRail worden beschreven en die nader dienen te worden uitgewerkt in het beheer- en vervoerplan;
- dwingende bepalingen ten aanzien van samenwerking tussen partijen in de spoorsector, waaronder landsdelige en landelijke OV & spoortafels, waar ook de concessieverleners aan deelnemen.

Op dit moment worden acties ondernomen om de beheerorganisatie binnen mijn ministerie in te richten ten behoeve van deze nieuwe wijze van sturing.

#### *Vraag 8*

Welke onderdelen van deze concessies staan op gespannen voet met het vierde spoorpakket zoals dat nu voorligt?

#### *Antwoord 8*

De besprekingen tussen het Europees parlement, de Commissie en de Raad over het vierde spoorpakket, voor zover het de marktordening betreft, bevinden zich in de beginfase. De voorstellen zien onder andere op de beëindiging van onderhands gegunde spoorconcessies met ingang van 1 januari 2023 en het opdelen van het spoorwegnet ten behoeve van concessieverlening (verkaveling). Of deze voorstellen de eindstreep halen, en zo ja, in welke vorm, is nu niet zeker. Naar verwachting zullen de verdere onderhandelingen in de Raad en tussen Raad en het Europees parlement nog minimaal zo'n anderhalf jaar in beslag nemen. Bij de totstandkoming van de vervoerconcessie kan dan ook niet op de uitkomst van die onderhandelingen worden vooruitgelopen.

Bij de verdere onderhandelingen over het vierde spoorpakket is en blijft het doel om de voorstellen aan de Nederlandse inzet aan te passen.

#### *Vraag 9*

In hoeverre gooien deze vervoer- en beheerconcessies voor de komende tien jaar de deur dicht om eventueel NS en ProRail samen te voegen tot één holdingstructuur?

#### *Antwoord 9*

In de LTSA kiest het kabinet niet voor een wijziging in de ordening. Indien een ander kabinet wel daarvoor kiest, dan staan deze concessies dat niet in de weg.

#### *Vraag 10*

- Wat is het verschil tussen boete en last onder dwangsom in de praktijk?
- Kan dit aan zowel NS als ProRail worden opgelegd?

#### *Antwoord 10*

- In de concessies wordt een boete als direct opeisbare geldsom opgelegd in geval niet wordt voldaan aan de afgesproken prestaties. Uit de concessie volgt de hoogte van de geldsom. Een last onder dwangsom kan bijvoorbeeld worden opgelegd indien ProRail of NS aan één van de overige verplichtingen (niet zijnde de bodemwaarden van één van de prestatie-indicatoren) niet voldoet. Aan de last onder dwangsom is een herstelperiode gekoppeld. De hoogte van de dwangsom staat niet op voorhand vast. Maatwerk afhankelijk van de situatie en bijvoorbeeld de aard van de verplichting is mogelijk.
- Ja

#### *Vraag 11*

Welke mogelijkheden heeft u onderzocht om mogelijk een onderscheid te maken tussen spits- en daldienstregeling?

*Antwoord 11*

In het kader van de LTSA is aan NS en ProRail gevraagd te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor een onderscheid tussen de spits- en daluren. Na gezamenlijke analyse hebben NS en ProRail in hun operationele uitwerking «Beter en Meer» niet gekozen voor een onderscheid tussen een spits- en daldienstregeling. Naar aanleiding hiervan hebben vertegenwoordigers uit de Randstad aangegeven gezamenlijk met NS en ProRail meer in detail te willen onderzoeken op welke wijze de spitsreizigers in de Randstad het beste worden bediend. De komende periode vindt deze nadere analyse plaats. De geïntegreerde aanpak is in het najaar uitgewerkt.

*Vraag 12*

Kunt u aangeven hoe vaak vertragingen de afgelopen drie jaar werden veroorzaakt door problemen met de infrastructuur (ProRail) en hoe vaak deze oorzaak lag bij het materieel (NS)?

*Antwoord 12*

Op basis van informatie van ProRail en NS is in onderstaande tabel aangegeven hoe vaak vertragingen als gevolg van een infrastructurele storing hebben voorgedaan en hoe vaak naar aanleiding van een storing aan het materieel. Het betreft hier slechts een deel van de verschillende oorzaken van vertraging.

Aantal naar oorzaak		Defect materieel	Infrastructurele storing <sup>1</sup>
2012	Juli	814	736
	Augustus	846	675
	September	705	533
	Oktober	819	587
	November	862	612
	December	829	585
2013	Januari	961	840
	Februari	872	487
	Maart	843	554
	April	734	580
	Mei	709	515
	Juni	660	623
	Juli	542	765
	Augustus	499	632
	September	423	507
	Oktober	509	579
	November	491	571
	December	462	565
2014	Januari	444	549
	Februari	371	446
	Maart	414	444
	April	487	444

<sup>1</sup> Infrastructurele storingen: beveiligingsinstallatie, storing overwegen, storing ICT/GSMR, energievoorziening, spoor/wissels, gebouwen/kunstwerken.

*Vraag 13*

Waarom wordt er in de concessies met geen woord gerept over sociale media, zoals Twitter en dergelijke?

*Antwoord 13*

Het gebruik van sociale media is een middel om de prestatiegebieden, zoals deur-tot-deur, reisgemak en reisinformatie, in te vullen. Maar meerdere middelen zijn mogelijk en deze kunnen bovendien gedurende de concessieperiode veranderen en aan de tijdsgeest onderhevig zijn. Zo

houdt NS op dit moment bijvoorbeeld via Twitter de treinbezetting in de gaten. Daarnaast handelen zowel ProRail als NS klachten af via Twitter.

*Vraag 14*

Waarom ontbreken de beleidsprioriteitenbrief en de financiële prognose? Kunt u deze documenten in hoofdlijnen uiterlijk twee weken voor het algemeen overleg op 17 juni naar de Kamer sturen? Zo nee, wanneer wordt deze wel ingevuld en wanneer kan de Kamer zich daarover buigen?

*Antwoord 14*

De beleidsprioriteitenbrief maakt deel uit van de reguliere vervoerplan-cyclus na inwerkingtreding van de concessie per 2015 en niet van de concessie zelf. De bijlage die voorschrijft wat NS in het kader van de financiële prognose moet aanleveren, wordt uitgewerkt en volgt in de ontwerpvervoerconcessie zoals deze voor voorhang aan de Eerste en Tweede Kamer wordt verzonden.

*Vraag 15*

Kunt u bij de volgende versies van de concessies de wijzigingen op artikelniveau markeren zodat de verschillen snel inzichtelijk zijn?

*Antwoord 15*

Bij het verzenden van de ontwerpconcessies aan uw Kamer ten behoeve van de voorhang worden de wijzigingen inzichtelijk gemaakt.

**Vervoerconcessie**

*Vraag 16*

- a. Is NS in uw ogen een maatschappelijk dienstverlener of een commercieel bedrijf?
- b. Kunt u daar een toelichting op geven?

*Antwoord 16*

NS is een staatsdeelneming. De Nota Deelnemingenbeleid beschrijft het beleid van de Staat jegens diens deelnemingen. Daarbij dient de overheid uiteindelijk één gezamenlijk belang: een zo efficiënt mogelijke borging van de betrokken publieke belangen. Om dit in het geval van NS te duiden is in de overwegingen in de concessie opgenomen dat NS een zelfstandige onderneming is die voor eigen rekening en risico vervoerdiensten aanbiedt op het hoofdrailnet. Tegelijkertijd dient NS een publiek belang ten aanzien van de bereikbaarheid in Nederland, waaraan in de concessie diverse voorwaarden worden verbonden. Op deze manier is NS een bedrijf met een belangrijke maatschappelijke taak, die conform de LTSA deel 2, sterker wordt geaccentueerd.

*Vraag 17*

- a. Kunt u aangeven welke onderzoeken gedaan zijn als basis voor de concessie en op welke wijze de ACM of de Rekenkamer betrokken zijn, en of er externe contractexperts of inkoopdeskundigen zijn ingeschakeld?
- b. Waarom is de kritiek van de ACM uit 2012 en 2013 terzijde gelegd en waarom krijgt de ACM geen rol in de concessie?
- c. Waarom ontbreekt een oordeel van de ACM over deze concessie en is dat gevraagd? Zo nee, is er wel overleg geweest met de ACM over de concessie en zo ja, waarover exact?

*Antwoord 17*

Er is in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoek gedaan naar de reikwijdte van het hoofdrailnet. Op verzoek van de Kamer heeft ook een nadere analyse onder leiding van een onafhankelijk

voorzitter, de heer E.J. Janse de Jonge, naar de reikwijdte plaatsgevonden.<sup>6</sup> De marktconformiteit van de afspraken is onderzocht ten tijde van het onderhandelakkoord HSA en ten tijde van het alternatief voor de Fyra V250 (zie nader de inleiding). Er hebben tevens gesprekken plaatsgevonden met buitenlandse en decentrale concessieverleners.

De aanbevelingen van ACM uit eerdere jaren zijn niet terzijde gelegd, zie het antwoord op vraag 1. Met ACM is ambtelijk enkele malen gesproken over de concessie. Formeel heeft ACM geen positie in het proces van de totstandkoming van de concessies, maar de ontwerpen van beide concessies zijn aan ACM toegezonden voor reactie. Zie in dit kader de inleiding, waarin ook nader is ingegaan op de rol van ACM.

#### *Vraag 18*

Wanneer zijn de prestaties van NS «zwaar onvoldoende»?

#### *Antwoord 18*

In de toelichting bij de concept ontwerpconcessie is vermeld dat de omvang van het hoofdrailnet voor tien jaar vast staat, tenzij de prestaties van NS zwaar onvoldoende zijn. Daarbij is verwezen naar artikel 43 van de Wet personenvervoer 2000 op grond waarvan een concessie geheel of gedeeltelijk kan worden ingetrokken, indien is gebleken dat de concessiehouder de concessie niet naar behoren uitvoert of heeft uitgevoerd. Dit is niet nader ingevuld in de wetgeving.

Op voorhand kan niet worden vastgesteld welke gevallen aanleiding zullen geven om dit ultimatum remedium in te zetten. Op grond van de beginselen van behoorlijk bestuur moet inzet van het middel in elk geval proportioneel zijn. Dat vergt een concrete beoordeling naar de omstandigheden van het geval. Daarbij zullen aspecten als de ernst, de mate waarin het voorkomt en de vraag of het NS is toe te rekenen, een belangrijke rol spelen. Uiteraard vindt deze beoordeling plaats op basis van wat binnen de kaders en reikwijdte van de concessie van NS wordt gevergd.

#### *Vraag 19*

Hoe verhoudt het besluit om tot 2024 uitsluitend Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen te decentraliseren zich met de motie-Van Veldhoven c.s.<sup>7</sup> om na vijf jaar de wenselijkheid van het decentraliseren van aanvullende lijnen te verkennen?

#### *Vraag 20*

- a. Deelt u de mening dat de motie-Hoogland c.s.<sup>8</sup> alleen gaat over het tussentijds decentraliseren van lijnen maar daarbij niet uitsluit dat lijnen aan het begin van de concessie worden gedecentraliseerd?
- b. Deelt u de mening dat deze motie ook niet uitsluit dat stoptreindiensten op het hoofdrailnet tussentijds worden gedecentraliseerd mits op hetzelfde traject ook treinen van het hoofdrailnet blijven rijden (oftewel: alleen decentralisatie van een specifieke dienst maar niet van een complete lijn)?

#### *Antwoord 19 en 20*

Bij de midterm review van de vervoerconcessie zal conform de motie Van Veldhoven c.s.<sup>9</sup> een evaluatie plaatsvinden van de op dat moment gedecentraliseerde lijnen. De resultaten van deze evaluatie zullen worden meegenomen bij het verlenen van de nieuwe concessie en het verkennen

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 311

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 350

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 346

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 350

van de wenselijkheid van het decentraliseren van aanvullende verbindingen vanaf 2025. Dit komt voort uit de motie Hoogland c.s.<sup>10</sup> die de regering verzoekt om de concessie voor het hoofdrailnet voor tien jaar aan NS te gunnen en tussentijds geen lijnen te decentraliseren. Ik zie deze motie in samenhang met de motie Hoogland/De Boer<sup>11</sup>, waarin de regering wordt verzocht de diensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen te decentraliseren. Dit betekent concreet dat in aanvulling op de reeds besloten decentralisatie van Zwolle-Enschede (voormalige contractsector) tijdens de concessieperiode 2015 tot en met 2024 uitsluitend de stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen worden gedecentraliseerd. Deze moties zijn aangenomen naar aanleiding van het debat over het beleidsvoornemen en de mogelijkheden tot decentralisatie. Uw Kamer is geïnformeerd over de wijze waarop met de moties is omgegaan in januari 2013<sup>12</sup>.

#### *Vraag 21*

In hoeverre is gebruik gemaakt van de ervaringen die opgedaan zijn bij de aanbesteding van het regionaal vervoer? In welke mate is overleg gevoerd met de regionale aanbestedende overheden om van hun ervaringen te leren? Zijn de «lessons learned» meegenomen? Zo ja, kunt u aangeven op welke wijze en op welke punten dat is gebeurd en waar is gekozen om die lessen niet over te nemen?

#### *Antwoord 21*

In het proces van totstandkoming van de concessies is verschillende keren gesproken met de decentrale overheden. Daarbij is ook stil gestaan bij hun ervaringen in de hoedanigheid van concessieverlener voor het regionaal vervoer. Ook is gesproken over de invulling van prestatie-indicatoren, het inbouwen van flexibiliteit (ruimte voor ontwikkelingen), de invulling van het concessiebeheer en de wijze waarop de samenwerking en de deur-tot-deur reis het beste kan worden geborgd. Om invulling te geven aan dat laatste zijn de wederkerige afspraken uit de bijlage van de LTSA deel 2 opgenomen in de concept-ontwerpvervoerconcessie.

De decentrale overheden hebben de concessie ter consultatie ontvangen, waarbij gevraagd is naar suggesties voor alternatieve prikkels, waarmee de deur-tot-deur reis kan worden gestimuleerd. De verwerking van de ontvangen reacties vindt integraal plaats en bespreek ik in het kabinet, waarna ik bij de formele voorhangprocedure zal aangeven hoe ik met de reacties ben omgegaan.

#### *Vraag 22*

Met welke andere partijen is gesproken bij de totstandkoming van deze concessie en hoe is concreet omgegaan met hun inbreng? Welke suggesties zijn hierbij niet overgenomen?

#### *Vraag 23*

- a. Wat is er gedaan met de opmerkingen van de consumentenorganisaties? Zijn de provincies ook betrokken en kunt u per punt aangeven waarom de kritiek van de provincies niet is meegenomen, of hoe die wel is meegenomen?
- b. Er is niet voorafgaand gesproken met de andere vervoerders; waarom niet?

#### *Antwoord 22 en 23*

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 346

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 347

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 376

Momenteel is de fase van consultatie van de concessies. De concessies zijn aan veel partijen toegezonden voor reactie. In de inleiding is dit nader benoemd. Ten aanzien van alle inmiddels ontvangen suggesties in de consultatiefase vindt een integrale afweging plaats en waar nodig aanpassing van de concessie. Elke partij ontvangt een reactie op de in de consultatiefase ingediende suggesties, zodra het kabinet de ontwerpconcessie heeft besproken.

Bij de totstandkoming van de concessie is verschillende keren met de decentrale overheden gesproken, ook als opdrachtgevers van de regionale vervoerders. Om te komen tot een goede deur-tot-deur reis is samenwerking een belangrijk onderdeel in de concessie. Zij zullen ook de wederkerige afspraken in hun concessies moeten borgen. Als stem van de reizigers zijn ook de consumentenorganisaties betrokken. Dit begon bij de uitgangspunten, zoals vastgelegd in het beleidsvoornemen en het programma van eisen. Ook hebben gesprekken plaatsgevonden met enkele buitenlandse verleneren van spoorconcessies en ACM.

#### *Vraag 24*

- a. Kan toegelicht worden hoe de precieze en juridische definitie luidt van de «publieke taak» die NS toebedeeld krijgt met deze concessie? Is dat uitsluitend het vervoer van personen over het hoofdrailnet of zijn ook andere activiteiten onderdeel van die publieke taak?
- b. Waar liggen precies de grenzen van die publieke taak: waar begint zij en waar eindigt zij en hoe vast omljnd is die taak voor de komende contractperiode? En wat zijn de juridische criteria die hiervoor gelden, bijvoorbeeld vanuit Europees recht?
- c. Wat is de positie van de buitenlandse activiteiten zoals die van Abellio in het VK in relatie tot deze publieke taak? Maakt Abellio daar deel van uit, of niet?
- d. Hoe verhouden zich de retailactiviteiten van NS, zoals exploitatie van winkelformules op de stations tot de publieke taak, zoals hiervoor bedoeld?
- e. Wat is het juridisch criterium voor een activiteit om wel of niet tot de publieke taak te behoren? Hoe is bijvoorbeeld het beheer van een fietsenstalling bij een station – iets dat ook op rendabele wijze in private handen gelegd zou kunnen worden – gepositioneerd in relatie tot de publieke taak: maakt dat daar onderdeel van uit, of niet? En als dat een onderdeel is van de publieke taak, wat is dan de rechtvaardiging en economische rationaliteit voor het toekennen van het beheer over die stallingen aan NS?

#### *Antwoord 24*

Wat onder de publieke taak van NS moet worden verstaan is niet expliciet in wet- en regelgeving vastgelegd. Er is geen juridisch criterium of iets een publieke taak is. Ook het Europees recht stelt op dit punt geen specifieke eisen of criteria. Wel kunnen bepaalde Nederlandse of Europese eisen van toepassing zijn daar waar een (wettelijke) taak een publiek karakter heeft. Te denken valt aan regels van staatssteun.

Alle activiteiten die NS uit hoofde van de vervoerconcessie uitvoert kunnen als publieke taak worden gezien. Dat betreft het vervoer van personen maar ook aanpalende activiteiten die bijdragen aan een goede deur-tot-deur reis van de reiziger zoals bijvoorbeeld reisinformatie. De reikwijdte van deze publieke taak wordt mede bepaald door vigerende beleidsopvattingen en door de maatschappelijke context en wordt in overleg met uw Kamer nader uitgewerkt in de vervoerconcessie.

Andere activiteiten, waaronder de activiteiten van Abellio of de exploitatie van winkels op stations, welke voortvloeien uit de eigendomspositie van

de NS-groep rond de stations, vallen buiten de publieke taak zoals gedefinieerd in de vervoerconcessie. Ook de eigendom van fietsenstallingen vallen buiten de concessie. De openingstijden van de fietsenstallingen zijn wel in de concessie opgenomen. Dit vanwege het belang voor het faciliteren van dit element van de deur-tot-deur reis.

*Vraag 25*

Hoe worden de drie rollen die u vervult bij de concessie (contractpartner van NS via de concessie, bewindspersoon die het publieke belang van samenwerking en fatsoenlijke marktwerking moet borgen en politiek verantwoordelijk voor de prestaties van NS als openbaar vervoerbedrijf) van elkaar onderscheiden, nu en straks na gunning? Zijn de bijbehorende belangen wel verenigbaar of zou u beter een deel van deze taken kunnen beleggen bij andere bewindspersonen, zoals de Minister van Financiën die als aandeelhouder verantwoordelijk is voor het bedrijf NS (en dus, voor de uitvoering van de concessie door zijn staatsbedrijf) en de Minister van Economische Zaken, die samen met de ACM een betere invulling kan geven aan het beperken van de marktmacht van NS en het reguleren van de markt? Kunt u uw antwoord op deze vraag gedetailleerd toelichten?

*Antwoord 25*

De rollen die door mij worden vervuld ten aanzien van het vervoer zijn systeemverantwoordelijke voor het OV en concessieverlener voor het vervoer op hoofdrailnet. Uit hoofde van die laatste rol zie ik ook toe op naleving van de concessie. De samenhang tussen de rollen die ik in dit kader vervul, is van belang om tot efficiënte doelrealisatie te komen. Het beleggen van een deel van deze taken bij andere ministeries of ACM is niet aan de orde. De Minister van EZ en de Minister van Financiën spelen beiden vanuit hun bevoegdheden ten aanzien van mededingingstoezicht en als aandeelhouder een belangrijke rol om de publieke doelen te borgen. In nader overleg tussen concessieverlener en de aandeelhouder worden afspraken gemaakt hoe de rollen goed op elkaar af kunnen worden gestemd.

*Vraag 26*

- a. Welke vergoeding ontvangt de concessieverlener voor de decentralisatie van de stoptreindiensten in Limburg?
- b. Welke vergoeding ontvangt NS voor de reisinformatiesystemen?

*Antwoord 26*

- a. De provincie Limburg is de aanbestedende dienst voor de stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen. Met de provincie zijn afspraken gemaakt die in de ontwerpconcessie verwerkt zullen worden. De provincie ontvangt een bedrag van 6 miljoen euro per jaar ten behoeve van de exploitatie van de twee diensten.
- b. Als gevolg van de overdracht van de verantwoordelijkheid voor de reisinformatievoorziening van ProRail naar NS ontvangt NS een bedrag van 7,5 miljoen euro per jaar voor de kosten voor technisch, applicatie- en functioneel beheer van het landelijke reisinformatiesysteem. Vóór genoemde overdracht ontving ProRail een dergelijke vergoeding.

*Vraag 27*

Waarom worden de stations apart genoemd in artikel 2, lid 3?

*Antwoord 27*

Op de in artikel 2, lid 3, genoemde stations vindt zogenoemde samenloop plaats. Dit houdt in dat twee of meer spoorvervoerders, waaronder NS, het recht hebben om de markt tussen dezelfde aan het hoofdrailnet

gelegen stations te bedienen. NS moet dus rekening houden met de bestaande rechten van andere vervoerders uit hoofde van regionale concessies, in termen van frequenties per uur per station, voor zover benut in het dienstregelingsjaar 2014.

Deze samenloopsituaties zijn anders dan de in artikel 2, lid 6, genoemde situatie met betrekking tot de stoptreindiensten op de Limburgse lijnen. Na decentralisatie mag NS op deze baanvakken geen stoptreindiensten meer bieden uit hoofde van de vervoerconcessie van het hoofdrailnet.

*Vraag 28*

Bent u bereid artikel 2, lid 3, onderdeel a sub VII te wijzigen in Amersfoort-Apeldoorn, zodat het mogelijk wordt hier ook een decentrale treindienst te rijden? Heeft het door u toegezegde werkbezoek aan deze regio over deze verbinding inmiddels plaatsgevonden?

*Antwoord 28*

Nee. Met artikel 2 staat de reikwijdte van de concessie vast. Het lid 3 bepaalt dat NS binnen die reikwijdte de rechten van andere vervoerders op genoemde stations dient te respecteren. Het betreft samenloopsituaties die reeds in 2014 bestaan. Op dit moment is uitsluitend op de lijn Amersfoort-Hoewelaken sprake van samenloop. De concessie geeft ruimte voor totstandkoming van integrale vervoerdiensten. NS moet met andere vervoerders en decentrale overheden samenwerken om binnen de formele marktordening integrale vervoerdiensten te ontwikkelen. In dit kader kan door de regionale vervoerders of decentrale overheden met NS worden gesproken over de diensten Amersfoort-Apeldoorn.

Ik ben voornemens de regio later dit jaar te bezoeken.

*Vraag 29*

Welke constructies zijn mogelijk volgens artikel 2, lid 4? Gaat het hier om onderaannemerschap of kan het hier ook gaan om vrijwillige overdracht van NS aan een decentrale vervoerder in het belang van de reiziger (of vice versa)?

*Antwoord 29*

Het concessiestelsel, met een strikte (geografische en juridische) scheiding van concessiegebieden, zorgt dat reizigers die in meerdere concessiegebieden reizen, drempels kunnen tegenkomen in hun reis van deur-tot-deur. Voor deze reizigers is verbetering mogelijk door de ontwikkeling van integrale vervoerdiensten. NS dient ingevolge artikel 2, lid 4, actief samen te werken met regionale vervoerders en decentrale overheden om dergelijke integrale vervoerdiensten te ontwikkelen over de grenzen van de wederzijdse concessies heen. Hierbij dient wel rekening te worden gehouden met de formele marktordening, wat wil zeggen dat de exclusiviteit van de concessie ten behoeve van de concessiehouder dient te worden gewaarborgd, alsmede dat er geen wijzigingen plaatsvinden in de bevoegdheden van de concessieverlener. Dit heeft tot gevolg dat een integrale vervoerdienst alleen kan worden uitgevoerd in onderaanneming. NS is en blijft eindverantwoordelijk voor diensten die als integrale vervoerdienst door een regionale spoorvervoerder wordt uitgevoerd op het hoofdrailnet. Een formele (vrijwillige) overdracht door NS van het recht op uitvoering van een specifieke vervoerdienst ingevolge deze vervoerconcessie aan een regionale vervoerder, is niet mogelijk.

*Vraag 30*

- a. Bent u bereid in artikel 2, lid 4 het begrip «belang van de reizigers» te concretiseren, zodat duidelijk is in welke gevallen NS in ieder geval

moet meewerken? Wat moet in dit artikel onder belang van de reiziger worden verstaan?

- b. Bent u bijvoorbeeld bereid het door de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) voorgestelde criterium te hanteren, namelijk dat een doorgaande verbinding mogelijk moet zijn als ten minste 40% van de reizigers doorgaand is? Zou u kunnen aangeven voor welke lijnen deze bepaling volgens de huidige inzichten mogelijk zou kunnen gelden? Zou u daarbij in ieder geval kunnen aangeven of u vindt dat het mogelijk moet worden dat de trein Gorinchem-Dordrecht door gaat rijden naar Rotterdam, ook deels ter compensatie van het feit dat er minder intercity's vanuit Dordrecht komen door de verschuiving richting de HSL (hogesnelheidslijn)-Zuid?
- c. Bent u ook bereid in de concessie te vermelden onder welke financiële voorwaarden een dergelijke afspraak over «onderaannemerschap» of «vrijwillige overdracht» dient te gebeuren, zodat een voor de reiziger gunstige doorgaande dienst niet onmogelijk wordt doordat NS en de decentrale vervoerder niet met elkaar overeenstemming kunnen komen over de financiële voorwaarden?

#### *Antwoord 30*

- a. Artikel 2, lid 4, ziet op het ontwikkelen van integrale diensten zonder de formele grenzen van de concessie aan te passen (zie nader het antwoord op vraag 29). Bij deze samenwerking staat het belang van alle reizigers in de betrokken concessies voorop. Hiermee wordt bedoeld dat de kwaliteit van het spoorproduct voor de totale groep reizigers wordt beschouwd. Het kan niet zo zijn dat het voordeel voor de ene groep reizigers ten koste gaat van een andere, misschien wel grotere, groep reizigers.
- b. De concessie kent hier een andere insteek dan het voorstel van (FMN). Door bepalingen in de concessie om de dienstregelingen af te stemmen, wordt optimalisatie van de deur-tot-deur reis mogelijk gemaakt voor doorgaande reizigers. Voorts wordt niet gekozen voor aanpassing van de concessiegrenzen maar voor stimulering van de samenwerking. Zo is aangegeven in artikel 2, lid 4, dat vervoerders binnen de formele grenzen van de concessie moeten samenwerken aan integrale diensten voor de reizigers, binnen een aantal voorwaarden benoemd in de concessie. Het doorrijden van de trein tussen Gorinchem en Dordrecht naar Rotterdam is een voorbeeld van een verbinding die in het kader van artikel 2, lid 4 besproken zou kunnen worden.
- c. Het is aan de vervoerders om over de financiële gevolgen en voorwaarden afspraken te maken.

#### *Vraag 31*

- a. Houdt artikel 2, lid 4 in dat als vervoerdiensten over de grenzen van de concessie heen NS belemmeren in het nakomen van de verplichtingen van de concessie, dat het belang van NS voorrang heeft op het belang van andere vervoerders?
- b. Wie geeft hier de doorslag?
- c. En hoe zit dat bij artikel 2, lid 5?

#### *Antwoord 31*

Met de vervoerconcessie heeft NS een exclusief recht voor de uitvoering van het vervoer op het hoofdrailnet. De vervoerconcessie ziet op de rechten en plichten van NS bij uitvoering van de concessie en de daarmee te behartigen belangen. NS is verplicht de concessie na te leven, daarom is als voorwaarde opgenomen dat de integrale diensten als benoemd in artikel 2, lid 4, NS niet daarin mogen belemmeren. Ook de regionale vervoerders hebben via de concessies een exclusief recht en zijn juridisch verplicht om hun concessies uit te voeren met inachtneming van de

daarbij geformuleerde belangen. Dat betekent dat het van belang is dat partijen, NS en regionale vervoerders of decentrale overheden, samenwerken aan integrale diensten voor de reizigers en tot ideeën komen, onder de voorwaarden zoals gesteld in het vierde van artikel 2. Dit kan besproken worden aan de landsdelige en landelijke OV & spoortafels.

Artikel 2, lid 5, ziet op uitbreiding van samenloop op bestaande baanvakken. Hierbij is als escalatie opgenomen dat indien decentrale overheden of regionale vervoerders er met NS niet uitkomen, ik kan beslissen, onder de in dat lid genoemde voorwaarden en na afstemming met de decentrale concessieverleners.

#### *Vraag 32*

- a. Hoe zijn leden 4 en 5 van artikel 2 verenigbaar met de wens uit LTSA om tot een betere samenwerking tussen NS en de regionale vervoerders te komen? Is het niet zo dat de leden 4 en 5 van artikel 2 zoveel uitwegen bieden aan NS, dat zij elke samenwerking of elke uitbreiding van dienstverlening door regionale vervoerders kan blokkeren met een beroep op genoemde artikelen? Bent u daarom bereid, de leden 4 en 5 van artikel 2 te schrappen?
- b. Bent u bereid om daarnaast te verankeren dat sprake is en moet zijn van gelijkwaardigheid tussen de verschillende vervoerders in discussies zoals die over samenloop of uitbreiding van regionale dienstverlening? Zo nee, bent u bereid om de ACM aan te wijzen als bemiddelende en beslissende autoriteit in het geval dat de belangen van NS en de regionale vervoerders botsen en dat ook in dit artikel 2 vast te leggen, gezien het feit dat u die rol immers niet zelf kunt vervullen, nu u contractpartner bent bij ditzelfde contract?
- c. Als u niet bereid bent om de ACM aan te wijzen als onafhankelijke bemiddelaar en beslistmacht, wat is dan de praktische waarde en juridische afdwingbaarheid van artikel 12, als dat via artikel 2 lid 4 en 5 volledig onschadelijk gemaakt kan worden? Wat blijft er dan nog over van de effectieve en operationeel uitvoerbare deur-tot-deurbenadering zoals de LTSA die voorstelt?
- d. Kunt u uw antwoord op dit punt gedetailleerd toelichten en bent u tevens bereid om voorafgaand aan die beantwoording met de regionale vervoerders te overleggen om hun visie op de artikelen 2 en 12 te vernemen en dat in uw antwoord te verwerken?

#### *Antwoord 32*

- a. Artikel 2 regelt de raakvlakken van het exclusieve recht van NS met de exclusieve rechten van andere spoorvervoerders. Uitgangspunt is dat iedere vervoerder aanspraak heeft op exclusiviteit binnen zijn eigen domein. Het vierde en het lid 5 bieden het kader waarmee NS en de regionale vervoerders of decentrale overheden samenwerken aan integrale diensten en het gesprek voeren over de uitbreiding van samenloop, beide binnen een aantal randvoorwaarden. Dit zijn reële randvoorwaarden die de samenwerking niet belemmeren en waarvoor geen aanleiding is deze te schrappen.
- b. Beide vervoerders beschikken over een op grond van de Wet personenvervoer 2000 verleend exclusief recht om voor een bepaalde duur reizigers te vervoeren binnen hun concessiegebied. NS heeft de concessie aanvaard onder de voorwaarde van exclusiviteit en tegen een concessieprijs waaraan een business case ten grondslag. Inbreuk op exclusieve rechten over en weer heeft gevolgen. Daarom zijn er kaders in de concessie opgenomen waarbinnen vervoerders met elkaar het gesprek aangaan over bestaande samenloopbaanvakken of integrale diensten. Wanneer ten aanzien van samenloop in die samenwerking problemen rijzen die de vervoerders niet zelf kunnen overbruggen, kan de concessieverlener voor het hoofdrailnet een

beslissing aanreiken, uiteraard na afstemming met de betrokken decentrale concessieverlener. Voor de totstandkoming van de integrale diensten ben ik van mening dat vervoerders hier in onderling overleg uitkomen. Dit kan ook op de landsdelige en landelijke OV & spoortafels worden besproken. Op dit punt zie ik geen rol voor ACM weggelegd. Tussen de beide concessiehouders bestaat immers geen vrije mededinging.

- c. De in artikel 12 opgenomen verplichting tot samenwerking, onder meer bedoeld om de reiziger een goede deur-tot-deur reis te bieden, is een concessievoorschrift en is als zodanig jegens NS bestuursrechtelijk afdwingbaar.
- d. Tijdens de consultatie hadden de decentrale overheden en vervoerders de gelegenheid zich uit te spreken over de concessie, waaronder dit punt. Over de resultaten wordt uw Kamer bericht bij de toezending van de ontwerpvervoerconcessie ten behoeve van de voorhang.

#### *Vraag 33*

- a. Kunt u aangeven hoe u omgaat met de voorwaarde in artikel 2, lid 5, dat bepaalt dat uitbreiding van een treindienst «per saldo een substantiële verbetering inhoudt voor de totale groep reizigers»?
- b. Deelt u de mening dat een reistijdverlenging van een intercity als gevolg van een extra stop van een sprinter of als gevolg van een uitbreiding van de frequentie van een sprinter of een regionale treindienst niet veroorzaakt wordt door deze aanpassing, maar door een capaciteitstekort en dat dit dus niet louter kan worden toegeschreven aan de uitbreiding van deze sprinterdienst of regionale treindienst? Deelt u de mening dat in zo'n geval altijd een overbelastverklaring dient te volgen met een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan, zodat inzicht ontstaat in het knelpunt? Deelt u de mening dat het niet zo kan zijn dat een regionale treindienst altijd nul op het rekest krijgt voor uitbreiding puur en alleen omdat het hoofdlijnnet op de capaciteitsgrens zit?

#### *Antwoord 33*

- a. De bepaling in artikel 2, lid 5, geeft aan dat naar de gevolgen voor alle reizigers moet worden gekeken. Een integrale afweging moet worden gemaakt, waarbij per saldo er duidelijk een voordeel moet zijn. Er zal derhalve goed onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de gevolgen voor de totale groep reizigers, waarbij ook de invulling van de ander voorwaarden van artikel 2, lid 5, in beeld worden gebracht.
- b. De wijze waarop ProRail in een dergelijke situatie handelt, is opgenomen in de AMvB Capaciteitsverdeling.

#### *Vraag 34*

Bent u bereid in artikel 2 een bepaling op te nemen over het doortrekken van de Valleilijn conform de aangenomen motie-Dik-Faber hierover?<sup>13</sup>

#### *Antwoord 34*

De door u aangehaalde motie vraagt om een onderzoek naar onder meer het doortrekken van de Valleilijn. Ik streef ernaar dit voor het eind van het zomerreces met uw Kamer te delen.

#### *Vraag 35*

- a. Wat is de uitgangspositie met betrekking tot de prestatie-indicatoren?
- b. Hoe worden verbeteringen doorgevoerd in de komende concessieperiode?
- c. Waar wilt u uitkomen?

---

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 356

*Vraag 36*

Hoe ziet het groeppad voor de prestatie-indicatoren eruit om te komen van de drempelwaarde in 2015 naar de streefwaarde in 2019?

*Vraag 37*

Waarom is gekozen voor deze bodemwaarden voor de KPI's? Zijn deze bodemwaarden niet erg laag nu de streefwaarden niet afdwingbaar zijn?

*Vraag 38*

Waarom zijn enkele belangrijke KPI's als «pm» opgenomen? Zijn die nog onderwerp van onderhandelingen of gaat NS daar een percentage invullen?

*Vraag 39*

- a. Waarop zijn de KPI's (kritieke prestatie-indicatoren) gebaseerd?
- b. Hoe is verzekerd dat dit de beste instrumenten zijn voor sturing?
- c. Welke andere instrumenten zijn overwogen, maar niet gekozen en waarom?
- d. Zijn hierbij externe deskundigen betrokken en zo ja, wat was hun advies?

*Antwoord 35, 36, 37, 38 en 39*

Het uitgangspunt dat in de concept-ontwerpconcessie op verschillende manieren is verankerd, is prestatieverbetering. Daarbij is gemiddeld goed voor de reizigers niet goed genoeg. Daartoe stuur ik op prestaties, programma's en de invulling van de overige bepalingen in de concessie. Een belangrijke basis om dit goed te kunnen doen is transparantie over het presteren, waar dit relevant is en kan, gedifferentieerd op lijnniveau en naar tijdperiode. De prestatie-indicatoren vormen een vertaling van de doelen van de LTSA zijn en zijn een gerichte set om focus aan te brengen in de opgave van NS. Bovendien zijn indicatoren toegevoegd die moeten prikkelen tot verbetering van de slechtste tien trajecten ten aanzien van reizigerspunctualiteit en vervoercapaciteit in de spits.

Met betrekking tot uw vraag over de betrokkenheid van externe deskundigen, hebben de Klankbordgroep en het Critical Review Team geadviseerd over de hoofdlijnen van de sturing zoals opgenomen in de LTSA deel 2, waaronder tevens de aangescherpte sturing met de concessies<sup>14</sup>. Tevens is gedurende de totstandkoming van de concept-ontwerpconcessies met verschillende partijen gesproken over de ervaringen met sturing via concessies en prestatie-indicatoren.

Voor elke prestatie-indicator wordt in de concept-ontwerpconcessie een basiskwaliteit afgesproken in de vorm van bodemwaarden. Ook wordt voor elke prestatie-indicator een ambitieuze streefwaarden voor 2019 opgenomen, waarmee de LTSA doelen worden nagestreefd en ook de effecten van de verbeterprogramma's om tot een hogere kwaliteit van het vervoerproduct te komen, zichtbaar worden. Per prestatie-indicator geeft NS in het jaarlijkse vervoerplan aan welke kwaliteitsverbetering in dat jaar zal worden gemaakt, de zogeheten progressiewaarden, en op welke wijze die waarde zich ook in de vier jaar daarna ontwikkelt. In deze waarden en in de realisatie moet groei naar de ambitie voor 2019 zichtbaar zijn.

Tijdens de mid-term review wordt gezien of de ambitie is behaald. Hiervoor geldt een boete of beloning per prestatie. Daarmee is de streefwaarde in 2019 afdwingbaar. Ook worden dan de streefwaarden voor 2024 vastgesteld. Overigens zullen de resultaten van de mid-term review worden betrokken in de besluitvorming over de wijze van

<sup>14</sup> Uw Kamer heeft dit advies ook ontvangen als bijlage van de LTSA deel 2

verlening van de volgende concessie (vanaf 2025). Hiervan gaat een duidelijke prikkel uit naar NS om de verbeteringen ook daadwerkelijk te realiseren.

De prestatie-indicatoren waar de waarden reeds zijn ingevuld, zijn prestatie-indicatoren waar informatie over gerealiseerde prestaties beschikbaar is. Andere indicatoren zijn nieuw of krijgen een andere invulling, hierdoor is er op dit moment nog geen informatie over prestaties beschikbaar. Deze zijn nu in ontwikkeling en worden in de ontwerpvervoerconcessie gevoegd, die ter voorhang aan uw Kamer wordt toegezonden.

Tevens moet een aantal prestatie-indicatoren samen met andere partijen bepaald worden, zoals deur-tot-deur reis met andere vervoerders. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de decentrale overheden om hierover met de andere vervoerders afspraken over te maken.

Als de afgesproken kwaliteit en verbeteringen niet worden gehaald, staat een aantal instrumenten ter beschikking. In de inleiding is hier nader op ingegaan. In samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken en het Ministerie van Financiën worden ook alternatieve prikkels onderzocht, mede in het kader van de motie De Rouwe<sup>15</sup> en motie Merkies/Bashir<sup>16</sup>. Hierover informeer ik uw Kamer wanneer de ontwerpconcessie ten behoeve van de voorhang aan uw Kamer wordt gezonden.

#### *Vraag 40*

Is over het systeem van de KPI's, zoals dat nu voorgesteld wordt, en over de gekozen specifieke KPI's, extern advies ingewonnen en nagegaan of dit de optimale invulling is? Zo ja, kan dat advies binnen één week aan de Kamer toegezonden worden? Zo nee, waarom niet? En kan dat advies alsnog voor het algemeen overleg van 17 juni 2014 komen?

#### *Antwoord 40*

Er is geen extern advies ingewonnen over de prestatie-indicatoren. Het systeem van prestatiegebieden en de prestatie-indicatoren is gebaseerd op ervaringen met de huidige prestatie-indicatoren en inzichten in andere concessies. Ik verwacht ook in de consultatie reacties op het systeem van prestatie-indicatoren en de invulling daarvan de set te ontvangen. Deze worden afgewogen ten behoeve van de ontwerpconcessie.

#### *Vraag 41*

Onder welke voorwaarden kunnen de prestatie-indicatoren worden herzien?

#### *Antwoord 41*

In de concessie is bepaald dat de prestatie-indicatoren in 2017, 2020 en 2023 kunnen worden herijkt. Dit kan leiden tot een wijziging van de prestatie-indicatoren, bijvoorbeeld als actuele ontwikkelingen hierom vragen of van een groot reizigersbelang dat niet tot uitdrukking komt in bestaande prestatie-indicatoren. Daarbij is het maximale aantal indicatoren 13 om focus aan te brengen in de opgave voor NS. Nadere voorwaarden zijn niet expliciet gesteld. Van belang is dat de prestatie-indicatoren aansluiten bij de prestatiegebieden, dat het geheel aan indicatoren in balans is met de overige aansturing met de concessie en dat de eisen moeten passen binnen de financiële kaders.

#### *Vraag 42*

<sup>15</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 459

<sup>16</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 153

Welke prestatie-indicatoren zijn opgenomen of juist weggenomen om ProRail en NS beter te laten samenwerken?

*Antwoord 42*

In het belang van eenzelfde focus en samenwerking zijn waar dit kan de prestatie-indicatoren die zowel voor ProRail als NS gelden gelijk: algemeen klantoordeel, kwaliteit aansluitingen op belangrijke knooppunten, reizigerspunctualiteit, reizigerspunctualiteit HSL-Zuid diensten, slechtste 10 trajecten ten aanzien van reizigerspunctualiteit. Om samenwerking te bevorderen worden ProRail en NS ook gelijkgericht aangestuurd door middel van gezamenlijke programma's en gelijkgerichte bepalingen in de concessies.

*Vraag 43*

Welk «gewicht» krijgen de prestatie-indicatoren mee, of telt elke indicator even zwaar mee?

*Antwoord 43*

Alle prestatie-indicatoren tellen even zwaar mee.

*Vraag 44*

Op welke wijze worden prestatie-indicatoren ingezet die differentiëren naar tijd (dal/spits) én plaats (trajecten)?

*Vraag 45*

- a. Wordt voor het geheel van lijnen gemonitord op prestaties, of wordt per lijn gemonitord?
- b. Indien gemonitord wordt op het geheel, waarom?
- c. Hoe wordt voorkomen dat uit de gemiddelde cijfers niet blijkt waar sprake is van slechte prestaties op individuele verbindingen?

*Vraag 46*

- a. Hoe wordt voorkomen dat een structureel kwakkelende lijn of onderpresterende lijn wordt weggepoetst in het gemengde resultaat van wel presterende lijnen?
- b. Wordt bij de monitoring alleen gemonitord op 24-uursbasis, of wordt ook nog nader onderscheid gemaakt naar de prestaties in respectievelijk buiten de spits? Zo ja, op welke wijze?
- c. Is overwogen om het systeem van monitoring, prestaties en sanctionering zo aan te passen, dat per verbinding en per tijdvak beoordeeld kan worden hoe de prestaties van NS op dit punt zijn en er dus ook veel specifieker gestuurd kan worden als de prestaties op individuele lijnen of in individuele tijdvakken achter blijven? Zo nee, waarom niet en kunt u de Kamer ten minste één maal per jaar een overzicht verstrekken waarin voor alle lijnen de prestaties per lijn en per tijdvak beschreven worden? Zo nee, waarom niet?

*Antwoord 44, 45 en 46*

In de set aan prestatie-indicatoren is een aantal indicatoren opgenomen die gedifferentieerd zijn naar tijd en/of plaats. Dit betreft de indicatoren: vervoercapaciteit reizigers in de spits, vervoercapaciteit in de spits in HSL-Zuid diensten, reizigerspunctualiteit van de HSL-Zuid diensten, algemeen klantoordeel voor de HSL-Zuid diensten, slechtste 10 trajecten ten aanzien van vervoercapaciteit in spits en slechtste 10 trajecten ten aanzien van reizigerspunctualiteit. Deze indicatoren worden momenteel nader ingevuld. Uw Kamer wordt over de invulling van deze prestaties geïnformeerd met de ontwerpconcessie die ter voorhang aan uw Kamer wordt gestuurd.

Ook in de informatie-indicatoren zijn enkele gedifferentieerde indicatoren opgenomen. Daarbij geldt dat voor alle informatie- en prestatie-indicatoren waar dit relevant is en mogelijk is, gedifferentieerd informatie worden gevraagd om inzicht te krijgen in de prestaties van NS. Dit inzicht kan bijvoorbeeld naar tijd of plaats gedifferentieerd zijn.

Wanneer sprake is van een traject waarop de prestaties achterblijven, zal dit voor een aantal prestatiegebieden inzichtelijk worden in bovengenoemde gedifferentieerde prestatie-indicatoren. Hiermee kan op specifieke verbetering worden gestuurd met een boete indien NS de bodemwaarde of streefwaarde niet haalt. Ook op basis van de nadere gedifferentieerde informatie wordt inzichtelijk waar prestaties minder zijn dan gemiddeld. Deze informatie vormt de basis voor de sturing. Eventueel kan worden ingegrepen door een specifiek verbeterprogramma's met NS af te spreken.

*Vraag 47*

Waarom is ervoor gekozen NS zelf aan te stellen voor monitoring en is het niet verstandiger om dat aan een externe partij over te laten, zoals de ACM ook eerder adviseerde?

*Vraag 48*

- a. Waarom is gekozen voor het zelf monitoren door NS en waarom is afgeweken van het advies van de ACM?
- b. Deelt u de mening dat door de monitoring extern te beleggen, tenminste de schijn van belangenverstremgeling en de mogelijkheid om de uitkomsten te beïnvloeden, is weggenomen en dat dit niet het geval is als NS zelf de monitoring verricht?
- c. Hoe is dit in andere concessies, bijvoorbeeld in het regionaal openbaar vervoer, georganiseerd?
- d. Is overwogen om de monitoring op prestaties van NS alsnog onafhankelijk van NS te beleggen?
- e. Welke rol kan de onafhankelijke ACM daarbij volgens u vervullen en is het wenselijk om de voor die rol benodigde wettelijke basis te stichten?

*Antwoord 47 en 48*

In de concessie is bepaald dat de meetsystemen een betrouwbaar beeld moeten geven van de prestaties en zo goed mogelijk moeten aansluiten bij de beleving van de reizigers. Bij de verantwoordingsrapportages moet NS ook een verklaring daaromtrent van een onafhankelijke deskundige instelling overleggen. Zoals ook in LTSA deel 2 is gemeld, wordt de kwaliteit van de meting van prestaties verzekerd door audits die de concessieverlener regelmatig laat uitvoeren door een onafhankelijke derde. Door deze toetsing wordt de betrouwbaarheid geborgd. Voor wat betreft de meting van de klantoordelen zal NS desgevraagd meewerken aan een onafhankelijke meting, waarbij aansluiting wordt gezocht met de meting van klantoordelen in het overig openbaar vervoer.

Op dit moment verzorgt het CROW (voormalig KpVV) regionaal de metingen van de klantoordelen (OV-klantenbarometer). Voor de overige prestaties varieert het beeld.

In de inleiding is de rol van ACM geschetst. Het past niet bij de rol van ACM om toezicht te houden op meting van de prestaties van een individuele concessie. Die rol ligt voor de vervoerconcessie op het hoofdrailnet bij de concessieverlener.

*Vraag 49*

Artikel 4 bevat drie bepalingen. Zit daar een rangorde in? Zo nee, waarom is voor deze volgorde gekozen?

*Antwoord 49*

Artikel 4 bevat de drie hoofddoelen van de LTSA. Deze doelen zijn alle drie van belang om tot een beter product voor de reiziger te komen. Er is geen volgorde of rangorde in aangebracht.

*Vraag 50*

Waarom is voor de belangrijkste maatstaf, namelijk deur tot deurvervoer, nog geen bodem- of streefwaarde bepaald op het moment dat de Kamer zich over de conceptconcessie moet uitspreken? Kunnen die waarden zo snel mogelijk worden afgestemd met zowel NS als de regionale overheden en de regionale vervoerders en kunnen de vastgestelde conceptwaarden tegelijk met de antwoorden op deze vragenlijst naar de Kamer worden gestuurd? Kan daarbij ook worden toegelicht hoe die waarden bepaald zijn en welke factoren moeten slagen om die waarden te halen?

*Vraag 51*

Hoe wordt het prestatiegebied «verbetering deur tot deur reis» bepaald en beoordeeld?

*Vraag 52*

Hoe wordt adequate aansluiting op andere modaliteiten bepaald en beoordeeld?

*Antwoord 50, 51 en 52*

Sommige prestatie-indicatoren zijn geheel nieuw. Het is daarbij niet eenvoudig om waarden vast te stellen, omdat er geen historische realisatie gegevens bekend zijn. Deze kennis dient eerst te worden opgebouwd alvorens een waarde te bepalen is. Dit geldt voor de prestatie-indicatoren die over de ketenreis zijn opgenomen in bijlage 2 van de concessie: «kwaliteit van aansluitingen NS op andere vervoerders op belangrijke knooppunten» en «reisinformatie treinketen».

Om zicht te krijgen op de totale deur-tot-deur reis is conform de LTSA, in de concessie opgenomen dat NS in 2015 samen met de andere vervoerders een dashboard ontwikkelt van informatie-indicatoren waarmee de verbetering van de reis van deur tot deur in beeld wordt gebracht. De inzichten hieruit worden gerapporteerd aan de landsdelige en landelijke OV & spoortafels. Tot dit dashboard behoort in ieder geval een indicator die zicht geeft op de reistijd van deur tot deur. Bij de herijking van prestatie-indicatoren in 2017 worden de inzichten uit dit dashboard meegenomen.

Naast bovenstaande wordt het prestatiegebied deur-tot-deur reis beoordeeld door de inzet van NS op onder meer het bieden van voor de keten relevante reisinformatie, het voor- en natransport, het stallen van fietsen en parkeren van auto's, het verbeteren en veraangename van de overstap, vervoerbewijzen en de gemiddelde reistijd op het spoor. NS moet jaarlijks in haar vervoerplan aangeven aan welke concrete resultaten zij zich verbindt en hoe zij hierbij de samenwerking met andere partijen vormgeeft.

*Vraag 53*

- a. Hoe vertaalt de zitplaatsgarantie zich naar de concessie?
- b. Hoe wordt een zitplaatsgarantie berekend?
- c. Hoe wordt NS afgerekend als de afspraken rondom zitplaatsen niet worden nagekomen?

*Vraag 54*

Wat is in artikel 4, lid 1 een redelijke kans op een zitplaats?

*Antwoord 53 en 54*

Verbetering van de vervoercapaciteit voor de reiziger is een belangrijk doel van het prestatiegebied reisgemak. Gelet op de problematiek met te volle treinen op sommige trajecten is verbetering nodig. Met de verschillende in de concessie opgenomen instrumenten, kan hierop worden gestuurd. Ten eerste is in de concessie opgenomen dat NS materieel zo moet inplannen op basis van de verwachte vervoervraag dat er geen reizigers op het perron achterblijven en de reizigers met voldoende comfort kunnen reizen. Hoe NS daadwerkelijk presteert, wordt vervolgens tot uitdrukking gebracht in onder meer de prestatie-indicator vervoercapaciteit in de spits en in de prestatie-indicator slechtste 10 trajecten ten aanzien van vervoercapaciteit in de spits. Deze indicatoren zijn in ontwikkeling om beter aan te sluiten bij wat de reizigers in de treinen beleven. Daarbij wordt de kans op een zitplaats in de definitie van de indicatoren betrokken. Daarnaast is NS verplicht het programma volle treinen uit te voeren, waarmee overvolle treinen moeten worden voorkomen en mogelijkheden moeten worden gecreëerd om in voorkomende gevallen problemen snel op te lossen.

*Vraag 55*

Hoe wordt de sociale veiligheid beoordeeld?

*Antwoord 55*

De beoordeling van de sociale veiligheid vindt plaats in de vorm van een oordeel van de reizigers (via een enquête). Dit klantoordeel over de sociale veiligheid in zowel de trein als op het station is opgenomen als prestatie-indicator in de concessie. Hiernaast is, ter beoordeling van de sociale veiligheid, de trefkans conducteur opgenomen als informatie-indicator. De sociale veiligheid op en rondom het spoor, vormt ook een onderdeel van het prestatiegebied «veiligheid». NS zal jaarlijks in haar vervoerplan aangeven hoe zij concreet invulling geeft aan dit prestatiegebied.

*Vraag 56*

- a. Wat houdt het prestatiegebied «duurzaamheid» precies in?
- b. Hoe wordt bepaald wat duurzaam is?

*Antwoord 56*

Duurzaamheid ziet op diverse aspecten, bijvoorbeeld het gebruik van energie en de uitstoot van CO<sub>2</sub>. NS geeft jaarlijks in het vervoerplan aan wat zij doet om invulling aan dit prestatiegebied te geven. Daarbij wordt via de informatie-indicatoren energie per reizigerskilometer en CO<sub>2</sub>-uitstoot inzichtelijk gemaakt wat NS op deze vlakken voor ontwikkeling doormaakt.

NS wordt, door haar te verplichten duurzaamheid in haar afwegingen mee te nemen, er toe aangezet een duurzame keuze te maken. Een goed voorbeeld hiervan is het contract over de inkoop van duurzame (wind-)energie, dat NS recent aankondigde.

*Vraag 57*

Bent u bereid naast gedifferentieerde indicatoren over reizigerspunctualiteit en vervoercapaciteit in de spits ook zo'n indicator op te nemen over de snelheid in relatie tot de maximaal mogelijke snelheid op een traject en bent u bereid deze gegevens sowieso voor elk traject openbaar te maken en niet alleen voor de slechtste trajecten?

*Antwoord 57*

Er bestaat de mogelijkheid om een informatie-indicator over de snelheid in relatie tot de maximaal mogelijke snelheid op een traject te ontwikkelen. Hierbij ligt het meer voor de hand om een dergelijke indicator op te nemen in de beheerconcessie, zodat ProRail deze informatie voor alle trajecten en vervoerders inzichtelijk kan maken. Bij de interpretatie van dergelijke informatie moet altijd de balans tussen capaciteit, betrouwbaarheid en snelheid in ogenschouw worden genomen. In overleg met NS en ProRail wordt bekeken in welke mate er een dergelijke informatie-indicator in de concessies kan worden opgenomen.

*Vraag 58*

- a. Hoe voldoet het aangeboden vervoer aan de reizigersvraag?
- b. Wie bepaalt waaraan moet worden voldaan met betrekking tot reizigersvraag?

*Vraag 59*

- a. Wat houdt reizigersgroei in?
- b. Hoe moet dit prestatiegebied worden ingevuld?
- c. Welke prestaties worden vereist?

*Antwoord 58 en 59*

Ten aanzien van het prestatiegebied aangeboden vervoer geldt dat NS jaarlijks in het vervoerplan een kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving opneemt van de wijze waarop het vervoer voldoet aan de vraag. NS dient hierbij onderscheid te maken tussen de landelijke, de interregionale en de regionale vervoervraag. Het prestatiegebied «reizigersgroei» ziet op het accommoderen van de verwachte groei. Hier worden geen prestatie-indicatoren aan gekoppeld. Wel moet NS in het vervoerplan inzicht geven in de maatregelen die NS neemt om de groei te accommoderen en de groeioprognose die zij hanteert.

NS moet voorts aangeven wat de verwachte ontwikkelingen zijn in het vervoeraanbod voor de 4 jaar erna en hoe deze aansluiten op de wijzigingen in de vraag. De uitwerking van het prestatiegebied «aangeboden vervoer» in het vervoerplan behoeft mijn instemming.

In de concessie komt de match tussen reizigersvraag en het aanbod van treinen door NS verder tot uiting doordat NS zo moet plannen dat reizigers met voldoende comfort moeten kunnen reizen en dat er geen reizigers op het perron mogen achterblijven. Het aangeboden vervoer voldoet aan de reizigersvraag op het moment dat het geplande aanbod van vervoer (de hoeveelheid treinen en de capaciteit in die treinen) voldoende is om de vervoersvraag te accommoderen. Daarbij wordt NS aangestuurd op indicatoren die zien op vervoercapaciteit in de spits, ook voor de 10 slechtste trajecten. Deze indicatoren zijn in ontwikkeling (zie nader het antwoord op vragen 53 en 54).

*Vraag 60*

- a. Waarom staat er in de prestatiegebieden (artikel 4) niets over reizigerstevredenheid? Bent u bereid van NS te verlangen aan te sluiten bij de landelijke OV-klantenbarometer zodat de prestaties van NS op een vergelijkbare wijze inzichtelijk worden als die van andere OV-aanbieders?
- b. Bent u bereid aan het prestatiegebied «reizigersgroei» ook het aspect klanttevredenheid te verbinden zodat er actief gestuurd wordt op de groei van het aantal tevreden reizigers?
- c. Bent u bereid daarnaast specifiek NS te stimuleren op het sturen van de groei van het aantal tevreden reizigers tijdens de spits, gezien het maatschappelijke belang daarvan, en omdat NS om bedrijfseconomische redenen als vanzelf wordt geprikkeld om dan ook buiten de spits de vervoerscapaciteit optimaal te benutten?

#### *Antwoord 60*

De prestatiegebieden die zijn opgenomen in artikel 4 worden geëxpliciteerd in de rest van de concessie in de vorm van informatie- en prestatie-indicatoren, verbeterprogramma's en overige eisen. Bij de indicatoren die zijn opgenomen in bijlage 2 van de vervoerconcessie komt reizigerstevredenheid tot uiting in meerdere indicatoren. Zo zijn de prestatie-indicatoren «algemeen klantoordeel» en het «klantoordeel sociale veiligheid in de trein en op het station» opgenomen. Daarmee wordt gestuurd op het aantal reizigers dat NS voor de dienstverlening een 7 of hoger geeft. De informatie-indicatoren bevatten ook meerdere oordelen van de reizigers over de dienstverlening van NS, zoals op tijd rijden of de ketenreis. In de beantwoording van vraag 47 en 48 wordt ingegaan op de meting van de klantoordelen. Ten aanzien van spits-dal differentiatie verwijs ik u naar het antwoord op vraag 11.

#### *Vraag 61*

Waarom is er geen prestatiegebied omzetgroei opgenomen?

#### *Antwoord 61*

De prestatiegebieden die in de concessie zijn opgenomen zijn afgeleid van de doelen van de LTSA. Omzetgroei is geen doelstelling in de LTSA, omdat NS als onderneming dat al nastreeft.

#### *Vraag 62*

Is voorzien in een mogelijkheid om de afwegingen die NS volgens artikel 5 maakt, te betwisten of onafhankelijk te laten beoordelen, via bijvoorbeeld beroep bij de ACM of een andere instantie? Zo nee, hoe voorkomt u dan dat NS afwegingen maakt, die weliswaar transparant zijn, maar die een verkeerd besluit inhouden dat aangevochten moet worden om het beste besluit alsnog af te dwingen? Bent u bereid om dit artikel te heroverwegen?

#### *Antwoord 62*

De afweging die in artikel 5 wordt gevraagd heeft tot doel dat navolgbaar wordt op welke wijze NS keuzen maakt tussen en binnen de prestatiegebieden. De concessieverlener moet kunnen vaststellen dat de publieke doelen optimaal gediend worden. De afweging die NS maakt moet bovendien altijd passen binnen de LTSA-doelen. Indien NS naar het oordeel van de concessieverlener verkeerde afwegingen maakt, kan de concessieverlener een audit op de afwegingen laten uitvoeren door een onafhankelijke derde. Ook kan middels de beleidsprioriteitenbrief focus worden aangebracht in de prioriteiten voor NS. Bij de afweging tussen de doelen van de LTSA heeft ACM geen rol, het is een taak van de concessieverlener om daarop toe te zien.

#### *Vraag 63*

Is de verwijzing naar een afwegingskader dat nog wordt ontwikkeld in de uitvoeringsagenda van de LTSA deel 2 (artikel 5.2) thans voldoende helder?

#### *Antwoord 63*

Het afwegingskader is naar verwachting voor de inwerkingtreding (1 januari 2015) van de concessies beschikbaar. Conform toezegging wordt uw Kamer hierover voor het zomerreces geïnformeerd.

#### *Vraag 64*

Is er informatie beschikbaar over prestaties per lijn? Zo ja, kan deze informatie naar de Kamer worden gestuurd? Zo nee, hoe kan dan beoordeeld worden of lijnen goed presteren?

*Antwoord 64*

Zoals omschreven in het antwoord op vraag 46, 47 en 48 wordt gedifferentieerde informatie over het presteren van NS gevraagd. Waar relevant en mogelijk kan dit naar traject zijn. NS moet deze informatie actueel en toegankelijk beschikbaar maken. Deze informatie is publiek en daarmee ook beschikbaar voor uw Kamer.

*Vraag 65*

Bent u bereid in artikel 6 van NS te eisen dat zij net als alle andere vervoerders alle informatie over haar vervoersprestaties inzichtelijk maakt volgens het Model Informatie Profiel Openbaar Vervoer (MIPOV), dus niet alleen over de prestatie-indicatoren in bijlage 2, maar ook over reistijd, rituitval, aantal reizigers, et cetera, per lijn per rit? Bent u bereid ervoor te zorgen dat deze informatie ook beschikbaar komt via open data en zoveel mogelijk real-time?

*Antwoord 65*

Het één op één inzichtelijk maken van vervoersprestaties volgens het model MIPOV is niet mogelijk, omdat het MIPOV gericht is op stads- en streekvervoer. Wel zijn er in de concessie naast prestatie-indicatoren informatie-indicatoren in de concessie opgenomen waarbij NS inzicht dient te geven in, en transparant dient te zijn over, een veelheid aan prestatiegegevens, waaronder gereden treinen (voorheen uitval), gerealiseerde aansluitingen en reistijdwinst, zoals ook in het model MIPOV staan opgenomen. Deze gegevens worden waar mogelijk en relevant gedifferentieerd naar plaats en tijd inzichtelijk gemaakt. Hiernaast moet NS reizigersaantallen op actuele en toegankelijke wijze inzichtelijk maken (herkomst-bestemmingsmatrix).

*Vraag 66*

Wie of wat komen er in de investeringscommissie?

*Antwoord 66*

Conform de toezegging tijdens het algemeen overleg LTSA op 15 april jongstleden zal de Kamer voor de zomer geïnformeerd worden over de investeringscommissie.

*Vraag 67*

Welke verplichtingen stelt u aan NS over de samenwerking met goederenvervoerders?

*Antwoord 67*

Aan de landsdelige en landelijke OV & sportafels komen de belangen van het goederenvervoer, vanuit de nog op te richten goederentafel dan wel agendering door specifieke partijen, en het reizigersvervoer samen. NS wordt met de concessie verplicht om deel te nemen aan deze tafels.

*Vraag 68*

Is er zicht op duidelijkheid over de nog vast te stellen escalatieladder, nu er nog belangrijke verschillen in denken en handelen zijn tussen NS en ProRail?

*Antwoord 68*

In de concessies is opgenomen dat NS en ProRail bij aanvang van de concessies moeten beschikken over een escalatieladder gericht op het voorkomen van eventuele impasses tussen NS en ProRail.

*Vraag 69*

Hoe wordt omgegaan met situaties waarin NS adviezen van consumentenorganisaties niet overneemt? Kunnen consumentenorganisaties dan in beroep gaan bij de concessieverlener?

*Antwoord 69*

Formeel kunnen consumentenorganisaties naar de civiele rechter stappen in geval NS een advies niet overneemt. Dit betreft conform de huidige praktijk een marginale toetsing van de gevolgde procedure dus geen inhoudelijke toets.

Daarnaast krijgt de concessieverlener aan het einde van de procedure die leidt tot de vaststelling van een vervoerplan het plan voor instemming voorgelegd. De adviesprocedure maakt onderdeel uit van dit proces. NS kan er in het kader van de totstandkoming van het vervoerplan op worden aangesproken, indien wordt geconstateerd of na ontvangst van signalen hierover van de geconsulteerde partijen, dat er sprake is van motiveringen die onvoldoende zijn onderbouwd. Aan het einde van de procedure van de vaststelling van het vervoerplan, staat tegen het besluit tot instemming met het vervoerplan bezwaar (bij de Minister) en vervolgens beroep (bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven) open. Deze rechtsbescherming staat in ieder geval open voor NS, maar ook voor elke andere partij die als belanghebbende bij het instemmingsbesluit kan worden aangemerkt. Het zal steeds van het specifieke geval afhangen of de betreffende stakeholder bezwaar kan instellen, indien hij van mening is dat NS ten onrechte het advies niet heeft overgenomen en met de concrete doorwerking daarvan in het vervoerplan wordt ingestemd.

*Vraag 70*

Hoe borgt u de samenwerking tussen NS en de regionale overheden die volgens de LTSA centraal moet staan en hoe wordt voorkomen dat het advies van de regionale overheden met een deugdelijke motivering wordt afgevoerd, of via de leden 2 of 5 van artikel 15 als niet uitvoerbaar bestempeld worden? Met andere woorden: hoe wordt voorkomen dat NS hier alle praktische sturing in handen krijgt en de adviesrondes die zij moet doorlopen dus geen holle frase worden?

*Antwoord 70*

De samenwerking tussen NS en de decentrale overheden krijgt onder andere vorm via de landsdelige en landelijke OV & spoortafels. De tafels zijn opgezet volgens een consensusmodel. Onderdeel van de uitwerking van deze tafels is een escalatiemechanisme, zodat verschillen van inzicht op een hoger niveau kunnen worden opgelost. Om tot een goede deur-tot-deur reis te komen is het van belang dat er niet alleen samenwerking tussen NS en decentrale overheden plaatsvindt, maar ook dat decentrale overheden samenwerking wederkerig vastleggen met regionale vervoerders.

Binnen de landsdelige en landelijk OV & spoortafels zal het vervoerplan ter advies worden voorgelegd aan de decentrale overheden. NS zal gemotiveerd duidelijk moeten maken hoe zij met dit advies is omgegaan. Met delen van het vervoerplan, waaronder delen waarover de decentrale overheden adviseren, zal ik vervolgens instemmen voordat het plan tot uitvoer wordt gebracht. Zie voor de rechtsbescherming van deze procedure het antwoord op vraag 69.

Artikel 15, lid 2 en 5, hebben betrekking op de beleidsprioriteitenbrief en niet op het inwinnen van advies van decentrale overheden.

*Vraag 71*

a. Wat gebeurt er bij onenigheid tussen NS en de regionale overheden?

- b. Wat gebeurt er als een gemeenteraad in meerderheid tegen het met poortjes afsluiten van een station is?

*Antwoord 71*

- a. Om onenigheden tussen decentrale overheden en NS op te lossen is een escalatiemechanisme in ontwikkeling, zoals nader beschreven in het antwoord op vraag 70.
- b. In de concessie is geborgd dat het besluit over het inwerkingsstellen van poortjes zorgvuldig tot stand komt waarbij per gemeente maatwerk wordt geleverd. De oplossingen moeten zodanig zijn dat ook niet-reizigers die met enige regelmaat het station passeren dit kunnen blijven doen. Inzet is dat de oplossing om poortjes te passeren zodanig goed werkt dat de gemeenteraad zich erin kan vinden. Zoals vermeld in de brief van 20 mei 2014<sup>17</sup>, neemt NS poortjes op interwijkstations voorlopig niet allemaal in gebruik en werkt NS in een zorgvuldig proces met de gemeenten aan maatwerkoplossingen per station, dit conform motie Hoogland c.s.<sup>18</sup>. NS werkt op dit moment gezamenlijk met het VOC en consumentenorganisaties aan een lange proef om de huidige voorziene oplossingen te toetsen.

*Vraag 72*

- a. Heeft u, voordat u met NS tot een akkoord over de conceptconcessie kwam, de regionale vervoerders uitgenodigd voor overleg over die delen van de conceptconcessie, die om samenwerking met NS draaien om hun visie op de voorstellen te vernemen? Zo ja, wat is met die inbreng gedaan? Zo nee, waarom niet? En welke wijzigingen binnen bijvoorbeeld artikel 12 (over samenwerking) zijn nog mogelijk, als de regionale vervoerders dat nodig achten?
- b. Welke rol neemt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu – mede gelet op de fase van het overleg en het feit dat de conceptconcessie met NS is afgestemd – in dat proces in: die van concessiegever en contractpartner van NS die reeds een akkoord bereikte over dat contract, of die van marktmeester die boven de partijen en evenwichtig overleg stimuleert, of afdwingt binnen NS en dus zorgt voor een aan alle zijden evenwichtige bepaling?
- c. Waarom is het begrip «gelijkwaardigheid» niet opgenomen bij de bepalingen over samenwerking, om zo NS te prikkelen tot een dergelijke samenwerking? Bent u bereid om dat alsnog te doen zodat ook bij NS geen enkel misverstand kan ontstaan over wat van haar op dit punt verwacht wordt?
- d. Waarom is het doel van samenwerking tussen NS en de andere vervoerders en de effectieve uitvoering daarvan niet als separate KPI opgenomen in de concessie?
- e. Aangezien toevoeging daarna nauwelijks mogelijk is omdat u slechts één KPI per jaar kan toevoegen, bent u bereid om alsnog de samenwerking tussen NS en de regionale vervoerders als aparte KPI op te nemen? Zo nee, waarom niet? En hoe borgt u dan dat de samenwerking die de LTSA zo centraal stelt, daadwerkelijk tot stand komt? Welke juridische stok achter de deur heeft u om NS te dwingen tot daadwerkelijke samenwerking, als dat nodig zou blijken?

*Antwoord 72*

- a. Zoals in de inleiding aangegeven, zijn er in het gehele proces richting de nu voorliggende concept-ontwerpconcessies diverse stakeholders betrokken geweest die input hebben geleverd. In het kader van de LTSA is aan de landsdelige en landelijke OV & spoortafels met

<sup>17</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 575

<sup>18</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 568

verschillende stakeholders, onder andere de regionale vervoerders, over de invulling van de samenwerking gesproken. De uitwerking hiervan is vertaald in de concessies. Tijdens de consultatiefase hebben de regionale vervoerders gereageerd op het voorliggende concept. De verschillende reacties worden beoordeeld en waar wenselijk verwerkt in de ontwerpconcessie. Hoewel over de concept-ontwerpconcessie met NS is gesproken, betreft het geen akkoord met NS. Hiervan is pas sprake als de concessie gegund wordt (zie nader de inleiding).

- b. Zowel vanuit de rol als verantwoordelijke voor het totale systeem als vanuit de rol als concessieverlener wordt bezien op welke wijze de concessie vorm te geven.
- c. NS dient zich transparant op te stellen, open te staan voor dialoog en dient, evenals haar samenwerkingspartners de streven naar consensus. Op de gelijkwaardigheid wordt nader ingegaan in het antwoord op vraag 32. d. en e. Samenwerking is niet als aparte prestatie-indicator opgenomen maar er zijn verschillende prestatie-indicatoren uiteindelijk een resultante van de samenwerking tussen vervoerders. In het bijzonder de kwaliteit van aansluitingen tussen NS en andere vervoerders op de belangrijke knooppunten. NS ontwikkelt hiernaast samen met de andere vervoerders een dashboard van informatie-indicatoren waarmee de verbetering van de reis van deur tot deur in beeld wordt gebracht. Dit wordt besproken aan de landsdelige en landelijke OV & spoortafels.

#### *Vraag 73*

- a. Kunt u duidelijkheid bieden ten aanzien van de term «betrekken bij» in artikel 12, lid 2, waar het de samenwerking van NS en de regionale vervoerders betreft?
- b. Welke procedures en protocollen gaat u op dit punt ontwikkelen en kunt u garanderen dat die vanaf 1 januari 2015 ook daadwerkelijk van toepassing zijn?
- c. Bent u bereid om toe te zeggen dat u alles in het werk zal stellen om vervoerders tot elkaar te brengen op dit punt?
- d. Moet artikel 12 zo begrepen worden dat alleen NS voorstellen kan doen, of kunnen regionale vervoerders dat ook en wat zijn dan de verplichtingen van NS en is NS dan verplicht om te goeder trouw op zulke voorstellen te reageren of die bijvoorbeeld gemotiveerd af te wijzen?
- e. Bent u bereid om toe te zeggen dat de belangen van NS daarbij op gelijke wijze gewogen zullen worden als die van de regionale vervoerders en bent u bereid om met zowel NS als de regionale vervoerders om tafel te gaan om die protocollen concreet en spoedig in te stellen? Bent u ten slotte bereid om de ACM daarbij actief te betrekken en ook aan tafel te halen?

#### *Antwoord 73*

In de concept-ontwerpvervoerconcessie zijn ten opzichte van de huidige concessie de samenwerkingsverplichtingen van NS met regionale vervoerders toegevoegd. Hieronder vallen in ieder geval de onderwerpen die in artikel 12 staan opgesomd, waarbij geldt dat NS de samenwerking met regionale vervoerders proactief dient op te pakken. NS dient ook open te staan voor samenwerking die door andere partijen geïnitieerd wordt. Daarbij is het van belang dat partijen de ruimte krijgen om deze samenwerking in onderling overleg verder in te vullen.

Een belangrijk onderdeel van de verbetering van samenwerking tussen de diverse partijen (waaronder regionale vervoerders) zijn de landsdelige en landelijke OV & spoortafels. Onderdeel van de uitwerking van deze tafels is een escalatiemechanisme zodat verschillen van inzicht op een hoger niveau kunnen worden opgelost. Binnen het samenwerkingsmodel zie ik

geen rol voor ACM, zoals nader toegelicht in de inleiding. Echter daar waar NS diensten levert die voor andere partijen noodzakelijk zijn om spoorvervoer te kunnen bieden ligt er voor ACM een duidelijk rol op grond van de Spoorwegwet. Met de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn wordt die rol verder verstevigd. Deze is en wordt uitgewerkt in wet- en regelgeving.

#### *Vraag 74*

- a. Wanneer moeten de «bestendige afspraken» zoals bedoeld in artikel 12, lid 4 gereed zijn en welke rol neemt u zelf als het maken van de afspraken over inkomstenverdeling of de uitvoering van die afspraken, stagneert?
- b. Deelt u de mening dat het dossier over inkomstenverdeling al veel te lang sleept en nu snel tot een goed einde gebracht moet worden? Bent u bereid om daarin een rol op zich te nemen? Kunt u garanderen dat dit dossier per 1 januari 2015 daadwerkelijk gesloten is, zodat gerekend kan worden op een «schone lei» en een vertrouwensbasis tussen NS en de andere vervoerders?

#### *Antwoord 74*

De te maken afspraken over opbrengstverdeling maken onderdeel uit van de NOVB (Nationaal Openbaar Vervoer Beraad) werkagenda<sup>19</sup>. De bestendige afspraken zoals bedoeld in artikel 12, lid 4, zijn voor wat betreft de opbrengstverdeling van OV-chipkaart transacties grotendeels vastgelegd in een convenant Eindbeeld Opbrengstverdeling Spoorvervoerders (EOS). Alle spoorvervoerders hebben dit convenant ondertekend, conform de afspraak die hierover gemaakt is in het bestuurlijk NOVB. De opbrengstverdeling van de OV-chipkaart abonnementen is inmiddels belegd bij een onafhankelijke partij (via de Landelijke Productregisseur). De vervoerders geven onderling verder invulling aan de afspraken uit het convenant. Indien zij hier niet uit komen, komt dit aan de orde in het NOVB. Tot nu toe is er geen aanleiding om aan te nemen dat zij hier niet uit komen.

Over de opbrengstverdeling van papieren treinkaartjes vindt intensief overleg plaats tussen de vervoerders (NS en VRS). Ik faciliteer het overleg tussen de vervoerders en zie erop toe dat de voortgang erin blijft. De vervoerders hebben in gezamenlijkheid een fasering afgesproken om te komen tot afspraken over de opbrengstverdeling van papieren kaartjes. Hopelijk kan dit dossier zo snel mogelijk op een goede manier gesloten worden. Maar zorgvuldigheid staat voorop. Het is belangrijk dat de afspraken op basis van onbetwiste feiten wordt genomen, zodat de afspraken toekomstvast en daarmee bestendig zijn.

#### *Vraag 75*

- a. Wat is de rol van stations in de concessies?
- b. Houdt u de mogelijkheid open om stations over te dragen van NS aan een andere partij, zoals de ACM heeft aanbevolen?
- c. Kunt u garanderen dat deze concessie daar op geen enkele manier een belemmering voor vormt?
- d. Als die belemmeringen er zijn, kunt u dan aangeven welke dat precies zijn en welke gevolgen dat heeft?

#### *Antwoord 75*

De concessie richt zich op het vervoer over het hoofdrailnet en op een aantal voorzieningen die daarvoor op stations noodzakelijk zijn zoals sociale veiligheid, assistentieverlening voor reizigers met een functiebeperking en reisinformatie. De concessie gaat niet over de eigendomspos-

<sup>19</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 559

sities op stations. Conform toezegging wordt uw Kamer voor de zomer geïnformeerd over de consequenties van het aanpassen van de positie van NS op alle stations in Nederland. Dat onderzoek zal worden aangeboden met een kabinetsreactie. Deze concessie staat een eventuele aanpassing van de positie van NS op stations niet in de weg.

*Vraag 76*

- a. Hoe is de toegankelijkheid op stations geregeld voor andere vervoerders dan NS?
- b. Wat is er geregeld voor stations waar NS niet (meer) stopt?

*Antwoord 76*

In de Spoorwegwet worden eisen gesteld aan de eerlijke toegang tot diensten en voorzieningen op stations voor andere vervoerders. Dat geldt zowel voor stations waar NS nog stopt als voor stations waar NS niet meer stopt. ACM ziet toe op een non-discriminatoire toegang. Met de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn die medio 2015 wordt voorzien, worden deze eisen aangescherpt en moeten NS en ProRail de diensten en daarvoor geldende tarieven in een zogenaamde stationsnetverklaring laten neerslaan. Bovendien is er met NS en ProRail afgesproken dat ze vooruitlopend op deze verplichte stationsnetverklaring dit jaar met een vrijwillige verklaring komen.

*Vraag 77*

- a. In welke gevallen mag NS wel en niet deelnemen aan aanbestedingen voor regionale concessies?
- b. Hoe is dat in deze concessie verankerd?

*Vraag 78*

- a. Bent u bereid om in de concessie op te nemen dat NS niet langer deelneemt aan aanbestedingen in de regio, mits ten minste twee deelnemers zich voor die aanbesteding gemeld hebben en dat NS gehouden is om een aanbieding aan de regionale overheid te doen, als zich slechts één deelnemer heeft gemeld? Waarom is er voor gekozen om dat uitgangspunt niet te verankeren in de concessie en dus NS te verbieden om deel te nemen aan regionale aanbestedingen?
- b. Als bovengenoemd uitgangspunt hier niet verankerd wordt, waar gaat dat dan wel gebeuren nu dit contract bij uitstek de plek is waar dat vastgelegd kan worden voor de komende tien jaar?
- c. Bent u bereid om, net zoals nu het geval is voor de gemeentelijke vervoersbedrijven, NS te verbieden om deel te nemen aan binnenlandse aanbestedingen zolang zij de hoofdrailnetconcessie onderhands gegund heeft gekregen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe wilt u dat borgen in de onderhavige concessie?

*Antwoord 77 en 78*

De beantwoording ten aanzien van de positionering van NS bij aanbestedingen bij decentrale spoorconcessies, de geschetste rollen en verantwoordelijkheden is in de inleiding opgenomen.

De genoemde parallel tussen de onderhandse gunning aan NS en inbestede concessies bij de gemeentelijke vervoersbedrijven gaat niet op, omdat gemeentelijke vervoerbedrijven vanwege die inbestedingsrelatie juist op basis van Europese regels heel specifiek worden uitgesloten van deelname aan openbare aanbestedingen. Deze Europese regels gelden niet voor een onderhandse gunning zoals dat bij NS het geval is. Tot slot is het uitsluiten van NS van deelname afhankelijk van het aantal ontvangen aanbiedingen niet werkbaar in relatie tot de systematiek van een aanbestedingsprocedure.

#### *Vraag 79*

Is er tijdens de onderhandelingen ook gesproken met of advies gehaald bij de ACM? Zo ja, hoe luiden de adviezen van ACM en kan aangegeven worden wat daarmee wel of niet is gedaan, en waarom die keuze gemaakt is? Zo nee, waarom is er ondanks de fundamentele kanttekeningen die de ACM herhaaldelijk plaatste bij de positie van NS en de keuze voor de onderhandse gunning, toch er voor gekozen om de ACM niet vooraf te consulteren?

#### *Antwoord 79*

De betrokkenheid van ACM in het proces van de totstandkoming van de concessie is in de inleiding nader beschreven.

#### *Vraag 80*

- a. Waarom is niet voorzien in meer bevoegdheden voor de ACM in deze concessie inzake de machtspositie van NS in de zin van de mededingingswet, nu dat bij wet nog niet geregeld is?
- b. Bent u voor de tussentijd bereid om als hardheidsclausule aan NS op te leggen dat NS bij de beschikbaarstelling in goederen en diensten, faciliteiten en voorzieningen waarvan andere vervoerders van haar afhankelijk zijn, verplicht is om daarover te goeder trouw te onderhandelen, een redelijke vergoeding te rekenen en die voorzieningen op non-discriminatoire voorwaarden beschikbaar te stellen aan die andere vervoerders?
- c. Bent u tevens bereid om voor die tussenperiode met NS af te spreken dat de ACM hierin een zo nodig sturende rol toebedeeld krijgt, als NS en regionale vervoerders er onderling niet uitkomen?
- d. Bent u bereid om de ACM via deze concessie te equiperen om alsnog in te grijpen als NS misbruik van haar machtsposities maakt of dreigt te maken richting reizigers en consumenten, of richting andere vervoerders?

#### *Vraag 81*

- a. Is overwogen om het niet maken van misbruik van de machtspositie door NS als apart prestatiegebied op te nemen waarbij de drempel- en streefwaarde 100% dient te zijn? Of bent u bereid om het voorkomen van machtsmisbruik op te nemen als een verplichting in de concessie?
- b. Is voorts overwogen om via de concessie met NS af te spreken dat de ACM bevoegd is om hierop te monitoren en een actieve rol te vervullen als de genoemde drempel- en streefwaarde niet gehaald worden? Zo nee, waarom niet? En hoe voorkomt u dan dat NS misbruik van haar machtspositie maakt (dus ex ante optreden) nu dat bij wet ook niet geregeld is en de ex-posttoets niet alleen te laat komt, maar ook ingewikkelder is om te doorlopen?

#### *Antwoord 80 en 81*

ACM heeft de bevoegdheid voor toezicht en regulering op basis van de Spoorwegwet en de Mededingingswet. ACM kan in actie komen naar aanleiding van klachten en signalen van vervoerders. ACM kan geen extra bevoegdheden krijgen toebedeeld op basis van de concessie, die afspraken behelst tussen twee partijen. Uitbreiding van taken en bevoegdheden van ACM vergt een wijziging in wet- en regelgeving. Met de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn worden de bevoegdheden van ACM voor een deel uitgebreid.

Aanvragers van diensten zijn beschermd door het huidige toezicht van ACM. De tarieven moeten nu kostengeoriënteerd zijn en de voorwaarden voor toegang tot diensten en voorzieningen mogen de mededinging niet

beperken. De Herschikkingsrichtlijn bevat een aantal aanscherpingen inzake de toegang en de tarieven.

Uw Kamer ontvangt conform toezegging voor de zomer het onderzoek naar ex ante toezicht door ACM bij stations. Bij de aanbidding daarvan zal nader in worden gegaan op voorwaarden waaraan de stationsnetverklaring moet voldoen. Op dit moment wordt er door NS en ProRail gewerkt aan de ontwikkeling van een zogeheten «stationsnetverklaring». Deze verklaring dient transparant inzicht te geven in de tarieven en voorwaarden van NS per station en per type dienstvoorziening (bijvoorbeeld wachtruimte, loketruimte). De verklaring dient uiterlijk eind dit jaar beschikbaar te zijn. Als NS en de andere vervoerders hier niet uitkomen kunnen de vervoerders al gebruik maken van klachtrecht, waardoor ACM in actie kan komen.

ACM ziet op grond van artikel 24 van de Mededingingswet er op toe dat partijen die beschikken over een economische machtspositie daar geen misbruik van maken. ACM kan een onderzoek naar mogelijk misbruik van een economische machtspositie starten naar aanleiding van een klacht of signaal vanuit de sector, of op eigen initiatief. Dit is derhalve geen verplichting in de concessie.

#### *Vraag 82*

- a. Is overwogen om NS te verplichten tot het voeren van een gescheiden boekhouding tussen haar publieke activiteiten (de publieke taak: kortweg, het reizigersvervoer over het hoofdrailnet) enerzijds en haar commerciële activiteiten anderzijds?
- b. Is overwogen om een verbod op concurrentievervalsing als gevolg van kruissubsidiëring op te leggen? Zo nee, waarom niet en hoe wordt het risico op concurrentievervalsing met publiek geld of geld uit de publieke taak dan effectief voorkomen, in de wetenschap dat de aandeelhouder het private belang van NS behartigt en de ACM nog geen ex ante bevoegdheden heeft ontvangen?

#### *Antwoord 82*

- a. NS moet in het kader van de vervoerconcessie rapporteren over de diensten die onderdeel uitmaken van de concessie. De bijlagen met de informatie die wordt gevraagd in het kader van de financiële prognose en de financiële verantwoording wordt in de ontwerpconcessie gevoegd.
- b. ACM kan op grond van de Mededingingswet handhavend optreden indien de mededinging wordt verstoord.

#### *Vraag 83*

Wat is in artikel 13, lid 1 een redelijke termijn?

#### *Antwoord 83*

Een redelijke termijn in de zin van dit lid betreft een termijn die redelijk wordt geacht met het oog op de reikwijdte van het verzoek. Binnen zes weken nadat NS het verzoek heeft ontvangen moet ze aangeven hoe ze dit verzoek zal behandelen. De verwachte behandeltermijn en indien nodig een onderbouwing hiervan maakt hier deel van uit.

#### *Vraag 84*

Zijn er met NS afspraken gemaakt over de wijze van onderbouwing van reacties op verzoeken voor additionele diensten? Hoe wordt voorkomen dat dit voor bijvoorbeeld decentrale overheden een black box is? Bent u bereid voorafgaand aan de concessie afspraken te maken over transparante financiële informatie en transparante toepassing van vervoersmodellen?

#### *Vraag 85*

- a. Bent u bereid om te bevestigen dat NS in het verband van artikel 13, lid 2 verplicht is om alle relevante gegevens te verstrekken en dus geen gegevens mag onthouden, zodat inhoudelijke beoordeling van een reactie op het verzoek effectief mogelijk is? Zo nee, waarom niet en welke gegevens moet NS dan ten minste verstrekken?
- b. Bent u bereid om hierover het overleg met de ACM op te zoeken en haar om advies te vragen?

#### *Vraag 86*

Wordt met de zinsnede «NS werkt hieraan mee» in artikel 13, lid 3 bedoeld dat NS verplicht is tot volledige en loyale medewerking aan het onderzoek, zodat de onderzoekers alle volgens de onderzoekers zelf relevante gegevens en antwoorden ontvangen?

#### *Antwoord 84, 85 en 86*

In de concessie zijn de afspraken over de inkoop van additionele treindiensten door decentrale overheden opgenomen in artikel 13. NS voorziet – in bepaalde gevallen onder voorwaarde van vertrouwelijkheid – de uitkomsten van dit soort onderzoek van een motivering en onderbouwing met de relevante vervoerkundige, logistieke en financiële gegevens. Indien de betrokken partij dit wenst, kan zij op haar eigen kosten de gegevens en de wijze waarop deze tot stand zijn gekomen laten toetsen door een onafhankelijke deskundige, conform het gestelde in artikel 13. Op deze wijze heeft zij toegang tot de relevante gegevens op basis waarvan zij inhoudelijk kan vaststellen of de reactie op het verzoek afdoende is. Dit wordt nader uitgewerkt in het beheerprotocol. ACM is gevraagd om op de vervoerconcessie te reageren in de fase van consultatie.

#### *Vraag 87*

Wat beschouwt u volgens artikel 13, lid 4 als bedrijfsvertrouwelijke gegevens? Deelt u de mening dat het daarbij alleen kan gaan om zaken als bijvoorbeeld financiële informatie over de inkoop van materieel, maar dat informatie over reizigersaantallen, reizigerskilometers en dergelijke altijd openbaar dient te zijn?

#### *Antwoord 87*

Financiële informatie is bedrijfsvertrouwelijk. Voor reizigersaantallen, reizigerskilometers en dergelijke streef ik er met andere concessieverlenende overheden naar om dit openbaar te maken, mits hiermee de privacy van de reizigers niet wordt geschaad en openbaarheid geldt voor alle vervoerders. Daarom is een wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 in voorbereiding die het onder meer mogelijk maakt om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen over het beschikbaar stellen van gegevens over de, uit het gebruik van vervoerbewijzen af te leiden, reizigersstromen<sup>20</sup>. Het desbetreffende wetsvoorstel wordt in het najaar van 2014 bij uw Kamer ingediend.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de wetgeving wordt bekeken of al eerder afspraken te maken zijn met de concessiepartijen over de beschikbaarheid van data via gezamenlijk overleg in het NOVB. Tot het moment dat deze wetgeving van kracht is of er afspraken zijn gemaakt in NOVB-verband sta ik op het standpunt dat genoemde informatie alleen openbaar is als er sprake is van wederkerigheid. Ook regionale vervoerders zullen hun gegevens inzichtelijk moeten maken.

#### *Vraag 88*

---

<sup>20</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 558

- a. Waarom is NS gerechtigd om een winstopslag te rekenen nu zij én staatsbedrijf is, én een publieke taak toebedeeld krijgt die niet op commerciële basis in de markt gezet wordt? Is met het toelaten van winstopslagen geen sprake van onevenredige bevoordeling van NS tegenover de partijen die van haar afhankelijk zijn, of tegenover de concurrenten van NS? Welke juridische risico's kleven hier volgens u mogelijk aan?
- b. Wat is volgens u een «redelijke winst» bij additionele diensten, zoals genoemd in artikel 13, lid 5, gegeven het feit dat hier sprake is van een monopolie? Welk percentage mag meegerekend worden en hoe is dat percentage bepaald?
- c. Is dit bedoeld als een zuivere winstopslag of bedoeld als een «dekking voor alleen het geïnvesteerd kapitaal» (bijvoorbeeld in de vorm van een Weighted average cost of capital (WACC))?
- d. Als het bedoeld is als zuivere winstopslag, waarom mag NS winst maken voor uitvoering van een publieke taak? Ontvangt zij daarmee niet meer middelen dan nodig zijn om die taak uit te oefenen?
- e. Hoe wordt voorkomen dat NS in staat is om in dit soort gevallen de prijs te zetten in afwezigheid van elke vorm van concurrentie en dus monopolieprijzen te vragen?
- f. Hoe wordt de hoogte van de vergoeding gebenchmarkt en is een regionale overheid vrij om andere partijen te vragen om een aanbod te doen, als NS te duur blijkt? En zijn die partijen dan ook vrij om de gevraagde additionele dienst uit te voeren als de regionale overheid hen daarom vraagt? Zo nee, deelt u dan de mening dat in een monopolie het bepalen van een «redelijke winst» niet aan de monopolist overgelaten kan worden zonder dat daarop extern toezicht bestaat, of ingeroepen kan worden?
- g. Bent u bereid om de ACM hiertoe ex ante bevoegdheden te verstrekken en de medewerking van NS aan zo'n onderzoek via de concessie te verzekeren?

*Vraag 89*

- a. Waarom moeten volgens u de additionele diensten bedoeld in artikel 13 niet apart aanbesteed worden? Waarom kunnen andere partijen daar niet op inschrijven, nu zulke diensten evident niet tot de hoofdrailnetconcessie kunnen behoren omdat zij nog niet bestaan?
- b. Waarom zijn deze diensten volgens u automatisch deel van hetgeen NS moet aanbieden?
- c. Zijn de regionale overheden vrij om ook andere vervoerders te benaderen voor de levering van additionele diensten en mogen die andere vervoerders deze diensten dan ook uitvoeren?

*Antwoord 88 en 89*

Het artikel additionele diensten ziet op de situatie dat een andere partij NS verzoekt om een treindienst op het hoofdrailnet uit te voeren bovenop het niveau dat de concessie aan NS verplicht. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een nachtnettrein of een frequentieverhoging. Het vijfde lid van dit artikel is bedoeld om te borgen dat een redelijk bedrag voor een dergelijke dienst gevraagd wordt. Volgens de PSO Verordening mag NS hiervoor ook een redelijke winst doorberekenen. De PSO Verordening hanteert daarbij als definitie van redelijke winst: een vergoeding die overeenstemt met de gebruikelijke kapitaalbeloning in de sector in een bepaalde lidstaat, rekening houdend met het risico, of het ontbreken daarvan, voor de exploitant van de openbare dienst ingevolge de tussenkomst van de overheid. Ook de nota Deelnemingenbeleid 2013 stelt dat een staatsdeelname dient te renderen, waartoe het begrip normrendement is geïntroduceerd. In aanvulling daarop strekken het tweede en lid 3 van artikel 13 ertoe dat de kosten die NS rekent getoetst kunnen worden door een onafhankelijke derde.

NS ontvangt van mij als concessieverlener met deze concessie een exclusief recht voor het bieden van de vervoerdiensten op het hoofd-railnet. Hierop zijn ook de financiële afspraken gestoeld (zie nader de beantwoording van vraag 31 en 32). Deze afspraken zijn op marktconformiteit getoetst. Het is niet mogelijk dat een andere overheid diensten op het hoofdrailnet inkoopt bij een andere vervoerder dan NS.

Indien een partij het vermoeden heeft dat NS de Mededingingswet overtreedt, kan zij de ACM verzoeken om, op grond van die wet, handhavend tegen NS op te treden.

#### *Vraag 90*

In hoeverre mogen in de beleidsprioriteitenbrief aanvullende eisen worden gesteld ten aanzien van de concessies?

#### *Vraag 91*

- a. In hoeverre is verzekerd dat de prioriteiten in de beleidsprioriteitenbrief ook recht doen aan de boven deze concessie hangende LTSA en de doelen daaruit (deur-tot-deurvervoer, samenwerking met regionale overheden en samenwerking met regionale vervoerders, realisatie van Netwerk Nederland)?
- b. Wordt voor realisatie van de LTSA een apart programma zoals bedoeld in artikel 15, lid 3, sub e opgetuigd, of maakt die deel uit van de doorlopende uitvoering van de concessie?
- c. Hoe wordt verzekerd dat dit een doorlopende prioriteit zal zijn over de concessieperiode en hoe worden dan de regionale overheden en regionale vervoerders bij uitvoering van die prioriteit betrokken?
- d. Hoe wordt voorkomen dat de prioriteiten rondom deur-tot-deurvervoer, samenwerking met regionale overheden en regionale vervoerders ondergesneeuwd raken, bijvoorbeeld doordat NS die prioriteiten bestempelt als niet-proportioneel, niet maakbaar of in strijd met de positie van NS als zelfstandige vervoerder en dus, als gronden voor afwijzing zoals bedoeld in artikel 15, lid 2?

#### *Antwoord 90 en 91*

In de beleidsprioriteitenbrief worden prioriteiten opgenomen die zijn gericht op het voldoen aan de concessievoorwaarden en op de invulling van de prestatiegebieden, passend binnen de scope van de concessie. Dit ten behoeve van het aanbrengen van een focus in de opgave van NS gedurende de looptijd van de concessie. Met deze brief kan NS onder andere verzocht worden om een nieuw programma op te stellen en uit te voeren of om verbetermaatregelen te nemen op specifieke trajecten en momenten indien sprake is van onevenredig lage prestaties. De in de beleidsprioriteitenbrief genoemde prioriteiten dient NS vervolgens te verwerken in het vervoerplan.

De vervoerconcessie is een belangrijk instrument om de doelen van de LTSA te realiseren. In de vervoerconcessie is dit geoperationaliseerd in prestatiegebieden, prestatie-indicatoren, nadere eisen etc. Ook zijn in de concessie verbeterprogramma's benoemd die invulling geven aan de ambities van de LTSA en kunnen nieuwe programma's worden geïnitieerd om de doelen te bereiken. Een van die programma's betreft het verbeterprogramma Be- en bijsturing van de toekomst.

Binnen de samenwerking tussen decentrale overheden en regionale vervoerders en NS komt de uitvoering aan de orde. Onder meer via de landsdelige en landelijke OV & spoortafels, op programma niveau en ten aanzien van het vervoerplan. Omdat het prestatiegebied deur-tot-deur op diverse wijzen is vastgelegd in de concessie moet NS jaarlijks in het vervoerplan concreet maken aan welke stappen zij zich verbindt. Zo zijn er

prestatie-indicatoren die zien op de deur-tot-deur reis, concrete eisen ten aanzien van reisinformatie en samenwerkingsbepalingen.

NS kan gegeven alle bepalingen niet onder een goede invulling van dit prestatiegebied uit. Conform de LTSA is in de concessie bovendien opgenomen dat NS samen met de andere vervoerders een dashboard van informatie-indicatoren ontwikkelt, waarmee de verbetering van de reis van deur tot deur in beeld wordt gebracht. Dit wordt besproken aan de landsdelige en landelijke OV & spoortafels.

#### *Vraag 92*

- a. Hoe wordt het proces om van de beleidsprioriteitenbrief via het vervoerplan tot de dienstregeling te komen in tijd vormgegeven?
- b. Hoe is in de vervoerconcessie geborgd dat decentrale overheden hierover tijdig kunnen adviseren?
- c. Is dit vóór het indienen van de concept-capaciteitsaanvraag door NS bij ProRail?

#### *Antwoord 92*

Conform de concept-ontwerpconcessie ontvangt NS uiterlijk op 1 april een beleidsprioriteitenbrief. Op 1 oktober moet het ontwerpvervoerplan door NS worden voorgelegd. NS dient binnen deze periode adviezen in te winnen bij decentrale overheden. Onderdeel van het vervoerplan is de voorziene ontwikkeling van het aangeboden vervoer en de dienstregeling op de middellange termijn. Op basis van het vervoerplan gaat NS vroegtijdig het gesprek aan over deze meerjarige ontwikkelingen. Dit is een onderwerp voorzien aan de landsdelige en landelijke OV & spoortafels.

Vervolgens is er een proces dat leidt tot de dienstregeling van volgend jaar. In artikel 42 zijn hierover bepalingen opgenomen. Onder meer is vastgelegd dat deze dienstregeling aansluit bij bovenstaande meerjarige plannen. Daarnaast is het proces van afstemming en advies geschetst. Daarbij is in dit artikel bepaald dat dit tijdig dient te gebeuren. In de toelichting bij dit artikel is aangegeven dat tijdig betekent dat het advies moet worden gevraagd op een zodanig moment dat het advies van wezenlijke invloed kan zijn op de uiteindelijke dienstregeling. Het advies over de dienstregeling voor het volgende jaar zal daardoor voor het indienen van de concept-capaciteitsaanvraag door NS bij ProRail, moeten worden ingewonnen.

#### *Vraag 93*

- a. Welke rol hebben de afzonderlijke decentrale overheden bij de totstandkoming van de beleidsprioriteitenbrief?
- b. Hoe gaat de concessieverlener om met eventueel conflicterende belangen tussen NS en betrokken partijen en tussen betrokken partijen onderling?
- c. Is voorzien in een zodanig ingericht escalatiemodel dat het Rijk hierin een doorslaggevende stem heeft en welke rol speelt de Kamer hierin?

#### *Antwoord 93*

De concessieverlener stelt de beleidsprioriteitenbrief op, mede op basis van bevindingen over de prestaties van NS. De beleidsprioriteitenbrief brengt focus aan in de opgave van NS voor het komende jaar. NS legt vervolgens haar conceptvervoerplan voor aan de diverse betrokken partijen, waaronder de decentrale overheden.

De concessie verplicht NS tot samenwerken met verschillende partijen. Het is belangrijk dat dit ook wederkerig wordt geregeld door de decentrale overheden richting hun vervoerders. Conform de LTSA is er geen

aanwijzingsbevoegdheid indien partijen verschillende meningen zijn toegedaan. Wel zijn er escalatiemechanismen tussen NS en ProRail, tussen decentrale overheden en NS via de landsdelige en landelijke OV & spoorafels, als ook tussen concessieverlener en NS.

Voor de betrokkenheid van uw Kamer wat betreft bij het vervoerplan, verwijs ik naar het antwoord op vraag 99.

*Vraag 94*

Waarom wordt bij het overleg over de beleidsprioriteitenbrief zoals bedoeld in artikel 15, lid 6 wel overlegd met de consumentenorganisaties, ProRail en de decentrale overheden, maar niet met de regionale vervoerders? Bent u bereid om lid 6 zo uit te breiden, dat NS ook verplicht wordt om hierover met de regionale vervoerders te overleggen? Zo nee, waarom niet en wat is dan de resterende waarde van bijvoorbeeld artikel 12 van de concessie, of de doelen uit de LTSA rondom deur-tot-deurvervoer waarvoor gelijkwaardige samenwerking tussen NS en andere vervoerders essentieel is?

*Antwoord 94*

In de concept-ontwerpconcessie wordt voorzien in overleg over het vervoerplan, niet over de beleidsprioriteitenbrief (zie het antwoord op vraag 90 en 91). Daarbij is een adviesrol opgenomen in artikel 15 voor de consumentenorganisaties als vertegenwoordigers van de reizigers, voor ProRail en voor de decentrale overheden als opdrachtgevers voor het regionale openbaar vervoer. Op dit moment kunnen vervoerders elkaar hun jaarlijkse vervoerplannen op basis van vrijwilligheid voorleggen. Dit is geen verplichting. Deze opzet staat samenwerking op de verschillende onderwerpen, zoals ook benoemd in de concessie, niet in de weg.

*Vraag 95*

- a. Welke mogelijkheid tot bezwaar, beroep en onafhankelijke weging van afwegingen wordt geboden als NS afwijkt van adviezen van de andere stakeholders, zoals bedoeld in artikel 15, lid 7?
- b. Welke prikkel heeft NS om daadwerkelijk die adviezen ter harte te nemen in plaats van die gemotiveerd terzijde te schuiven, als de adviezen NS niet aanstaan?
- c. Welke rol speelt de ACM hierin of, als dat geen enkele rol is: bent u bereid om de Vervoerkamer van de ACM aan te wijzen als instantie die op onafhankelijke wijze de weging van belangen en motivering die NS daaraan verbindt, te toetsen en daarover te oordelen? Zo nee, waarom niet?

*Vraag 96*

Wie bepaalt wanneer wel of geen sprake is van een «deugdelijke» (en dus ook: toereikende) motivering, zoals bedoeld in artikel 15 lid 7 en lid 8?

*Antwoord 95 en 96*

Zie het antwoord op vraag 69. Overigens gaat ook van het openbaar maken van het definitieve vervoerplan een regulerende werking uit, omdat dan voor alle partijen en de Kamer inzichtelijk wordt op welke wijze NS met de reacties is omgegaan.

Op de positie van ACM wordt in de inleiding nader ingegaan.

*Vraag 97*

Bent u bereid om aan artikel 15, lid 11 toe te voegen dat u gerechtigd bent om met andere vervoerders in overleg te treden om na te gaan of zij de doelstellingen wel kunnen realiseren zonder aanpassing van prioritering of negatieve verandering van de financiële balans, of hen te vragen om

daarvoor een benchmark aan te leveren? Deelt u de mening dat zo'n recht op benchmark of het benaderen van andere vervoerders bijdraagt aan het daadwerkelijk optimaliseren van de belangen van de reiziger en de belastingbetaler en een prikkel voor NS inbouwt om de best mogelijke prestaties te leveren, vanwege het risico op contesteerbaarheid? Kunt u uw antwoord toelichten?

*Antwoord 97*

De concessie is een alleenrecht. Het benaderen van andere vervoerders om diensten op het hoofdrailnet uit te voeren, zou een gedeeltelijke intrekking van de concessie zijn. De mogelijkheid van (gedeeltelijke) intrekking is opgenomen in de Wet personenvervoer 2000. Dit wordt slechts ingezet wanneer slecht wordt gepresteerd en als ultimum remedium. Het instrument moet proportioneel zijn (behoorlijk bestuur). Overigens kan in het aanvullend onderzoek dat is voorzien in artikel 15 de marktconformiteit van de informatie van NS getoetst laten worden. Ook andere instrumenten als audits en benchmarks behoren tot de mogelijkheden.

*Vraag 98*

Is het mogelijk de prestatie-indicatoren uit artikel 15, lid 13 door een onafhankelijke partij te laten meten?

*Antwoord 98*

Zie de beantwoording op vraag 47 en 48.

*Vraag 99*

Waarom wordt het vervoerplan (artikel 15, lid 15) pas openbaar nadat het ministerie ermee heeft ingestemd? Waarom is hier niet gekozen voor een voorhangprocedure en bent u bereid om die alsnog in te voegen, zodat de Kamer de keuzes van NS en van u kan controleren voordat die vastgelegd worden, in plaats van daarna?

*Antwoord 99*

Vanuit mijn rol als bewindspersoon en concessieverlener is de aansturing van de concessiehouder mijn verantwoordelijkheid. Het is aan uw Kamer om mij daarbij te controleren. In dat licht is een voorhangprocedure voorafgaand aan de instemming met het vervoerplan niet passend. Onder meer bij de bespreking van het vervoerplan kan de Tweede Kamer aangeven wat haar wensen zijn voor latere jaren, zodat hiermee rekening kan worden gehouden bij het opstellen van een volgend vervoerplan. Het is aan de concessieverlener om daar binnen de beschikbare instrumenten invulling aan te geven.

*Vraag 100*

- a. Klopt het dat er volgens artikel 17, lid 3 slechts één KPI per jaar toegevoegd mag worden?
- b. Zet u zichzelf niet onnodig klem tegenover NS, door een maximum van slechts één extra KPI af te spreken?
- c. Waarom is er niet voor gekozen dat er ten minste één is toegestaan en dat eventuele extra additionele prestatie-indicatoren in overleg mogelijk zijn?
- d. Kunnen in de herijkingsjaren (artikel 17, lid 5) wel een, bij wijze van spreken onbeperkt, aantal aanvullende KPI's opgelegd worden?
- e. Wat gebeurt er als NS wanpresteert op meerdere punten die op dat moment een nieuwe KPI rechtvaardigen, of als de Kamer een nieuwe KPI wenst: bent u dan in staat om toch alle benodigde KPI's alsnog op te leggen en dus alsnog het nu afgesproken aantal KPI's oneindig uit te breiden als daarvoor een goede rechtvaardiging of een door de Kamer uitgesproken wens bestaat? Zo nee, deelt u de mening dat het

aantal KPI's in het contract dan dus bij aanvang substantieel uitgebreid moet worden omdat dit in de toekomst niet mogelijk is?

*Antwoord 100*

De concessie stuurt via een gerichte set concrete prestatie-indicatoren om de focus aan te brengen in wat de echte opgaven voor NS zijn. In de concessie is dit verder ingevuld met informatie-indicatoren en maximaal 13 prestatie-indicatoren, waarvan er 1 prestatie-indicator nog niet is benoemd. Ook heeft de concessieverlener naast outputsturing de mogelijkheid om de uitvoering van programma's te vergen. Er is bewust gekozen voor een stabiel sturingsarrangement. Het verbeteren van de kwaliteit van het spoor vergt tijd, daarom liggen de prestatie-indicatoren voor een aantal jaar vast. Het sturingsarrangement moet effectief prikkelen, maar niet zijn doel voorbij schieten.

Wanneer sprake is van een groot reizigersbelang dat niet tot uitdrukking komt in de overige prestatie-indicatoren kan de extra prestatie-indicator worden toegevoegd. Bovendien kunnen de prestatie-indicatoren, indien de actualiteit daarom vraagt, op de ijkmomenten in 2017, 2020 en 2023 worden gewijzigd. Zie nader het antwoord op vraag 41.

Overigens worden er aanvullende informatie-indicatoren gevergd en zal bij het uitvoeren van een verbeterprogramma worden gezocht naar een informatie-indicator die de voortgang van het programma weergeeft.

*Vraag 101*

Waarom is gekozen voor een driejaarlijkse herijking van de concessie? Bent u bereid om dat op jaarlijkse basis te organiseren? Deelt u de mening dat door jaarlijks te monitoren en herijken en daarbij een grote mate van detailinzicht te hebben, bijsturing op de prestaties veel beter mogelijk is dan nu het geval is en de rol van concessieverlener, maar ook die van politiek verantwoordelijke voor een bedrijf dat dagelijks miljoenen reizigers en belastingbetalers vervoert, dus ook beter ingevuld kan worden? Zo nee, waarom niet?

*Antwoord 101*

Er is gekozen voor een driejaarlijkse herijking, omdat het verbeteren van de kwaliteit van het spoor vergt tijd. De concessiehouder moet de ruimte krijgen om over meerdere jaren verbeteringen te realiseren. De prestaties voor de middellange termijn geven ook duidelijkheid over wat er van NS wordt verwacht. Zie nader het antwoord op vraag 100.

Ik deel de mening dat om de concessie effectief te monitoren informatie over het presteren van NS nodig is, ook gedifferentieerd. Dit intensiever dan op jaarlijkse basis. De concessie verplicht NS tot het bieden van gedifferentieerd inzicht in haar presteren op een actuele en toegankelijke wijze. Deze informatie wordt publiek, dus ook de reizigers en de in het spoorstelsel betrokken partijen beschikken over deze informatie. Op deze wijze is transparant waar verbetering nodig is. Dit kan ook aanleiding zijn tot een verbeterprogramma. Publieke transparantie is bovendien een prikkel, bijvoorbeeld voor de consumentenorganisaties om het gesprek met NS te voeren. Monitoren geschiedt daarnaast middels onder meer de halfjaarlijkse verantwoordingsrapportages. Informatie-indicatoren kunnen overigens jaarlijks worden toegevoegd.

*Vraag 102*

Waarom is er in artikel 17, lid 11 gekozen voor de formulering «regelmatige klachten of uitkomsten van klantonderzoeken»? Bent u bereid deze zaken allebei te vragen?

#### *Antwoord 102*

Ja, dat wordt gewijzigd in de ontwerpconcessies die aan uw Kamer ter voorhang wordt gezonden.

#### *Vraag 103*

- a. Waarom wordt ingeval van wanprestatie niet gekozen voor beëindiging van (een deel van) het contract, zoals dat normaal bij een contract ook loopt?
- b. Na hoeveel maal is voldoende sprake van «herhaaldelijk» onder de bodemwaarde blijven om tot een programma zoals in artikel 18, lid 2 sub a over te gaan?
- c. Waarom moet sprake zijn van «herhaaldelijk» niet presteren (artikel 18, lid 2 sub a) voordat een programma opgesteld moet worden?
- d. Waarom wordt bijvoorbeeld niet gekozen voor een three-strikes-out systeem waarbij één maal niet presteren en de bodemwaarde niet halen voldoende is om direct actie te eisen, twee maal niet presteren reden is om te dreigen met beëindiging van de concessie voor dat specifieke deel waarop slecht gepresteerd wordt, en drie maal niet presteren reden is tot daadwerkelijke beëindiging van de aanbesteding? Denkt u niet dat daarmee een veel betere en effectievere prikkel wordt neergelegd, dan te kiezen voor het opstellen van een programma dat ook pas na herhaaldelijk wanpresteren aan de orde komt?

#### *Antwoord 103*

De Wet personenvervoer 2000 voorziet in de mogelijkheid de concessie geheel of gedeeltelijk in te trekken indien is gebleken dat de concessiehouder de concessie niet naar behoren uitvoert of heeft uitgevoerd. Intrekken van de concessie heeft grote gevolgen. Dit instrument moet proportioneel worden toegepast. Dat vergt een afweging per situatie, zie nader het antwoord op vraag 18. De voorgestelde systematiek van beëindigen van de concessie mist de mogelijkheid voor een dergelijke afweging.

In de concessie is gekozen voor een ander sanctieregime dan het three-strike-out systeem. Van geval tot geval zal worden bepaald of sprake is van «herhaaldelijk niet presteren» als bedoeld in artikel 18, lid 2, onderdeel a. van de concessie. Onder meer de oorzaak van het niet behalen van de bodemwaarde en de eventuele oplossingen daarvoor worden daarbij betrokken. Als prestaties bij herhaling niet goed zijn wordt een verbeterprogramma opgezet.

#### *Vraag 104*

- a. Is er al een wetswijziging in de maak om de vertrouwelijke data over reizigersaantallen openbaar te maken?
- b. Zo ja, wanneer kan de Kamer deze wijziging verwachten?
- c. Zo nee, waarom niet?
- d. Welke wet moet hiervoor gewijzigd worden?

#### *Vraag 105*

Wanneer wordt het voor alle vervoerders wettelijk verplicht de data over reizigersaantallen en data die beschikbaar komen met het OV-chipkaartsysteem openbaar te maken (artikel 19, lid 4)? Waarom verplicht u dit voor NS niet gewoon vanaf de start van de concessie?

#### *Antwoord 104 en 105*

Er is een wijziging van de Wet Personenvervoer 2000 in voorbereiding die het mogelijk maakt om regels te stellen aan vervoerbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het OV. Daaronder valt ook de mogelijkheid om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen over

het beschikbaar stellen van gegevens over de, uit het gebruik van de OV-chipkaart af te leiden, reizigersstromen; dit wetsvoorstel wordt in het najaar van 2014 bij uw Kamer ingediend. Zie nader het antwoord op vraag 87. In de concessie heb ik voor NS de verplichting opgenomen om, zolang de afspraak niet voor alle vervoerders geldt, deze OV-chipkaartgegevens (vertrouwelijk) ter beschikking te stellen.

*Vraag 106*

- a. Vindt de toedeling van kosten en opbrengsten in artikel 21 plaats per gereden lijn?
- b. Zo nee, waarom niet?

*Vraag 107*

Kunt u een opsomming verstrekken van de activiteiten die onder de concessie vallen, zoals bedoeld in artikel 21, zodat duidelijk is waarvoor NS zich wel respectievelijk niet zal verantwoorden aan de concessiehouder? Hoe wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

*Antwoord 106 en 107*

De bijlage die de wijze specificeert waarop de financiële verantwoording ziet, volgt in het ontwerp van de vervoerconcessie die ter voorhang aan uw Kamer wordt toegezonden. Die verantwoording richt zich op de vervoerdiensten die vallen onder de concessie. Het betreft niet de verantwoording van de overige activiteiten die door NS worden verricht, waaronder bijvoorbeeld de exploitatie van de winkels op stations.

*Vraag 108*

Waarom is gekozen voor het bedrag van 500.000 euro als boete per prestatie-indicator bij het niet halen van de streefwaarden, en waarom voor het plafond van 6,5 miljoen euro?

*Vraag 109*

- a. Waarom is er bij de boetesystematiek voor gekozen om de boete te maximaliseren op een half miljoen euro per categorie, in plaats van de mogelijkheid open te laten om bij een wanprestatie ook een volledige boete van 6,5 miljoen op te leggen voor die ene categorie?
- b. Is dit geen achteruitgang ten opzichte van de bestaande systematiek, bijvoorbeeld omdat NS onder de huidige concessie een maximumboete van 2,75 miljoen euro kan verbeuren als zij (bijvoorbeeld) stelselmatig te veel vertraging boekt, terwijl zij onder de nieuwe concessie niet meer dan 0,5 miljoen euro als boete opgelegd kan krijgen? Kunt u dit gedetailleerd toelichten?

*Vraag 110*

Welk effect heeft een maximumboete van 6,5 miljoen euro volgens u, wetende dat NS een omzet van circa 2 miljard euro haalt uit het reizigersvervoer en daarbij niet hoeft te vrezen dat reizigers kunnen overstappen naar een andere vervoerder als NS niet presteert? Denkt u dat een boete van nog geen drie procent van de jaaronzet echt effect heeft op de prestaties van NS? Zo ja, waarop is dat standpunt gebaseerd?

*Vraag 111*

Waarom is gekozen voor het bedrag van 1,5 miljoen euro als boete per prestatie-indicator bij het niet halen van de streefwaarden bij de mid term review?

*Vraag 112*

Waarom wordt de boete voor het niet halen van de streefwaarde bij de mid term review gemaximeerd op een niet-geïndexeerd bedrag van 1,5 miljoen euro en daarmee op minder dan één procent van de huidige

omzet uit het reizigersvervoer? Welke effectieve prikkel tot prestatie gaat volgens u uit van die hoogte van de maximumboete?

*Vraag 113*

Kunt u uitleggen waarom de boetes niet geïndexeerd worden, terwijl de opbrengst waaruit die boetes betaald worden (het treinkaartje van de reiziger) wel geïndexeerd wordt en jaarlijks zelfs flink stijgt? Hoe is dat uit te leggen aan de reiziger, of aan de belastingbetaler?

*Vraag 114*

Is over de hoogte, de effectiviteit en de systematiek van de boetes extern advies gevraagd? Zo ja, kunt u die adviezen binnen één week naar de Kamer sturen? Zo nee, bent u bereid om alsnog dergelijk advies te halen bij externe deskundigen of de Rekenkamer en dat advies uiterlijk twee weken voor het algemeen overleg van 17 juni 2014 naar de Kamer te sturen?

*Vraag 115*

Wat zouden de boetes in de afgelopen drie jaar zijn geweest als met de nu voorgestelde systematiek wordt gerekend?

*Vraag 116*

Deelt u de mening, dat waar het gaat om de boetes die aan NS opgelegd kunnen worden, een boete voor een staatsbedrijf per definitie vestzakbroekzak is, maar een boete van deze omvang (een half miljoen euro per KPI en een maximum van 6,5 miljoen euro voor alle KPI's samen) veel te laag is om tot een echt presterend bedrijf te komen?

*Vraag 117*

Hoe kan het dat de overheid via bijvoorbeeld de Mededingingswet of de fiscale wetgeving boetes kan opleggen aan het bedrijfsleven van vele tientallen procenten van de omzet, terwijl het eigen staatsbedrijf NS niet meer dan enkele miljoenen moet afdragen die procentueel nauwelijks deel uitmaken van de totale omzet? Welke prikkel genereert dat voor het staatsbedrijf NS om daadwerkelijk effectief te presteren?

*Antwoord 108 tot en met 117*

Doel van de nieuwe sturing is om NS te prikkelen tot verbetering van de prestaties. De boetes maken daarbij deel uit van een breder pakket aan sturingsinstrumenten. Een korte schets daarvan is in de inleiding gegeven. Over de algemene sturing en de sturing met de concessies heeft het Critical Review Team als ook de Klankbordgroep mij geadviseerd. Daarnaast heeft mijn ministerie zich laten informeren over buitenlandse stelsels en de stelsels bij andere overheden. Ook is het gesprek gevoerd met het Ministerie van Economische Zaken en het Ministerie van Financiën die expertise hebben in andere sectoren.

Deze informatie en ervaringen met het boeteregime van de huidige concessie hebben tot de in de ontwerpconcessie opgenomen boetesystematiek geleid. Er is voor gekozen om te werken met een jaarlijkse boete en met een boete of bonus op de prestaties in 2019. Deze boetes gaan fors omhoog ten opzichte van de huidige situatie. De jaarlijkse boete is aan de orde bij het niet behalen van de bodemwaarde, waarmee de basiskwaliteit tot uiting komt. De mogelijke boete bij de midterm review geldt in geval van het niet halen van de voor 2019 gestelde streefwaarden. Het boeteregime moet in samenhang worden beoordeeld. Jaarlijks geldt een maximum van 6,5 miljoen euro (500.000 euro per prestatie-indicator) met daarenboven maximaal 19,5 miljoen euro in 2019 en 2024 (1,5 miljoen euro per prestatie-indicator), wanneer de streefwaarden niet worden gehaald. Daarnaast is ook de wettelijke mogelijkheid om een last onder

dwangsom op te leggen van belang. Hiermee wordt invulling gegeven aan het voornemen in de LTSA om de boete te verhogen.

Het bedrag dient als financiële prikkel om NS tot gedragsverandering te bewegen en moet daarbij haar doel niet voorbij schieten. Daarom is gekozen de boete te maximaliseren. Dit is een kwestie van proportionaliteit. Als NS over de gehele linie goed presteert, behalve op 1 prestatie-indicator, zou een boete van 6,5 miljoen euro niet redelijk zijn. Minstens zo belangrijk is de negatieve publiciteit die NS ten deel valt, indien een boete moet worden betaald. Het is voor NS van belang dit te voorkomen. Onder de huidige concessie krijgt NS een hersteltermijn, onder de nieuwe concessie is de boete direct opeisbaar. Conform de huidige situatie zijn de boetes niet geïndexeerd.

Een volledige beantwoording van de vraag wat de boetes in de afgelopen drie jaar zouden zijn geweest als met de nu voorgestelde systematiek wordt gerekend, is niet mogelijk omdat een deel van de voorgestelde prestatie-indicatoren in de ontwerpvervoerconcessie niet één op één aansluit bij de huidige prestatie-indicatoren. Van deze nieuw geformuleerde prestatie-indicatoren zijn geen realisatiewaarden voorhanden over de afgelopen drie jaren. Wel kan een indicatief beeld geschetst worden op basis van de vijf prestatie-indicatoren die één op één worden voortgezet.

Wanneer de prestaties van NS in 2011, 2012 en 2013 worden getoetst aan de bodemwaarden dan geldt dat op 1 indicator een boete van 500.000 euro van toepassing is. Wanneer de resultaten van NS in 2011, 2012, 2013 worden getoetst aan de streefwaarden dan leidt dit voor de 5 prestatie-indicatoren waar informatie over bekend is tot respectievelijk de volgende boetes: 2,5 miljoen, 5,0 miljoen en 4,5 miljoen euro. NS komt dan niet in aanmerking voor een bonus. De verwachting en het streven is uiteraard dat NS de komende jaren tot een aanmerkelijke kwaliteitsverbetering komt ten opzichte van de resultaten van de afgelopen drie jaar.

Bij een boete voor NS is geen sprake van vestzak-broekzak. Balansen en resultatenrekeningen van een staatsdeelneming maken geen onderdeel uit van de Rijksbegroting. NS wordt door haar aandeelhouder afgerekend op de behaalde resultaten. Ik reken NS af op de vervoerprestaties.

#### *Vraag 118*

- a. Wanneer is sprake van een situatie waarin het «ultimum remedium» gerechtvaardigd is voor individuele lijnen?
- b. Welk objectief beoordelingskader of welke beslisboom wordt daarvoor toegepast?
- c. Als dat er niet is, bent u bereid om hiervoor een concreet en objectief beoordelingsmechanisme te ontwikkelen? Zo nee, waarom niet?

#### *Antwoord 118*

Zie de beantwoording van vraag 18.

#### *Vraag 119*

- a. Waarom is voor (alleen) de sanctiemechanismen boete, last onder dwangsom en intrekking van de concessie als ultieme remedie gekozen?
- b. Heeft u extern advies gevraagd, bijvoorbeeld bij deskundigen op het vlak van aanbesteding en inkoop, over meer en andere, effectieve vormen van sanctionering die mogelijk zijn? Zo ja, kunt u dat advies binnen één week naar de Kamer sturen? Zo nee, waarom niet?
- c. Kunt u uitleggen waarom niet gekeken is naar de volgende sanctiemechanismen: het uit de hoofdrailnetconcessie halen van individuele lijnen waarop NS structureel onderpresteert; toepassing van een

three strikes out-systeem, waarbij eerst een waarschuwing, dan een dreiging met aanbesteding en dan een daadwerkelijke aanbesteding wordt toegepast van dat deel van de concessie, waarop NS onderpresteert; het verplicht in onderaanneming geven van lijnen aan een niet aan NS gelieerde onderneming en het toepassen van een managementaanbesteding?

*Antwoord 119*

Er is sprake van meer mechanismen dan de boetes, last onder dwangsom en intrekking van de concessie. Een schets van het handavingsinstrumentarium en de prikkels is opgenomen in de inleiding. Ten aanzien van de vraag naar extern advies verwijs ik naar het antwoord op vraag 110 tot en met 117. Over de mogelijkheden van het intrekken (van een deel) van de concessie wordt u geïnformeerd in het antwoord op vraag 103. Een managementaanbesteding is daarbij een van de mogelijkheden om een aanbesteding vorm te geven. Mede naar aanleiding van de motie De Rouwe worden alternatieve prikkels, naast de boete, onderzocht. Hierover wordt uw Kamer geïnformeerd bij toezending van de ontwerpconcessie.

*Vraag 120*

Waarom is er niet voor gekozen om NS te verplichten om lijnen af te stoten als zij daarop structureel niet de afspraken nakomt?

*Antwoord 120*

Het afstoten van lijnen betekent een gedeeltelijke intrekking van de concessie. De mogelijkheid om de concessie gedeeltelijk in te trekken is opgenomen in de Wet personenvervoer 2000 en behoort tot het beschikbare sanctioneringsmechanisme. Vanuit het oogpunt van samenwerking, en niet vanuit sanctionering is wel in de concessie de ruimte gecreëerd voor onderaannemerschap door artikel 2 lid 4. Zie verder ook de beantwoording van vraag 18 en 103.

*Vraag 121*

Zijn er ook andere maatregelen overwogen om NS en ProRail steviger te prikkelen beter te presteren? Zo ja, welke en waarom is daar uiteindelijk niet voor gekozen?

*Antwoord 121*

Mede naar aanleiding van de motie De Rouwe worden alternatieve prikkels, naast de boete, onderzocht. Hierover wordt uw Kamer geïnformeerd bij toezending van de ontwerpconcessies.

*Vraag 122*

Kan een boete worden weggestreept tegen een beloning op een andere prestatie-indicator? Zo ja, doet dat geen afbreuk aan het sanctionering-systeem?

*Antwoord 122*

Voor zover het de jaarlijkse overschrijding van de bodemwaarde betreft, geldt een boete (maximaal 6,5 miljoen euro). Met betrekking tot de streefwaarden in 2019 wordt elke prestatie beoordeeld. Daarbij is de maximale boete (19,5 miljoen euro) aanzienlijk hoger dan de eventueel uit te keren beloning (maximaal 10 miljoen euro). Ook zijn de criteria om voor een beloning in aanmerking te komen, strenger dan voor de boete.

*Vraag 123*

- a. Hebben investeringen in betere prestaties omdat bijvoorbeeld NS niet goed functioneert, invloed op het dividend?
- b. Worden er in zo'n geval ook hogere eisen aan efficiency gesteld?

#### *Antwoord 123*

Het dividend dat NS uitkeert aan haar aandeelhouder is afhankelijk van de financiële situatie van NS als gehele onderneming. Hierbij is op voorhand niet aan te geven of specifieke investeringen in betere prestaties het dividend beïnvloeden. In algemene zin vergt de concessie al efficiency van NS door de verhoging van de concessieprijs, ten opzichte van de huidige concessie, naar aanleiding van de efficiencyopgave vanuit het regeerakkoord van het kabinet Rutte I.

#### *Vraag 124*

- a. Waar wordt een eventuele beloning voor NS van betaald?
- b. In welke gevallen wordt een beloning toegewezen?
- c. Is er aan beloningen nog een bestedingseis verbonden?

#### *Antwoord 124*

Een eventuele beloning komt ten laste van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Een beloning wordt toegewezen, indien NS de streefwaarden in 2019 ruimschoots haalt. Dat wil zeggen wanneer de gerealiseerde prestaties meer dan 1% boven de streefwaarden liggen. Belangrijk is dat de streefwaarden ambitieus zijn. Overschrijding van de streefwaarden met 1% vereist een nog grotere ambitie. NS wordt geprikkeld deze ambitie te laten zien en hier naar te handelen. Alleen in dat geval zal zij kans maken op een beloning. Aan de besteding door NS van een eventuele beloning zijn geen voorwaarden verbonden.

#### *Vraag 125*

- a. Wat wordt in artikel 26, lid 1 verstaan onder vergelijkbare ondernemingen? Vindt u het zinvol om ook een vergelijking te eisen tussen de prestaties van stoptreindiensten van NS op het hoofdrailnet en stoptreindiensten op decentrale lijnen? Zo nee, waarom niet?
- b. Waarom voert NS de benchmark zelf uit? Licht het niet meer in de rede dat de concessieverlener de benchmark uitvoert of door een onafhankelijke partij laat uitvoeren?

#### *Antwoord 125*

Het doel van benchmarking is continue prestatieverbetering. NS vergelijkt haar prestaties met bedrijven die vergelijkbaar zijn om daarmee te voorkomen dat «appels met peren» worden vergeleken en omdat de kans groter is dat dit bruikbare best practices oplevert. Daarbij schrijft de concessie bewust niet voor wat vergelijkbare ondernemingen zijn, omdat dit voor onderwerpen ook kan verschillen. NS maakt op dit moment een vergelijking met middelgrote spoorwegbedrijven met een intensieve vervoersoperatie (hoge frequenties, veel treinen per km spoor, veel reizigers per trein), middellange reisafstanden, etc. NS kijkt bijvoorbeeld naar Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NSBM) en de Deutsche Bahn (DBB). Doordat NS meer informatie beschikbaar stelt over haar prestatie op lijnen-niveau wordt het voor de deelnemers aan de landsdelige en landelijke OV & spoortafels mogelijk prestaties te vergelijken tussen verschillende vervoerders en daarover het gesprek aan te gaan.

Naast dat een benchmark een middel is om de prestaties van NS ten opzichte van andere ondernemingen in beeld te brengen, is het tevens een belangrijk instrument om een organisatie als NS tot verbetering aan te zetten en actief te leren van de andere organisaties waar de benchmark wordt uitgevoerd. Het effect hiervan is het grootst wanneer NS de benchmark zelf uitvoert. In het geval dat ik dat nodig acht, heeft de concessieverlener het recht om een benchmark uit te laten voeren op deze onderdelen.

### *Vraag 126*

- a. Wanneer is voldaan aan een «zo onbelemmerd mogelijke deur-tot-deur reis», zoals bedoeld in artikel 28, en wanneer is de norm «zo onbelemmerd mogelijk» bereikt: is dat als de reistijd objectief gezien de kortste is en wie bepaalt dat? Wie hakt de knoop door als blijkt dat het optimale voorstel in de zin van de kortste reistijd niet gerealiseerd wordt, omdat vervoerders onderling verschillende belangen hebben? Hoe worden onafhankelijke partijen zoals ACM of ProRail daarin betrokken?
- b. Deelt u de mening dat de onbelemmerde deur-tot-deur reis als doel alleen gehaald kan worden als samenwerking tussen alle vervoerders gerealiseerd wordt, waarbij de individuele (concurrentie)belangen ondergeschikt gemaakt worden aan het belang van de kortst mogelijke reistijd? Zo ja, bent u bereid om NS daarop aan te spreken en daartoe aan te sporen, zodat NS begrijpt wat op dit punt van haar verwacht wordt en zij daarop ook aangesproken kan worden?
- c. Welke instrumenten heeft u om dat zo nodig af te dwingen? En als die instrumenten er niet zijn: welke instrumenten heeft u voor ogen om dat alsnog te regelen en welke rol kent u daarin toe aan de Vervoerkamer van de ACM, respectievelijk aan ProRail?

### *Antwoord 126*

In de LTSA zijn diverse verbeterpunten voor de deur-tot-deur reis genoemd. Dit betreft bijvoorbeeld verbetering van de reisinformatie en het verbeteren van aansluitingen van vervoerders op elkaar. Verkorting van de reistijd is daarmee niet de enige maatstaf. Zowel in de uitvoeringsagenda van de LTSA als in de concessie is opgenomen dat de vervoerders uiterlijk in 2015 gezamenlijk een dashboard moeten ontwikkelen, waaronder in ieder geval een indicator voor de deur-tot-deur reistijd. Hiermee kunnen aan de landsdelige en landelijke OV & spoortafels de verbeteringen van de deur-tot-deur reis gemonitord worden. De tafels zijn gebaseerd op een consensusmodel met escalatiemogelijkheden naar een landelijke tafel, zodat er knopen kunnen worden doorgesneden wanneer dat op bijvoorbeeld het landsdelig niveau niet gebeurt.

Een onbelemmerde deur-tot-deur reis wordt vooral bereikt wanneer er sprake is van een optimale samenwerking. De belangen van de reiziger moeten voorop staan. Samenwerking vergt inspanning van meerdere partijen. Middels deze concessie wordt NS opgedragen om samen te werken met diverse partijen. Wanneer NS niet voldoende invulling geeft aan deze samenwerking zal ik NS hier zeker op aanspreken. In de LTSA is opgenomen dat de andere concessieverlenende overheden een gelijklopende opdracht aan hun vervoerders mee dienen te geven. Overigens heeft NS ook zelf mogelijkheden om de deur-tot-deur reis te beïnvloeden. Het verkorten van rijtijden speelt hier bijvoorbeeld een rol.

NS wordt naast de verplichtingen die in de concessie zijn opgenomen geprikkeld om de deur-tot-deur reis te verbeteren door de opname van enkele prestatie-indicatoren die hier betrekking op hebben. De inzichten uit het dashboard worden betrokken bij de herijking van deze prestatie-indicatoren. De combinatie van het samenwerkingsmodel en de afrekening op prestatie-indicatoren geeft mij een voldoende instrumentarium.

### *Vraag 127*

In hoeverre worden de indicatoren van NS en de andere vervoerders zo op elkaar afgestemd dat enige flexibiliteit mogelijk blijft, waardoor er tussen vervoerders een prikkel ontstaat om bij bijvoorbeeld vertraging op elkaar te wachten, zelfs als dat leidt tot slechtere punctualiteitscijfers van

een enkele vervoerder? Indien dat gebeurt, op welke wijze dan? Zo niet, waarom niet?

*Antwoord 127*

De vervoerders moeten gezamenlijk een dashboard van informatie-indicatoren ontwikkelen waarmee de verbetering van de reis van deur tot deur in beeld wordt gebracht. Zie ook het antwoord op vraag 126. Op basis van deze gedeelde inzichten kunnen de vervoerders met elkaar bepalen op welke operationele wijze de reis van deur tot deur geoptimaliseerd kan worden.

Verder geeft de opgenomen prestatie-indicator reizigerspunctualiteit weer voor welk percentage van de reizigers de treinreis is geslaagd. Dat wil zeggen dat binnen het hoofdrailnet de trein daadwerkelijk heeft gereden, minder dan vijf minuten vertraging bij aankomst had en de voor de overstappers geplande aansluiting is gehaald. Onder deze indicator is binnen de dienstregeling dus sprake van enige flexibiliteit die niet onmiddellijk leidt tot het niet halen van de prestatie-indicator op reizigerspunctualiteit. Maar betrouwbaarheid is voor de reizigers een belangrijke kwaliteitseis.

*Vraag 128*

Vindt er naast de verplichte samenwerking tussen vervoerders ook (verplicht) overleg plaats tussen concessiehouders zodat de indicatoren op elkaar worden afgestemd ten behoeve van het deur-tot-deur beleid? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

*Antwoord 128*

Het daadwerkelijk verbeteren van de deur-tot-deur reis vereist intensieve samenwerking over de concessies heen. Daarom zijn onder meer de landsdelige en landelijke OV & spoortafels ingericht. Deelnemers aan deze tafels kunnen daarbij gebruik maken van de inzichten die voortkomen uit het dashboard dat vervoerders voor de deur-tot-deur reis in gezamenlijkheid zullen ontwikkelen. Overigens is het opnemen van gelijklopende afspraken in de vervoerconcessies van de verschillende concessieverleners cruciaal.

*Vraag 129*

Op welke wijze is bij samenwerking van NS met andere partijen om een goede deur-tot-deur reis te bewerkstelligen de wederkerigheid vastgelegd, zoals deze ook is geregeld tussen NS en de infrastructuurbeheerder?

*Antwoord 129*

In het kader van de LTSA is afgesproken dat de decentrale overheden in de door hen uit te geven concessies afspraken over samenwerking met NS en de infrastructuurbeheerder en andere vervoerders vastleggen. De afspraken die in alle vervoerconcessies dienen te worden verankerd zijn opgenomen in bijlage C van de LTSA deel 2.

*Vraag 130*

Gelden er ook streefwaarden voor het nemen van initiatieven ter verbetering van de deur-tot-deur reis, bijvoorbeeld waar het gaat om fietsenstallingen?

*Antwoord 130*

In de concept-ontwerpconcessie zijn streefwaarden opgenomen voor onderdelen van de deur-tot-deur reis, bijvoorbeeld de kwaliteit van de aansluitingen en de reisinformatie in de treinketen. Om de verbetering van de deur-tot-deur reis in beeld te brengen zullen de vervoerders in 2015 een dashboard ontwikkelen (zie ook de beantwoording op vraag

126). Bij de herijking van de set prestatie-indicatoren, bedoeld in artikel 17, worden de inzichten uit dit dashboard betrokken.

*Vraag 131*

- a. Waarom wordt de in de toelichting van artikel 29, lid 1 gedefinieerde redelijke loopafstand voor gratis fietsparkeermogelijkheden niet in het artikel zelf opgenomen?
- b. Waarom wordt er ook niet gesproken over «voldoende» gratis fietsparkeermogelijkheden?

*Vraag 132*

Wat vindt u een redelijke loopafstand tussen fietsparkeerplaatsen en het station?

*Antwoord 131 en 132*

In overleg met Fietsersbond en VNG is bepaald dat de gratis fietsparkeermogelijkheden op maximaal 400 meter van een station mogen liggen om voor medefinanciering in aanmerking te komen<sup>21</sup>. Deze afstand vind ik redelijk. Voor de duidelijkheid wordt deze in de ontwerpconcessie opgenomen.

In artikel 29, lid 1 is opgenomen dat NS in redelijkheid, samen met andere partijen, zorgt voor voldoende fietsparkeerplaatsen in de stationsgebieden en voor optimale benutting van de beschikbare fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied. Dit betekent dat er zowel voldoende gratis als voldoende betaalde fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied aanwezig zijn, en zodanig benut worden dat niet één van beide categorieën overvol of leeg staat.

*Vraag 133*

Hoe groot is het tekort aan fietsparkeerplaatsen momenteel naar schatting? En hoeveel wordt dat in de nabije toekomst (vijf à tien jaar)?

*Vraag 134*

Op welke stations zijn de grootste tekorten aan fietsparkeerplaatsen? Welke concrete oplossingen worden daar gezocht?

*Antwoord 133 en 134*

Zoals uw Kamer 12 mei 2014 is gemeld<sup>22</sup>, is de verwachting zonder uitvoering van het Actieplan «Fietsparkeren bij Stations» op basis van voorlopige prognoses een tekort van circa 82.000 tot 145.000 stallingsplaatsen in 2020. Voor 2030 is het tekort zonder uitvoering van dit Actieplan naar verwachting 92.000 tot 185.000 plaatsen.

Het huidige netto tekort wordt door ProRail geschat op circa 10.000 stallingsplaatsen. Voor onbetaald parkeren is er een tekort van 44.000, maar in betaald/bewaakte stallingen en fietskluizen staan volgens tellingen rond de 35.500 plaatsen leeg.

De 32 stations waar naar verwachting van ProRail de tekorten het grootst zijn (zonder uitvoering van het Actieplan), zijn vermeld in bovenvermelde brief. Op deze stations is ruim 60 procent van de benodigde uitbreiding voorzien en – uitgaande van maximaal 50 procent cofinanciering – circa 80 procent van het beschikbare budget nodig.

Om de tekorten op met name de top-32 locaties aan te pakken, zijn en worden pilots gestart, gericht op bestaande capaciteit optimaal benutten en komen tot sluitende integrale business cases. Een opsomming van

<sup>21</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 317

<sup>22</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 485

enkele pilots is opgenomen in genoemde brief van 12 mei jl. Verder ben ik in overleg met CROW-Fietsberaad, decentrale overheden, ProRail, vervoerders en de Fietsersbond om de geconstateerde knelpunten nader te bespreken en te bezien hoe deze kunnen worden opgelost.

*Vraag 135*

In hoeverre is het redelijk om de verantwoording voor voldoende fietsparkeerplaatsen primair bij NS neer te leggen, gezien de enorme tekorten aan stallingsruimte voor fietsen rondom grote stations?

*Antwoord 135*

NS is niet de enige relevante partij. Ook gemeenten en ProRail hebben hier een verantwoordelijkheid. Daarom staat in art 29, lid 1 dat NS in redelijkheid, samen met andere partijen, zorgt voor voldoende fietsparkeerplaatsen in de stationsgebieden en voor optimale benutting van de beschikbare fietsparkeerplaatsen in het stationsgebied. Het Actieplan «Fietsparkeren bij stations» ondersteunt betrokken partijen financieel.

*Vraag 136*

- a. Wie is er eindverantwoordelijke voor het Actieplan «Fietsparkeren bij Stations»?
- b. Kan het fietsparkeren niet worden overgeheveld naar gemeenten? Zo ja, gaat dat ook gebeuren? Zo nee, waarom niet?

*Antwoord 136*

In 2011 is uw Kamer geïnformeerd over het Actieplan «Fietsparkeren bij Stations»<sup>23</sup>. Met het Actieplan, waarvoor ik opdrachtgever ben, worden de decentrale overheden financieel ondersteund, door tot 2020 de bouw van extra fietsparkeerplaatsen te cofinancieren onder bepaalde voorwaarden. Of decentrale overheden gebruik maken van het aanbod, is aan de decentrale overheden. In het Actieplan is opgenomen dat de verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid vanaf 2020 volledig bij de decentrale overheden komt te liggen. Overigens ziet het Actieplan niet op de exploitatie.

*Vraag 137*

Wat betekent de volgende passage op pagina 76: «In aanloop naar de voorgenomen decentralisatie van beleid, bij waar gemeentes verantwoordelijk worden voor [...] fietsenstallingen»? Is en blijft NS niet verantwoordelijk?

*Antwoord 137*

NS blijft verantwoordelijk voor de openingstijden van fietsenstallingen die bij haar in beheer zijn. Deze stallingen dient zij open te stellen voor reizigers vanaf minstens een kwartier voor het begin tot minstens een kwartier na het einde van de dienstregeling, respectievelijk na de feitelijke aankomst van de laatste trein, niet zijnde een nachttrein. Conform het Actieplan fietsparkeren komt het fietsbeleid vanaf 2020 volledig bij de decentrale overheden te liggen. De toelichting meldt dat NS ook in aanloop naar deze decentralisatie constructief meewerkt aan initiatieven van gemeenten.

*Vraag 138*

- a. Waarom wordt in artikel 29 de HSL-Zuid uitgesloten van de eis fietsen mee te kunnen nemen? Er wordt toch nieuw materieel hiervoor aangeschaft? Dan kan toch geëist worden dat de fiets meegenomen moet kunnen worden zoals ook in het buitenland al lang kan in HSL-diensten? Waarom is hier een extra onderzoek voor nodig?

<sup>23</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 53

- b. Bent u bereid in dit artikel ook op te nemen dat de fiets buiten de spits gratis meegenomen kan worden in alle stoptreinen?

*Antwoord 138*

Daar waar het gaat om hogesnelheidsdiensten op de HSL-Zuid, dat wil zeggen treindiensten die met specifiek hogesnelheidsmaterieel worden uitgevoerd, zoals Thalys, zijn er beperkte mogelijkheden om fietsen mee te nemen. Fietsen zijn aan boord van Thalys uitsluitend toegestaan als het voorwiel is gedemonteerd en de fiets is verpakt in een speciale fietshoes (max. afmeting 120x90 cm). De fiets wordt dan als bagage gezien. Een vouwfiets is toegestaan mits deze is ingeklapt en verpakt. NS onderzoekt of er aanpassingen kunnen worden gemaakt aan het veiligheidsmanagementsysteem waardoor los vervoer van fietsen in de type materieel mogelijk wordt. Daarnaast zal ik met NS in gesprek treden over het meenemen van fietsen in het nog door NS te bestellen intercity 200-materieel, zodat NS dit in haar onderzoek betreft.

Tijdens het algemeen overleg OV, OV-Chipkaart en Taxi op 6 maart 2014 is aan uw Kamer aangegeven dat reizigers een vervoerbewijs moeten kopen om een fiets in de trein mee te mogen nemen. Dat blijft zo. Er is beperkte ruimte in de trein. Gratis vervoer van fietsen in de trein kan daarom knelpunten veroorzaken in volle treinen, ook buiten de spits.

*Vraag 139*

Wat wordt bedoeld met voldoende autoparkeerplaatsen bij stations? Is dit, vooral bij grote en middelgrote stations, geen onbegonnen werk en kan daar niet beter (op gehandicaptenparkeerplaatsen na) uitsluitend worden ingezet op ander voor- en natransport?

*Antwoord 139*

Met voldoende parkeerplaatsen wordt bedoeld dat structureel de vraag en het aanbod van autoparkeerplaatsen met elkaar in evenwicht moet zijn. Dit draagt bij aan verbetering van de deur-tot-deur reis. Deze eis geldt alleen bij stations waar zich geen ruimtelijke of andere beperkingen voordoen. Uiteraard is ook ander voor- en natransport van belang voor de reizigers. Ook de verbeteringen die in dit deel van de keten te behalen zijn, hebben in het kader van de deur-tot-deur reis aandacht in de concessie.

*Vraag 140*

Wat bedoelt u in artikel 30, lid 1 met het verbeteren van de reistijden binnen de kaders van optimale benutting? Bent u bereid dit te kwantificeren?

*Vraag 141*

Bent u ter invulling van artikel 30, lid 2 bereid van NS te eisen dat via open data voor politiek en reizigersorganisaties inzichtelijk wordt gemaakt op welke trajectdelen de toegestane maximumrijnsnelheid door treindiensten niet wordt benut en inzichtelijk te maken wat hiervan de oorzaak is (bijvoorbeeld uitbuiting in verband met een capaciteitsknelpunt)?

*Antwoord 140 en 141*

Met artikel 30, lid 1 is bedoeld dat in het vervolg beter gekeken zal worden naar verkorting van rij- en reistijden. Dat houdt bijvoorbeeld in dat capaciteit, marges in de dienstregeling en snelheid beter tegen elkaar worden afgewogen en wijzigingen uitgebreider worden toegelicht. Dat wil niet per se zeggen dat de maximum toegestane snelheid prevaleert, maar wel dat een bewuste afweging wordt gemaakt tussen deze zaken. Zie ook het antwoord op vraag 57.

*Vraag 142*

Waarom wordt in artikel 30, lid 4 bij de snelheidsverhoging niet gesproken over snelheidsverhoging boven de 160 kilometer per uur, bijvoorbeeld richting 200 kilometer per uur op trajecten die daarvoor al geschikt zijn zoals Amsterdam-Utrecht en de Hanzelijn?

*Antwoord 142*

Er wordt sinds de jaren '80 gesproken over reistijdverhoging naar 160 km per uur. Inmiddels kan vrijwel het gehele materieelpark van NS 160 km per uur rijden. Op het conventionele hoofdrailnet is behalve op de Hanzelijn niet in hogere snelheden voorzien. Behalve voor de diensten op de HSL-Zuid wordt dan ook geen materieel van 200 km per uur vereist.

*Vraag 143*

Hoe stuurt de concessieverlener op de inzet van ander materieel?

*Antwoord 143*

De concessie stelt diverse eisen aan het materieel, bijvoorbeeld als het gaat om toegankelijkheid, vervoercapaciteit of toiletten. Ook is opgenomen dat NS de concessieverlener tijdig in de gelegenheid stelt om, met het oog op de toekomstige bruikbaarheid, randvoorwaarden te stellen aan spoorvoertuigen bij werving of grootschalige vernieuwing. Ook zal NS een integraal revisie- en aanschafprogramma maken, waarin helder wordt tot wanneer eisen aan het materieel gesteld kunnen worden. Uiteraard gelden hier wel financiële kaders als benoemd in artikel 35.

Daarnaast is met NS afgesproken dat zij intercity-materieel aanschafft voor het uitvoeren van de binnenlandse treindiensten op de HSL-Zuid dat ten minste 200 km per uur zal kunnen rijden. Zoals gemeld in de brief van 20 maart 2014<sup>24</sup> onderzoekt NS op dit moment de exacte rijsnelheid en de instroomplanning. In dit onderzoek bekijkt NS ook of een rijsnelheid van 220 km per uur mogelijk is. Daarop wordt een onafhankelijke audit uitgevoerd op zowel het plan van aanpak voor het nadere onderzoek als de onderzoeksresultaten.

*Vraag 144*

Welke concrete eisen komen er voort uit artikel 31, lid 1, dat bepaalt dat er geen reizigers op het perron mogen achterblijven en dat reizigers met voldoende comfort moeten kunnen reizen?

*Antwoord 144*

De eis die concreet voortkomt uit artikel 31, lid 1, is dat NS in haar planning voorziet in voldoende vervoercapaciteit, waarbij zij een dusdanig capaciteit biedt dat reizigers met voldoende comfort kunnen reizen. NS moet hier onder meer uitwerking aan geven middels het programma Volle Treinen. Toetsing vindt onder meer plaats via de prestatie-indicator «vervoercapaciteit reizigers in de spits» en «slechtste 10 trajecten ten aanzien van vervoercapaciteit spits», deze worden op dit moment nader gedefinieerd. Zie nader het antwoord op vraag 53 en 54.

*Vraag 145*

Is overwogen om te verbieden dat het sluiten van de treindeuren gebeurt voorafgaand aan de gepubliceerde vertrektijd?

*Antwoord 145*

De reizigers moeten kunnen vertrouwen op de dienstregeling: treinen moeten niet te vroeg vertrekken, maar ook niet te laat doordat er mensen op het allerlaatste moment willen instappen. NS is verantwoordelijk voor een goede vertrekprocedure die zowel veilig is als bijdraagt aan de

<sup>24</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 454

punctualiteit van de treindienst. Het sluiten van de deuren maakt deel uit van die NS-procedure en vindt plaats voorafgaand aan de gepubliceerde vertrektijd zodat de trein veilig en op de gepubliceerde vertrektijd kan vertrekken. Wanneer er signalen zouden zijn dat de deuren op een onredelijk vroeg moment gesloten worden waardoor veel reizigers hun trein missen, zal NS daarop zeker worden aangesproken. De concessie verplicht NS immers om de reizigers een aantrekkelijk, betrouwbaar product aan te bieden. Zie ook het antwoord op de vraag 160.

*Vraag 146*

Wat is de reikwijdte van artikel 32?

*Antwoord 146*

De reikwijdte van artikel 32 strekt zich tot al het vervoer zoals uitgevoerd onder deze concessie. Het hogesnelheidsmaterieel is van het bepaalde in het lid 1 uitgezonderd. Zie in dit kader ook het antwoord op vraag 151.

*Vraag 147*

Wat wordt er verstaan onder het uitvoeren van flankerende maatregelen om reizigers met een functiebeperking verder tegemoet te komen?

*Antwoord 147*

Flankerende maatregelen betreffen aanvullende behoeften en mogelijkheden om het reizen met het openbaar vervoer door reizigers met een beperking te vergemakkelijken. Dit zijn met name maatregelen die modaliteitsoverstijgend zijn, zoals een verbeterde coördinatie tussen regionaal OV en spoor, waarbij naar de gehele ketenreis van reizigers met een beperking wordt gekeken. De concessie vergt dat NS hiertoe samenwerkt met de infrastructuurbeheerder, belangengroepen voor reizigers met een functiebeperking en het ministerie.

*Vraag 148*

Biedt NS alternatief vervoer aan als een reiziger met een functiebeperking onverhoopt niet mee kan met de trein?

*Antwoord 148*

Ter nadere invulling van het bepaalde in de concessie met betrekking tot vervangend vervoer bij ontregelingen in het algemeen en de AVG-verlening, hanteert NS als beleid dat bij verstoring van de treindienst alternatief vervoer wordt aangeboden wanneer de prognose van de vertraging langer dan 30 minuten is. Dit geldt ook voor situaties waarin een trein strandt. Er wordt op dat moment een taxi ingezet, die binnen 60 minuten na aanvraag op het station is. Ook wanneer er op een station met AVG-bediening (Assistentie Vervoer Gehandicapten bediening) door omstandigheden geen Assistentieverlening Gehandicapten mogelijk is, bijvoorbeeld defecte liften, wordt tevens vervangend vervoer ingezet.

*Vraag 149*

Is er ook gekeken naar de mogelijkheid om een rolstoellift in het NS-materieel in te bouwen dat nog niet zelfstandig toegankelijk is voor reizigers in een rolstoel? Zo ja, waarom is dit niet opgenomen in de concessie?

*Antwoord 149*

Over de liften in treinen is uw Kamer middels een brief van 17 maart 2014 geïnformeerd.<sup>25</sup> Zoals in die brief is aangegeven, is over de lift in de trein gesproken met mevrouw Prommenschenckel, vertegenwoordiger van de Roos Prommenschenckel Foundation. Met behulp van bouwtekeningen

<sup>25</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 472

van de Intercitytreinen is samen met mevrouw Prommenschenkel gekeken naar de mogelijkheden hiertoe, maar de voorgestelde lifttypen blijken niet te passen. In het gesprek bracht mevrouw Prommenschenkel ook haar bezwaren ten aanzien van de bestaande assistentieverlening ter sprake. Ik heb toegezegd te bezien hoe daaraan tegemoet kan worden gekomen. In de concessie zijn scherpe afspraken opgenomen, waaronder een verkorting van de aanmeldtijd van assistentieverlening naar 1 uur.

*Vraag 150*

Waarom gelden de bepalingen over Assistentie Vervoer Gehandicapten (AVG) tot 22:00 uur en niet tot en met de laatste trein?

*Antwoord 150*

Zoals aangegeven in bijlage 5, maakt NS afhankelijk van het station onderscheid tussen volledige en beperkte AVG. Dit onderscheid wordt gemaakt op basis van een structurele vraag naar AVG. Bij volledige AVG biedt NS assistentieverlening van de eerste tot en met de laatste trein (met uitzondering van het nachtnet). Bij beperkte AVG biedt NS assistentieverlening van 07.00 tot 23.00 uur op werkdagen en van 08.00 uur tot 22.00 uur in het weekeinde.

*Vraag 151*

Klopt het dat het hogesnelheidsmaterieel wordt uitgezonderd van de eisen over toegankelijkheid in artikel 32? Zo ja, waarom is dat? En bent u bereid dit aan te scherpen zodat het nieuw aan te schaffen HSL-materieel wel aan de toegankelijkheidseisen moet voldoen?

*Antwoord 151*

Dat is correct. Er zijn specifieke eisen aan hogesnelheidsmaterieel, onder andere gerelateerd aan de veiligheid, waardoor het complexer en kostbaarder is om deze treinen zelfstandig toegankelijk te maken dan de andere treinen. Aangezien NS voor het uitvoeren van de binnenlandse HSL-treindiensten, als bedoeld in artikel 61 van de concessie, nieuw intercity-materieel zal verwerven, zal dit materieel wel zelfstandig toegankelijk zijn voor reizigers met een functiebeperking.

*Vraag 152*

Klopt het dat het materieel type SGM II niet wordt voorzien van een zelfstandig toegankelijk toilet?

*Antwoord 152*

Ja, dit klopt. In de brief aan uw Kamer over toiletten<sup>26</sup> is het beleid beschreven. Per 2025 dienen in alle treinen toiletten aanwezig te zijn. Daartoe vergt de concessie dat NS uiterlijk in 2024 al het materieel van het type SLT heeft voorzien van een toilet. Op dit moment rijdt er nog een aantal (30) stoptreinen van het type SGMII zonder toilet (ongeveer 7% uit van de stoptreinvloot van NS). Volgens de huidige planning worden deze treinen gebruikt tot en met 2024. Er is dan ook geen eis tot het aanbrengen van een toilet opgenomen. De SGMII-treinen worden overigens in veel gevallen ingezet in combinatie met een SGMIII-trein, die wel zijn voorzien van een toilet. Ook vergt de concessie van NS dat alle stoptreindiensten waarin meer dan een derde van de reizigers langer dan een halfuur reist, een toilet moet hebben.

*Vraag 153*

Bent u bereid artikel 34, lid 5 aan te passen zodat binnen een vastgestelde termijn draadloos internet ook verplicht is in de stoptreindiensten? Bent u bereid ook afspraken te maken over de aanwezigheid van stopcontacten?

<sup>26</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 420

#### *Antwoord 153*

NS moet de reizigers het product dat past bij hun wensen. NS heeft ook de ambitie tot de meest klantvriendelijke bedrijven te horen. Artikel 34 ziet erop dat daar waar een behoefte van reizigers blijkt aan additionele voorzieningen, dit door NS zal worden opgepakt. Indien er een behoefte is aan de aanbidding van draadloos internet in stoptreindiensten is NS hier conform die ambitie toe verplicht. Daarbij dient echter wel in ogenschouw te worden genomen of dit redelijkerwijs kan worden gevergd binnen de financiële kaders van de concessie.

Ten aanzien van stopcontacten heeft uw Kamer een motie aangenomen<sup>27</sup> die vraagt te zorgen voor stopcontacten in de tweede klas coupés bij de aanschaf en renovatie van treinen. Een dergelijke aanpassing is aan de orde in het kader van het integraal revisieprogramma. Binnen dit programma kunnen aanvullende eisen aan het materieel worden gesteld. Ten behoeve van de inbouw van de stopcontacten, dat deel uit zal maken van het integraal revisieprogramma, is in de concessie aanvullend voor NS de verplichting opgenomen om een kostenopgave te doen. Dit borgt dat op een zo kostenefficiënt mogelijke wijze de inbouw zal plaatsvinden. Vervolgens zal NS mij, voordat materieel wordt aangeschaft of gerenoveerd, in staat stellen over deze inbouw een besluit te nemen.

#### *Vraag 154*

- a. Hoe wordt invulling gegeven aan betrouwbaarheid?
- b. Hoe hangt dat samen met punctualiteit?

#### *Antwoord 154*

Betrouwbaarheid wordt door diverse bepalingen ingevuld, zowel door informatie, prestaties als programma's. Om de betrouwbaarheid te borgen en te vergroten is in artikel 40 opgenomen dat NS samen met de infrastructuurbeheerder een aantal verbeterprogramma's moet uitvoeren. Dit betreft met name de geïntegreerde aanpak, zoals deze is benoemd in de LTSA deel 2. Deze aanpak bevat een concreet stappenplan om gefaseerd de betrouwbaarheid en vervolgens de frequenties te verhogen. Hierin wordt in ieder geval het volgende opgenomen:

- maatregelen die de spreiding in de uitvoering ten opzichte van de planning – door te vroeg of te laat vertrekken van treinen – verlagen;
- maatregelen die de betrouwbaarheid van het materieel verhogen, ook onder slechte weersomstandigheden, zodat de uitval van treinen afneemt;
- het programma Be- en bijsturing van de toekomst;
- infrastructurele verbeteringen die door de infrastructuurbeheerder worden gerealiseerd.

Daarnaast voert NS samen met de infrastructuurbeheerder gezamenlijk het programma Winterweer op het spoor uit om betrouwbaar vervoer onder alle omstandigheden, ook in de winter, te realiseren. In artikel 40 is verder opgenomen dat NS samen met de infrastructuurbeheerder een dashboard ontwikkelt waarmee de concessieverlener gericht op de realisatie van de geïntegreerde aanpak kan sturen. NS wordt middels de concessie verplicht om uitvoering te geven aan de verbeterprogramma's, waarmee de betrouwbaarheid van het systeem verhoogd moet worden.

NS zal over haar prestaties ten aanzien van betrouwbaarheid meer inzicht geven. Hiervoor is een aantal informatie-indicatoren opgenomen, zoals reizigerspunctualiteit, aankomstpunctualiteit, uitgevallen treinen, en aantal verstoringen veroorzaakt door NS, waar mogelijk en relevant gedifferentieerd naar tijd en plaats. Er wordt gestuurd op de verbetering

<sup>27</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 434

van de betrouwbaarheid middels de generieke prestatie-indicator «reizigerspunctualiteit», als ook middels de specifieke prestaties voor reizigerspunctualiteit op de tien slechtst presterende trajecten. De streefwaarde voor reizigerspunctualiteit is in 2019 92,3%.

*Vraag 155*

Waarom is in het kader van op tijd rijden en het tegengaan van vertragingen gekozen voor vertrektijden, in plaats van een keuze voor zowel vertrek- als aankomsttijden? Deelt u de mening, dat het meten op aankomsttijden net zo belangrijk, of misschien wel belangrijker is, voor goed deur-tot-deur vervoer, bijvoorbeeld om de reiziger in de regio te garanderen dat hij op tijd aankomt voor een overstap naar een regionale lijn met die met een lagere frequentie rijdt? Zo ja, hoe borgt u dat? Zo nee, waarom niet?

*Antwoord 155*

Ten aanzien van het op tijd rijden geldt de indicator reizigerspunctualiteit die weergeeft voor welk percentage van de reizigers de treinreis geslaagd is. Dat wil zeggen dat de trein daadwerkelijk heeft gereden, minder dan vijf minuten vertraging bij aankomst had en de voor de overstappers geplande aansluiting is gehaald. Zie nader het antwoord op vraag 127.

*Vraag 156*

Waarom is de aankomstpunctualiteit zowel drie als vijf minuten?

*Antwoord 156*

Aankomstpunctualiteit is een informatie-indicator. De vijf minuten norm is de internationale standaardnorm. Voorts wordt NS verzocht inzicht te verschaffen in de prestaties op een striktere punctualiteitsnorm van 3 minuten.

*Vraag 157*

Wat is de marge waarmee gerekend wordt voordat sprake is van vertraging: is dat drie minuten, zoals in de regionale concessies gebruikelijk is, of is het vijf minuten zoals voorheen voor NS gold?

*Antwoord 157*

In het kader van de prestatie-indicator reizigerspunctualiteit is dat 5 minuten, net zoals dat in de huidige concessie het geval is.

*Vraag 158*

Hoe wordt voorkomen dat treinen stations overslaan om de punctualiteit te halen?

*Antwoord 158*

Het overslaan van een station is een bijsturingsmaatregel die NS inzet om bij grootschalige vertragingen olievlekwerking naar andere treinen te voorkomen, niet om bij vertraging toch nog aan de punctualiteitsnorm te voldoen (zie de brief van 27 november 2013, Aanhangsel van de Handelingen, Vergaderjaar 2013–2014, 605). Het moet dus gaan om een uitzondering die uitlegbaar is. Het is daarbij van belang dat NS de keuze maakt die uiteindelijk het minst slecht is voor de reizigers. In dit kader is in de nieuwe concessie een informatie-indicator overslaan stations opgenomen. Op basis van deze informatie kan gevolgd worden hoe vaak NS ervoor kiest om een station over te slaan.

*Vraag 159*

Waarom is er geen prestatiegebied punctualiteit?

*Antwoord 159*

Punctualiteit valt onder het prestatiegebied betrouwbaarheid: de dienstverlening is betrouwbaar met treinen die op tijd rijden en niet uitvallen.

*Vraag 160*

- a. Wat is de norm voor punctualiteit die NS moet hanteren?
- b. Is het NS toegestaan om treinen preventief uit de dienstregeling te halen en daarmee buiten de prestatiecijfers te laten?
- c. Is het NS toegestaan om eerder dan de in de dienstregeling genoemde vertrektijden te vertrekken, bijvoorbeeld als dat de punctualiteit ten goede komt?
- d. Bent u niet van mening dat als dat is toegestaan, de prestaties een vertekend beeld geven?

*Antwoord 160*

- a. Voor de prestatie-indicator reizigerspunctualiteit geldt een bodemwaarde van 90% en een streefwaarde voor 2019 van 92,3%. De aankomstpunctualiteit betreft een informatie-indicator. Daarvoor geldt geen norm, maar daarmee worden de prestaties gemonitord.
- b. Het is NS toegestaan om treinen te schrappen, zowel ongepland om bij specifieke vertragingen olievlekwerking te voorkomen als gepland om in te spelen op weersomstandigheden die naar verwachting de treindienst kunnen ontwrichten. Bij dat laatste geldt overigens dat in het kader van het winterweerprogramma afspraken zijn gemaakt over te hanteren criteria. Zie in dit kader ook artikel 42 van de concessie. Door deze tijdelijke aanpassingen van de dienstregeling verdwijnen die treinen niet uit de prestatiecijfers. Treinen tellen alleen niet mee in de punctualiteit, als deze treinen door overmachtsituaties niet rijden. Door het winterweerprogramma is de praktijk dat de dienstregeling niet meer in een keer een aantal dagen achtereen mag worden aangepast. Alle treinritten die vanwege een aangepaste dienstregeling in de winter niet uitgevoerd worden, worden in de prestatie-indicator reizigerspunctualiteit als opgeven/vervallen treinen meegenomen en hebben daarmee een negatief effect op de score van deze prestatie-indicator.<sup>28</sup> Ook de gerealiseerde aansluitingen en de uitgevallen/geschrapte treinen worden geregistreerd. Deze zijn informatie-indicatoren en wegen mee in de prestatie-indicator reizigerspunctualiteit (en daarnaast in het klantoordeel).
- c. Zie het antwoord op vraag 145.
- d. Van een vertekend beeld zou sprake kunnen zijn in geval NS structureel de treinen te vroeg zou laten vertrekken. Op dit moment zijn er geen signalen dat dit aan de orde is.

*Vraag 161*

Bent u bereid criteria op te stellen over het stilleggen van het treinverkeer bij calamiteiten, zodat NS geprikkeld wordt om zo mogelijk niet het treinverkeer stil te leggen, maar met een beperkte dienstregeling te rijden?

*Vraag 162*

Is er gekeken naar prikkels om een aangepaste dienstregeling zo kort mogelijk te laten duren? Zo ja, welke prikkels zijn opgenomen?

*Antwoord 161 en 162*

Bij besluiten over het mogelijk stilleggen van de treindienst bij calamiteiten staat de veiligheid van reizigers en personeel voorop. De keuze die hierbij gemaakt moet worden is of het veilig is treinen te laten rijden, of

<sup>28</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 418

niet. Hierbij bestaat meestal geen middenweg. Het opstellen van criteria zal daarom naar verwachting niet tot het gewenste resultaat leiden.

In geval van een calamiteit waarbij de treindienst stilgelegd is, is de opgave om reizigers goed vervangend vervoer te bieden en de hersteltijd zo kort mogelijk te laten zijn. Voor wat betreft vervangend vervoer is in artikel 41 van de concept-ontwerpvervoerc concessie een aantal bepalingen opgenomen. Om beter inzicht te krijgen in de prestaties van NS met betrekking tot vervangend vervoer en hersteltijd zijn de informatie-indicatoren «tijden waarbinnen alternatief vervoer beschikbaar is» en «gemiddelde hersteltijd na een verstoring» in de vervoerc concessie opgenomen. Dit moet voor NS een prikkel zijn om een zorgvuldige afweging te maken. In het kader van het winterweerprogramma zijn ook afspraken gemaakt over criteria voor zowel aanpassing van de dienstregeling als het weer terug met volledige dienstregeling rijden door NS. De ambitie bestaat om de criteria voor aanpassing verder aan te scherpen mits reëel en veilig.

*Vraag 163*

Waarom is voor tussentijdse wijzigingen in de dienstregeling artikel 42, lid 9 over het raadplegen van decentrale overheden en consumentenorganisaties conform lid 5 niet van overeenkomstige toepassing verklaard?

*Antwoord 163*

Het lid 5 van artikel 42 betreft de betrokkenheid van de consumentenorganisaties en decentrale overheden bij de ontwikkeling van de dienstregeling op de middellange termijn (de fase voorafgaand aan het daadwerkelijk plannen van de dienstregeling). Tussentijdse wijzigingen betreffen de korte termijn. In lid 5 en 6 van artikel 42, is het adviesrecht voor respectievelijk de decentrale overheden en de consumentenorganisaties ten aanzien van de dienstregeling op de korte termijn geregeld. Volgens lid 9 is dit adviesrecht ook van toepassing op tussentijdse wijzigingen.

*Vraag 164*

Hoe wordt de vervoervraag bij artikel 43 in kaart gebracht?

*Antwoord 164*

NS maakt voor het in kaart brengen van de vervoervraag gebruik van hiervoor ontwikkelde modellen en databases. Zo stelt NS op basis van gegevens per vervoersrelatie elk jaar een herkomst-bestemmingsmatrix op. Conform artikel 19 ontvangt de concessieverlener ook de reizigeraantallen tussen elk paar stations (de herkomst-bestemmingsmatrix). Deze matrix vormt input voor het prognosemodel. In het model worden economische-, demografische- en mobiliteitsgegevens gebruikt die ook afkomstig zijn van gerenommeerde partijen (CPB, CBS, etc). Zie voorts de beantwoording van vraag 58, waar verder ingegaan wordt op het prestatiegebied aangeboden vervoer en de vervoervraag hierbinnen.

*Vraag 165*

- a. Waar in artikel 44 zijn de ambities om meer dan twee treinen per uur per richting te laten rijden?
- b. Waar is de ambitie om spoorboekloos te rijden?

*Antwoord 165*

De concessie vereist dat NS het vervoer dat zij aanbiedt, afstemt op de vraag. In de LTSA zijn groeiprognoses opgenomen. Zeker op enkele trajecten zal het aantal reizigers sterk toe nemen. Door middel van de in artikel 48 van de concessie opgenomen verplichting om uitvoering te geven aan de geïntegreerde aanpak en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (spoorboekloos rijden) zal NS een vraag-aanbod

match moeten realiseren. Ook op veel andere trajecten zal NS vaker dan twee keer per richting per uur moeten rijden om aan de vervoervraag te kunnen voldoen. De vereisten in artikel 44 tenslotte betreffen de bediening die NS minimaal moet leveren. NS mag dus niet minder vaak treinen per richting rijden dan in dat artikel als minimale bediening is aangemerkt.

*Vraag 166*

- a. Bent u bereid de minimale bediening in artikel 44 aan te scherpen zodat op het overgrote deel van het hoofdrailnet een kwartiersdienst van zowel stoptrein als intercity als minimum wordt geëist, zodat er meer prikkel uitgaat van dit criterium?
- b. Bent u bereid ook een minimum aantal dienstregelingen met NS af te spreken dat ten minste gelijk is aan het huidige aantal dienstregelingen per jaar? Zo nee, waarom niet?

*Antwoord 166*

Er zijn drie soorten afspraken ten aanzien van de dienstregeling: 1) minimum bedieningsniveau van de concessie 2) aanvullende specifieke afspraken, zoals het HSL-Zuid bod en diverse concrete afspraken met decentrale overheden en daarnaast 3) invoering van PHS en OV-SAAL conform de nog op te stellen geïntegreerde aanpak die voorzien is in het kader van de LTSA. Binnen die kaders dient NS haar dienstregeling aantoonbaar af te stemmen op de vervoervraag. Daarmee wordt een optimale balans gecreëerd tussen vraag en aanbod. Een verplichting over een minimaal aantal dienstregelingen brengt hier geen verbetering in en kan in sommige situaties zelfs leiden tot overaanbod, hetgeen maatschappelijk ongewenst is. Naast het borgen van het publieke belang van de bereikbaarheid van Nederland is het ook nodig de betaalbaarheid van deze bereikbaarheid te garanderen.

Het aantal uur per jaar dat er een reguliere dienstregeling gereden wordt, is als gevolg van het later laten vertrekken van de laatste treinen uitgebreid. Op deze wijze is invulling gegeven aan de afspraak die uw Kamer hier voorstelt.

*Vraag 167*

Waarom worden hoofdsteden in andere provincies dan Zuid- en Noord-Holland, Utrecht en Noord-Brabant niet bediend met nachttreinen?

*Antwoord 167*

De motie Van Veldhoven<sup>29</sup> verzoekt in overleg met NS onder meer de mogelijkheden in kaart te brengen om laatste treinen later te laten vertrekken en de reeds voorgenomen laatste treinen verder te laten doorrijden. NS beziet momenteel de mogelijkheden.

*Vraag 168*

Kunt u in de definitieve ontwerpvervoerconcessie beide nachtnetverbindingen van Rotterdam–Dordrecht–Breda–Tilburg–Eindhoven en Utrecht–’s-Hertogenbosch–Eindhoven en vice versa opnemen, in lijn met de motie-Kuiken<sup>30</sup>, onder kostenverantwoording van NS? En qua tijden de volgende eisen opnemen: de lijnen uit Rotterdam en Utrecht vertrekkend rond 2.00 uur en uit Eindhoven vertrekkend rond 1.30 uur?

*Antwoord 168*

NS handhaaft, conform artikel 45 lid 3, de gevraagde nachtnetverbindingen in Brabant zoals die in dienstregelingjaar 2014 bestonden, voor zover er genoeg reizigers zijn om de verbinding rendabel te exploiteren,

<sup>29</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 567

<sup>30</sup> Kamerstuk 33 000-A, nr. 80

hierin meegerekend, indien nodig, een financiële bijdrage van een decentrale overheid. Deze voorwaarde is van belang om NS niet structureel tot een onrendabele verbinding te verplichten.

*Vraag 169*

- a. Kunt u aangeven op welke plaatsen NS in de huidige dienstregeling nog niet aan de voorwaarde van artikel 45, lid 1 voldoet?
- b. Bent u bereid deze voorwaarde aan te scherpen zodat er ook late treinen komen richting Groningen, Leeuwarden en Enschede?
- c. Hoe beoordeelt u conform lid 4 of een verbinding rendabel is? Is hiervoor een transparant rekenmodel beschikbaar?

*Antwoord 169*

- a. Eindhoven, Arnhem, Nijmegen en Amersfoort worden in 2014 al bediend door Intercity-nachttreinen. In bijgevoegde tabel staan de extra stations en tijden die NS als gevolg van de concessie gaat bedienen.

Station	Afkomstig uit	Aankomst laatste trein 2015, afwijkend van 2014	Aankomst laatste trein in 2014
Zwolle	Amersfoort	1:41	0:48
Deventer	Amersfoort	1:43	0:58
Alkmaar	Amsterdam	1:49	0:19
Utrecht	Rotterdam	1:43	0:43
Amersfoort	Amsterdam	1:35	0:05

- b. Zie antwoord op vraag 167.
- c. NS hanteert bedrijfseconomisch modellen, waarbij de kosten die gemaakt moeten worden om een trein te rijden worden afgezet tegen de gemiddelde bezetting en de daarbij behorende reizigerskilometers. Tellingen zijn bepalend voor de gemiddelde bezetting. De uitkomsten van dit onderzoek worden door NS voorzien van een motivering en onderbouwing met relevante vervoerkundige, logistieke en financiële gegevens. Indien de betrokken partij dit wenst, kan zij op haar eigen kosten de gegevens en de wijze waarop deze tot stand zijn gekomen laten toetsen door een onafhankelijke deskundige.

*Vraag 170*

- a. Hoeveel reistijdwinst moet tussen Roosendaal en Antwerpen minimaal worden behaald conform artikel 46, lid 2?
- b. Bent u bereid in dit artikel een bepaling op te nemen over versnelling en verhoging van de frequentie van de intercity Hengelo-Rheine tot minimaal één intercity per uur, zodra de regionale stoptreindienst Hengelo-Bad Bentheim van start gaat?

*Antwoord 170*

- a. Beoogd is een reistijdwinst van tussen één en vijf minuten, en bij voorkeur meer dan vijf minuten, over een periode van twaalf maanden gemiddeld genomen ten opzichte van de huidige reistijd van Roosendaal naar Antwerpen die 43 minuten bedraagt en ten opzichte van de huidige reistijd van Antwerpen naar Roosendaal die 44 minuten bedraagt.
- b. NS verbindt zich, onder voorwaarden, om de bestaande verbinding Hengelo-Rheine (in casu de intercity Amsterdam-Berlijn) in stand te houden (artikel 46, lid 1) en onderzoekt op verzoek kansrijke verbeteringen (artikel 46, lid 4). Over de nieuwe regionale stoptreindienst tussen Hengelo-Bad Bentheim-Rheine en verder informeer ik u voorafgaand aan het algemeen overleg MIRT debat van 18 juni a.s.

*Vraag 171*

- a. Kunt u aangeven dat het in de aanduiding van de verbinding met Aken (door middel van een intercityverbinding) gaat om een rechtstreekse intercityverbinding tussen Eindhoven-Heerlen-Aken?
- b. Kunt u aangeven welke infrastructuurverbeteringen nog moeten plaatsvinden om een intercityverbinding naar Aken mogelijk te maken?
- c. Kunt u aangeven dat het in de aanduiding van de nieuwe grensoverschrijdende verbinding met Düsseldorf gaat om een rechtstreekse intercityverbinding tussen Eindhoven-Venlo-Düsseldorf?
- d. Kunt u in de definitieve ontwerpvervoerconcessie concrete jaartallen opnemen waarop de verbindingen met Aken en Düsseldorf in de dienstregeling moet zijn opgenomen?

*Antwoord 171*

- a. en b. NS verbindt zich, indien mogelijk, de verbinding naar Aken te verbeteren door middel van een intercityverbinding, zodra de infrastructuur daarvoor gereed is. Het onderzoek naar een verbinding naar Aken is gaande. Eind 2014 worden de eerste resultaten verwacht.
- c. NS verbindt zich om in overleg met de relevante binnenlandse en buitenlandse partijen een nieuwe grensoverschrijdende verbinding naar Düsseldorf te realiseren. Deze verbinding ligt op de as Eindhoven-Venlo-Düsseldorf en heeft de bedoeling de reistijd tussen Eindhoven en Düsseldorf per trein te verkorten.
- d. Voor het realiseren van deze verbindingen naar Aken en Düsseldorf is NS mede afhankelijk van partnervervoerders, buitenlandse concessieverlenende overheden of decentrale overheden. Ook dient de infrastructuur aan beide zijden van de grens gereed te zijn of over voldoende capaciteit te beschikken. Om die redenen kunnen er geen concrete jaartallen worden opgenomen in de ontwerpvervoerconcessie.

*Vraag 172*

- a. Waarom wordt het internationale aspect diffuus verwoord (voorbeelden: naar Luik: sneltrein en/of stoptrein, naar Aken: intercity als infrastructuur gereed is en naar Düsseldorf: een grensoverschrijdende verbinding)? Kan ten behoeve van de overzichtelijkheid opgenomen worden dat NS niet alleen reactief (zoals nu in de stukken staat), maar ook proactief en kansen zoekend tracht intercityverbindingen grensoverschrijdend te krijgen?
- b. Wat is de positie van station Eijsden in dit kader? Is het een Nederlands station zonder formele bedieningsplicht, want niet opgenomen in de stationbijlage?

*Antwoord 172*

- a. In het artikel worden de termen intercityverbinding en stoptreinverbinding gehanteerd. Daarbij speelt voor elke verbinding een specifieke situatie, waaronder ook specifieke regionale wensen. Nagenoeg alle spoorlijnen die vanuit Nederland de grens overgaan naar België en Duitsland staan concreet in de concessie en per verbinding is aangegeven wat er van NS wordt verwacht. Grensoverschrijdend vervoer is in veel gevallen niet rendabel.
- b. Stations Eijsden is op dit moment onderdeel van het hoofdrailnet, echter zonder bedieningsplicht.

*Vraag 173*

Waarom verstrekt NS in artikel 47, lid 7 niet de informatie op basis van in- en uitchecken met de OV-chipkaart en de aantallen uit kaartverkoop aan de concessieverlener?

*Antwoord 173*

Artikel 47, lid 7 gebiedt NS haar medewerking te verlenen aan de nulmeting, monitoring en evaluatie van de voorgenomen decentralisatie. NS dient daarvoor de benodigde informatie te verstrekken. Informatie over reizigersstromen kan daar deel van uit maken.

*Vraag 174*

Is het de bedoeling om ieder financieel nadeel bij ingebruikneming van nieuwe infrastructuur door NS te laten compenseren door de concessieverlener, of mag ook verwacht worden dat NS, dat streeft naar een hogere kostendekkendheid, hierbij de aanloopverliezen voor haar rekening neemt?

*Antwoord 174*

Het vertrekpunt in de concessie is dat NS zorgt voor een aanbod dat past bij de reizigersvraag. Dit zonder extra financiële compensatie. Met NS is afgesproken dat zij de infrastructuur die in dat verband wordt aangelegd bedient als de infrastructuur gereed is en de marktontwikkeling zich heeft voorgedaan. Er kan in bepaalde situaties, waarin een versnelde verbetering van het aanbod wordt verlangd (dus vooruitlopend op de marktontwikkeling), sprake zijn van uitzonderingen op het bovengenoemde principe. In artikel 48 is vastgelegd wanneer en op welke wijze daarmee wordt omgegaan, waarbij ultimo het Ministerie van Financiën, NS en concessieverlener in die situaties met elkaar in overleg treden.

*Vraag 175*

Welke afspraken maakt u met NS over de door de regio gewenste stoptrein Weert-Roermond? Bent u bereid deze verbinding te eisen en, indien NS niet bereid is deze uiterlijk in vijf jaar aan te bieden, deze verbinding alsnog te decentraliseren (artikel 47)?

*Antwoord 175*

Onlangs heeft uw Kamer een motie op dit punt verworpen<sup>31</sup>. Derhalve worden op dit moment geen gesprekken met NS gevoerd over een eventuele stoptreindienst Weert-Roermond. NS heeft laten weten een verkennend onderzoek te doen naar wat de mogelijke gevolgen zijn van een dergelijke stoptreindienst (inclusief twee nieuwe stations) zowel voor de benodigde infrastructuur als voor de exploitatie. Als dit een positief beeld oplevert, eventueel inclusief benodigde bijdrage van de decentrale overheid, dan heeft NS aangegeven in beginsel bereid te zijn de treindienst uit te voeren.

*Vraag 176*

Waarom zijn OV-SAAL (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad) en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in artikel 48 meegenomen?

*Antwoord 176*

De betreffende tekst is in artikel 48 opgenomen omdat het in geval van PHS en OV SAAL een relatie betreft tussen verbetering in het treinaanbod en investeringen in infrastructuur die hiervoor nodig zijn. Hieraan ligt een integraal besluit ten grondslag.

*Vraag 177*

Wanneer beschouwt NS een nieuw station als attractief (artikel 49)? Deelt u de mening dat dit uiteindelijk een afweging is van de concessieverlener en niet van de vervoerder en dat dit ook voor decentrale overheden een transparant proces moet zijn?

<sup>31</sup> Kamerstuk 33 750, nr. 37

#### *Vraag 178*

- a. Waarom gaat u in artikel 49, ondanks eerder aangenomen Kamermoties, nog steeds uit van een bedieningsgarantie van NS? Waarom zet u dit in de nieuwe concessie niet om in een bedieningsplicht van nieuwe stations met adviesrecht van NS?
- b. Deelt u de mening dat ook nu al niet alle bestaande stations rendabel zijn, maar dat ook onrendabele stations op het hoofdrailnet maatschappelijk wel wenselijk kunnen zijn en dat dit kan worden gecompenseerd door opbrengsten elders op het hoofdrailnet?

#### *Antwoord 177 en 178*

Een voorwaarde voor de aanleg van een nieuw station is dat een dergelijk station zonder rijksbijdrage kan worden geëxploiteerd. Het is aan NS om te bepalen of zij op basis van klantattractiviteit, vervoerwaarde en maakbaarheid in de dienstregeling een bedieningsgarantie voor het stationsinitiatief kan geven (op basis van een toetsingskader). NS maakt deze afweging in gezamenlijkheid en transparantie met de regio. Het is dan ook aan de vervoerder om deze afweging te maken en niet aan de concessieverlener omdat het aan de vervoerder is om te bepalen of het station inpasbaar is in de dienstregeling en voldoende attractief is om zonder exploitatiebijdrage bediend te worden. Overigens past het opdragen van een bedieningsgarantie ook niet in de contractrelatie met NS. Mocht er sprake zijn van een initieel exploitatieverlies van de vervoerder voor een stationsinitiatief en de regio is bereid om gedurende de aanloopperiode voor de exploitatie te betalen, dan kunnen er afspraken gemaakt worden tussen regio en vervoerder om tijdelijke exploitatiekortingen te dekken. Ten aanzien van de bedieningsgarantie wordt uitgegaan van het vigerend beleid rondom nieuwe stations dat is beschreven in mijn brief van 4 december 2009.<sup>32</sup>

#### *Vraag 179*

Bent u bereid hoofdstuk 8 over vervoerbewijzen aan te passen conform de aangenomen motie-Dik-Faber/De Boer over de introductie van OV-chipkaart 2.0<sup>33</sup>, waarbij NS verplicht wordt roaming met vervoerbewijzen toe te staan, vergelijkbaar met zoals gebruikelijk is op de mobiele telecommarkt?

#### *Antwoord 179*

De motie Dik-Faber/De Boer<sup>34</sup> verzoekt de transformatie richting OV-chip 2.0 maximaal te stimuleren door onder meer te bewerkstelligen dat een systeem van roaming mogelijk wordt onder toezicht van ACM, zodat elke partij die vervoer wil aanbieden, capaciteit kan inkopen en/of verrekenen bij OV-bedrijven en vrij is om deze ingekochte capaciteit aan te bieden tegen zelf vorm te geven reisproducten en prijzen. Het verbeteren van het OV betaalsysteem en de ontwikkeling van een toekomstvisie op het OV-betalen is van groot belang en dit wordt ook met prioriteit opgepakt in het NOVB. Vervoerders hebben aangegeven de resultaten van de verschillende lopende initiatieven te zullen delen in het NOVB. Deze resultaten en verschillende mogelijk interessante innovaties zoals roaming worden gebruikt als input voor de gezamenlijke toekomstvisie van het NOVB op het OV-betalen.

Ik loop niet vooruit op deze uitkomst van de toekomstvisie en heb daarom roaming ook niet opgenomen in de vervoerconcessie. Wel is opgenomen dat NS de besluiten van het NOVB uitvoert.

<sup>32</sup> Kamerstuk 31 801, nr. 7

<sup>33</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 553

<sup>34</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 553

#### *Vraag 180*

Hoeveel toeslag mag NS hanteren op een eenmalige OV-chipkaart als het alternatief voor het papierentreinkaartje en is dit ook opgenomen in de concessie?

#### *Antwoord 180*

Zoals gemeld in mijn brief van 20 mei jl.<sup>35</sup> hanteren NS en de regionale treinvervoerders een toeslag van € 1,-. In het NOVB is hier met alle betrokken partijen over gesproken. In de concessie heb ik geen bepalingen opgenomen over de (vaststelling van de) hoogte van toeslagen. Wel is in artikel 54 lid 1 de enkele reis als beschermd reisrecht opgenomen en is in de prijs van de persoonlijke OV-chipkaart beschermd (artikel 51 lid 3). In de toelichting bij artikel 54 is opgenomen dat NS naast de standaarddrager voor reisproducten, de OV-chipkaart, andere dragers kan aanbieden. Wanneer NS een andere drager inclusief beschermd reisrecht aanbiedt, maakt ze inzichtelijk voor de reiziger hoe de prijs hiervan is opgebouwd.

#### *Vraag 181*

Is het wenselijk om in het kader van de decentralisatie van de Limburgse stoptreindiensten, de afspraken tussen concessieverleners (ministerie en provincie) en vervoerders over tarieven op de gemeenschappelijke trajecten verder te laten gaan dan de verkrijgbaarheid van elkaars vervoerbewijzen en de acceptatie van trajectabonnementen? Kan zekerheid geboden worden dat reizigers op deze trajecten die met meerdere vervoerders reizen dat kunnen doen zonder last te hebben van verschillende in- en uitcheckpaaltjes?

#### *Antwoord 181*

De afspraken tussen het ministerie en de provincie Limburg bevatten een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten. Daarnaast zijn de afspraken bedoeld om de kansen van decentralisatie, zoals het bieden van regionaal maatwerk aan de (regionale) reiziger, zoveel mogelijk te benutten. De regionale tariefvrijheid van de provincie Limburg is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Deze afspraken worden waar relevant verwerkt in de ontwerpconcessie. Ten aanzien van enkelvoudig in- en uitchecken met de OV-chipkaart is in het NOVB besloten tot een gefaseerde aanpak.<sup>36</sup> Alle betrokken partijen, waaronder de concessieverleners en -houders, zijn in het NOVB vertegenwoordigd.

#### *Vraag 182*

Komt er sturing op abonnementsvormen zodat er een standaard aantal ontstaat dat concessieoverschrijdend is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke manier?

#### *Antwoord 182*

In reactie op de motie van de leden Van Tongeren en Dik-Faber<sup>37</sup> over interoperabiliteit spoorabonnementen is in mijn brief van 13 januari 2014<sup>38</sup> aangegeven dat alle verchipte landelijke abonnementsproducten op het spoor inmiddels interoperabel zijn. Ze zijn zowel geldig op het hoofdrailnet als op het decentrale spoor. In aanvulling op die brief kan ik u melden dat sinds 30 april 2014 ook de trajectkaart («Trajectvrij») interoperabel is.

Onder opdrachtgeverschap van het NOVB werken de partijen aan een sectorbrede langetermijnvisie op producten en tarieven. Deze moeten

<sup>35</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 575

<sup>36</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 544

<sup>37</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 373

<sup>38</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 558

leiden tot een landelijke interoperabele productportfolio. Hiernaast wordt een wijziging van de Wet personenvervoer 2000 voorbereid die de mogelijkheid schept om via een AMvB nadere regels te stellen aan producten en tarieven. Het wetsvoorstel wordt in het najaar 2014 aan de Kamer aangeboden.

*Vraag 183*

Waarom is de eerste klas niet meegenomen in artikel 54?

*Antwoord 183*

Deze bepaling heeft als doel om reizigers die zijn aangewezen op de trein te beschermen tegen te grote tariefstijgingen door NS. De toegestane tariefstijging wordt beperkt voor kaartsoorten, die vooral gebruikt worden door reizigers zonder vervoersalternatief. Zodoende beperkt artikel 54 zich tot regulering van tarieven voor reizigers in de tweede klas.

*Vraag 184*

- a. Welke stijging van gebruiksvergoeding wordt bedoeld in artikel 54, lid 4?
- b. Waarom mag die stijging worden doorberekend in de tarifiering?
- c. Waarom wordt niet eerst ingezet op meer efficiency en een hogere opbrengst?

*Antwoord 184*

Met de stijging van de gebruiksvergoeding genoemd in artikel 54, lid 4, van de concessie wordt bedoeld een stijging van de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Die kosten moet ProRail volgens richtlijn 2012/34/EU doorberekenen aan een vervoerder.

NS mag de kostenstijgingen waarvoor zij zich gesteld ziet door inflatie en bovengenoemde gebruiksvergoeding doorberekenen aan de reizigers. Er is in het kader van het onderhandelakkoord afgesproken dat de tariefbepaling in de nieuwe concessie hetzelfde blijven als in de huidige. Dit is ook gemeld aan de Kamer.<sup>39</sup> Stijgingen van de gebruiksvergoeding als gevolg van heffingen, bijvoorbeeld een schaarsteheffing, mogen niet worden doorberekend in de tarieven voor de reizigers.

Door een efficiencytaakstelling van 50 miljoen euro vanuit het Regeerakkoord Rutte I wordt al op efficiency ingezet. Deze 50 miljoen euro wordt gerealiseerd door een verhoging van de concessieprijs voor de komende concessieperiode. Zie ook het antwoord op vraag 202.

*Vraag 185*

Zijn er geen andere manieren van spitsspreiden dan de tarifiering als beschreven in artikel 55, bijvoorbeeld door middel van doelgroepenbeleid?

*Antwoord 185*

Er zijn in theorie andere manieren van spitsspreiden mogelijk. Voor wat betreft de tariefdifferentiatie is in artikel 55 beschreven binnen welke randvoorwaarden NS een voorstel mag doen.

*Vraag 186*

Waarom is er gekozen om de spitstarieven mogelijk met tien procent te laten stijgen en hoe wordt hierbij het belang van de forenzen meegewogen die geen keuze hebben om buiten de spits te reizen?

*Vraag 187*

---

<sup>39</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 343

- a. Heeft u een onafhankelijke analyse gedaan naar de gevolgen van een tariefstijging van tien procent op de modal shift conform artikel 55?
- b. Kunt u aangeven hoe in de afgelopen tien jaar de gebruikskosten van een reizigerskilometer per trein en met een gemiddelde auto zijn gestegen en wat de invloed is van de in deze concessie voorziene verhogingen en specifiek de tien procent extra verhoging?

*Antwoord 186 en 187*

De concessie schept de mogelijkheid tot tariefdifferentiatie en bepaalt de kaders waarbinnen dit kan plaatsvinden. Binnen de gestelde voorwaarden mag NS een voorstel uitwerken. De exacte maatvoering van de tariefdifferentiatie tegen de achtergrond van de mogelijke effecten daarvan zal NS in geval van een dergelijk voorstel vorm moeten geven. Er is daarom nog geen onderzoek gedaan naar de effecten op de modaliteitskeuze van reizigers.

Blijkens informatie van het CBS zijn de kosten van het personenvervoer per spoor zijn de afgelopen 10 jaar (2003–2013) nominaal met 37% gestegen. Dit is minder dan de stijging van de kosten van het gebruik van privé voertuigen, die in dezelfde periode 47% bedroeg. De trein is in zoverre ten opzichte van de auto goedkoper geworden. Beide stijgingen liggen wel boven het niveau van de inflatie, die in dezelfde periode 20% bedroeg.

Het uitgangspunt is dat er een combinatie van hogere en lagere tarieven is. De genoemde maximale 10% prijsstijging tijdens de spits geldt voor enkele reizen. Voor deze enkele reizen geldt tevens een 12% prijsdaling tijdens de daluren. Hier staat tegenover dat een aantal forenzen, die weinig uitwijkmogelijkheid hebben, meer voor hun reis betalen. Om deze groep niet te zwaar te belasten is vastgelegd dat, mocht NS een voorstel tot tariefdifferentiatie in dit kader overwegen en uitwerken, de maand- en jaartrajectkaarten met maximaal 6% in prijs mogen stijgen.

*Vraag 188*

- a. Waarom hanteert u in artikel 56 niet een uniforme «geld terug bij vertraging»-regeling voor alle reizigers?
- b. Deelt u de mening dat het wenselijk is dat deze regeling zich ook ontwikkelt tot een deur-tot-deur regeling en dat dit mogelijk wordt bij een systeem van roaming waarbij een reiziger zijn rit bij meerdere vervoerders kan betalen bij één mobiliteitsprovider?

*Antwoord 188*

- a. Spoorvervoerders zijn verplicht om ten minste compensatie aan te bieden zoals opgenomen in Verordening 1371/2007/EC. Maar aangezien NS voor haar binnenlandse reizigers reeds een «geld terug bij vertraging»-regeling hanteert die gunstiger is, wordt deze regeling in de nieuwe concessie gecontinueerd.
- b. In het stads- en streekvervoer bestaan er op dit moment geen Geld terug bij vertraging regelingen. Ik vind het een goede ambitie om te onderzoeken of er voor de reizigers een Geld terug bij vertraging regeling gemaakt kan worden waarbij alle OV modaliteiten betrokken zijn. Ik breng dit in in het NOVB. Voor het antwoord op de vraag over roaming verwijs ik u naar het antwoord op vraag 179.

*Vraag 189*

- a. Bij welke vertraging kan de reiziger geld terugvragen?
- b. Welke geld-terugmethodiek wordt gehanteerd bij Thalys?
- c. Waarom wordt die methodiek niet gehanteerd bij NS?

*Antwoord 189*

- a. De binnenlandse reiziger kan conform de huidige regeling geld terug vragen bij vertraging wanneer:

- de vertraging plaats vindt op een door NS geëxploiteerd baanvak;
- de vertraging meer dan 30 minuten bedraagt;
- de reiziger een geldig vervoerbewijs kan overleggen met betrekking tot de reis waarvoor compensatie wordt gevraagd.

Wanneer er sprake is van een vertraging van 30 minuten of meer ontvangt de reiziger de helft van het betaalde tarief. Wanneer er sprake is van een vertraging van meer dan 60 minuten ontvangt de reiziger het gehele bedrag terug.

- b. NS hanteert voor internationale reizigers de compensatieregeling zoals opgenomen in Verordening 1371/2007/EC, betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.
- c. Zie hiertoe de beantwoording van 188a.

#### *Vraag 190*

Hoeveel zou het NS per jaar extra kosten als de uitzonderingsbepaling over vertraging door geplande werkzaamheden geschrapt zou worden?

#### *Antwoord 190*

Gegevens over dergelijke kosten zijn op dit moment niet voor handen. Het idee achter de compensatieregeling is dat reizigers die geconfronteerd worden met niet voorzienbare (substantiële) vertragingen daar financieel voor gecompenseerd worden. Geplande werkzaamheden worden door NS altijd meegenomen in de openbaar gemaakte dienstregeling. Er is in een dergelijk geval geen sprake van uitgevallen treinen, maar van niet toegewezen capaciteit aan NS conform de regels in het Besluit Capaciteitsverdeling. Er is dus niet zozeer sprake van een uitzonderingsbepaling, maar van een normale basisregel: treinen waarvoor NS geen capaciteit toegewezen heeft gekregen, onderdeel uit laten maken van een compensatieregeling voor de reiziger, is niet passend.

#### *Vraag 191*

- a. Waarom is er niet voor gekozen om NS te verplichten reisproducten van andere vervoerders te accepteren?
- b. Bestaat de mogelijkheid tot het ontwikkelen van een acceptatieplicht van elkaars vervoersbewijzen?
- c. Wie heeft de doorzettingmacht als partijen er niet uitkomen, aangezien NS de concessieverlener consulteert?

#### *Antwoord 191*

- a. en b. Zie het antwoord op vraag 182. Er is een interoperabel spooraanbod.
- c. Er is een wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in voorbereiding die mogelijkheden biedt om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels te stellen met betrekking tot een aantal concessieoverstijgende aspecten van het systeem van vervoerbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer, zoals dat nu bestaat in de vorm van het OV-chipkaartsysteem. Dit is in het belang van de reiziger bij een toegankelijk en gebruiksvriendelijk openbaar vervoer, van interoperabiliteit tussen de verschillende concessiegebieden en vervoerssystemen en in het belang van een goed functionerende betaalmarkt in het openbaar vervoer. Dit in gevallen waarin zelfregulering tussen de concessiepartijen in het openbaar vervoer onvoldoende waarborgen oplevert voor nationale belangen die de vervoerconcessies overstijgen. Ik heb uw Kamer hierover geïnformeerd in mijn brief van 13 januari 2014.<sup>40</sup>

#### *Vraag 192*

<sup>40</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 558

Waarom is de OV-besluitvormingsstructuur alleen gericht op het OV-betaalsysteem en niet ook op andere concessieoverstijgende onderwerpen?

*Antwoord 192*

Het NOVB richt zich in eerste instantie op landelijke of concessiegrens-overstijgende vraagstukken die spelen rond de OV-chipkaart en (toekomstige) andere vormen van OV betalen. De werkagenda van het NOVB, die ik op 27 januari 2014 aan uw Kamer heb gezonden, bevat de nu voorziene activiteiten van 2014 tot en met 2017.<sup>41</sup> Indien de werkagenda daarvoor ruimte biedt en de werkwijze van het NOVB zijn waarde in de praktijk heeft bewezen, kunnen mogelijk in de toekomst ook andere OV thema's in het NOVB worden besproken. Daarbij zal vanzelfsprekend bezien worden of en hoe het opnemen van nieuwe thema's past in de overlegstructuur van de sector, waaronder de landsdelige en landelijke OV & spoortafels.

*Vraag 193*

Is de deal uit 2011 met NS (desnoods vertrouwelijk) in te zien voor de Kamer?

*Antwoord 193*

Het zogenaamde Onderhandelakkoord kan vertrouwelijk bij uw Kamer ter inzage worden gelegd.

*Vraag 194*

Wat bedraagt de concessievergoeding per jaar voor de HSL-Zuid?

*Antwoord 194*

Onderstaande tabel toont de bedragen per jaar voor de gehele concessieperiode, bestaande uit de huidige concessie vanaf medio 2009 tot en met eind 2014 (uitgestelde HSA-Gebruiksvergoeding) en de nieuwe concessieprijs (HSL-Gebruiksvergoeding) vanaf 2015 tot en met eind 2024. Vanwege het feit dat er een deel van de concessieprijs uitgesteld wordt, wordt er ook rente betaald over de openstaande verplichting.

<b>Jaar</b>	<b>Gebruiksvergoedingen HSL-Zuid</b> (bedragen in € miljoen; prijspeil 2010)
2009	–
2010	–
2011	–
2012	40
2013	40
2014	40
2015	112
2016	112
2017	119
2018	125
2019	129
2020	134
2021	137
2022	140
2023	142
2024	142
<b>Totaal</b>	<b>1.412</b>

*Vraag 195*

Kunt u in de definitieve ontwerpvervoerconcessie hard vastleggen dat de HSL-Zuid per dienstregelingsjaar 2017 via Breda gaat rijden, conform eerdere toezeggingen?

<sup>41</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 559

#### *Antwoord 195*

Breda wordt sinds april 2011 bediend door HSL-treinen (verbinding Amsterdam–Breda v.v.). Met ingang van het dienstregelingsjaar 2017 wordt Breda aanvullend bediend door de treindienst Den Haag–Eindhoven via de HSL-Zuid, zoals opgenomen in artikel 61 van de concept-ontwerpvervoerconcessie.

#### *Vraag 196*

- a. Waarom staat in de toelichting een minimale snelheid van 220 kilometer per uur en in artikel 61 een minimale snelheid van 200 kilometer per uur?
- b. Waarom is er geen ambitie om de treinen op de hogesnelheidslijn minimaal 220 kilometer per uur te laten rijden?
- c. Waarom maakt het onderzoek naar de snelheid onderdeel uit van de concessie?
- d. Is het mogelijk om alleen voor de HSL treinen te bestellen die minimaal 220 kilometer per uur kunnen?

#### *Antwoord 196*

Met NS is afgesproken dat het intercity-materieel dat zij aanschaft voor het uitvoeren van de binnenlandse HSL-treindiensten ten minste 200 km per uur zal kunnen rijden. Dat is vastgelegd in de concessie. NS onderzoekt op dit moment de exacte rijsnelheid en de instroomplanning. In dit onderzoek bekijkt NS ook of een rijsnelheid van 220 km per uur mogelijk is. Aan dat onderzoek is gerefereerd in de toelichting van de concessie.

Zoals in mijn brief van 20 maart 2014<sup>42</sup> vermeld, wordt een onafhankelijke audit uitgevoerd op zowel het plan van aanpak voor het nadere onderzoek als de onderzoeksresultaten. Zodra het onderzoek en de audits gereed zijn zal ik uw Kamer hierover informeren. Het is voorzien dat dit onderzoek zal worden afgerond voor het zomerreces. Daarom vormt het op dit moment nog geen onderdeel van de concept-ontwerpconcessie.

#### *Vraag 197*

- a. Waarom is Zaventem opgenomen in de dienstregeling van de HSL-Zuid?
- b. Tot hoeveel extra reistijd leidt de opname van Zaventem in de dienstregeling?
- c. Wat zijn de gevolgen als Zaventem geheel of gedeeltelijk uit de dienstregeling wordt gehaald?
- d. Is er ook een optie besproken om slechts een beperkt aantal treinen op Zaventem te laten stoppen? Zo ja, waarom is dat geen werkbare optie gebleken? Zo nee, waarom niet?
- e. Welk voordeel biedt de bediening van Zaventem voor Nederland?

#### *Antwoord 197*

- a. Zaventem is als toekomstige bestemming toegevoegd om de reismogelijkheden via het spoor voor de Nederlandse reizigers verder te verbeteren. Dit betreft een afspraak tussen NS en NMBS over de uitvoering van de Intercity Amsterdam–Brussel als alternatief voor de Fyra V250, waarover ik u geïnformeerd heb in de brief over de Rijtijden van de Beneluxtrein in de dienstregeling van 2015 en verder.<sup>43</sup>
- b. De bediening van Brussel–Nationale Luchthaven (Zaventem) kost ongeveer 15 minuten extra.
- c. In de onderhandelingen tussen NS en NMBS (**Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**) over een alternatief voor de

<sup>42</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 454

<sup>43</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 457

Fyra V250 is overeengekomen dat de Intercity Amsterdam–Brussel zal stoppen te Brussel–Nationale Luchthaven zodra dit kan worden gerealiseerd op het Belgische netwerk. Niet stoppen te Zaventem betekent dat afspraken over de intercity naar Brussel niet worden nagekomen.

- d. NS en NMBS hebben, samen met ProRail en Infrabel, gezocht naar mogelijkheden om de reistijden van de Intercity Amsterdam–Brussel te verkorten. Daarbij is ook gekeken naar varianten waarbij de trein enkele keren per dag rijdt in een alternatief bedieningspatroon. Deze variant is niet werkbaar, omdat hiervoor andere treinpaden benodigd zijn die elders nieuwe knelpunten opleveren.
- e. Het vluchtaanbod van Zaventem wordt beter bereikbaar voor Nederlandse reizigers en omgekeerd wordt Nederland beter bereikbaar voor internationale reizigers die via Zaventem willen vliegen.

#### *Vraag 198*

- a. Hoeveel treinen zouden volgens de concessieverlener kunnen uitwijken naar Den Haag zoals in artikel 62, lid 4 staat beschreven?
- b. Welke invloed kan dat hebben op de dienstregeling?

#### *Antwoord 198*

NS kan een voorstel doen voor het uitwijken naar een andere eindbestemming, binnen de daartoe in artikel 62, lid 4 gestelde kaders. Over concrete uitwijkmogelijkheden naar Den Haag en het aantal treinen zijn geen nadere afspraken gemaakt. De mogelijkheden daartoe als ook het effect daarvan op de dienstregeling zal NS bij dat voorstel moeten betrekken en onderbouwen.

#### *Vraag 199*

- a. Is artikel 62, lid 8 niet in strijd met het geliberaliseerde internationale reizigersvervoer? Zo nee, waarom niet?
- b. Werkt een compensatie niet tot marktverstoring omdat dit een concurrentievoordeel van NS betekent ten opzichte van andere vervoerders? Zo nee, waarom niet?

#### *Antwoord 199*

- a. Nee. Dit artikel staat een nieuwe toetreders niet in de weg. Het artikel biedt juist ruimte voor een nieuwe toetreders om een eigen dienstregeling te (blijven) rijden. Voor zover dit leidt tot overbediening, maakt dit artikel het voor NS mogelijk om haar bedieningspatroon aan te passen.
- b. Nee. Dit artikel belemmert vervoerders niet in hun mogelijkheden om vervoer aan te bieden op de internationale corridor Amsterdam–Brussel, noch bevoordeelt het NS boven een andere vervoerder die niet aan een concessie is gebonden. De compensatie in artikel 70 is in de afspraken ten tijde van het naderende faillissement van HSA opgenomen, omdat een financieel effect van meer dan € 10 miljoen niet van NS is op te vangen binnen de financiële kaders van de concessie, zonder ten koste te gaan van de dienstverlening.

#### *Vraag 200*

Kan een nadere toelichting worden gegeven op artikel 64, lid 4?

#### *Antwoord 200*

Artikel 64, lid 4 ziet op de situatie waarin een met NS samenwerkende vervoerder (NMBS, SNCF, Thalys, Eurostar) alleen bereid is om een in de concept ontwerpconcessie opgenomen internationale treindienst te rijden indien NS daaraan een extra financiële bijdrage levert. In dat geval zal NS dat voor eigen rekening doen voor zover daartoe een uitdrukkelijke

verplichting bestaat op grond van de afspraken met een of meer van de samenwerkende vervoerders.

#### *Vraag 201*

- a. Waarom wordt een maximaal 30% hogere toeslag gevraagd voor binnenlandse verbindingen op de HSL-Zuid?
- b. Waarom geldt dit niet tussen Rotterdam en Breda?

#### *Antwoord 201*

- a. Dit is onderdeel van de afspraken uit 2011 over de geïntegreerde vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en de oplossing van de HSA-problematiek. Uw Kamer is hierover op 18 november 2011 geïnformeerd.<sup>44</sup>
- b. Op het traject tussen Schiphol en Rotterdam geldt de toeslag, omdat reizigers op dit traject de keuze hebben uit meerdere verbindingen over het conventionele spoor voor het binnenlandse tarief en over het hogesnelheidsspoor met toeslag. Op het traject tussen Rotterdam en Breda is de keuze voor de reiziger beperkter: daarom is hier geen sprake van een toeslag.

#### *Vraag 202*

Waar is het bedrag van 80 miljoen euro voor de concessievergoeding voor het hoofdrailnet op gebaseerd?

#### *Antwoord 202*

Zoals gemeld in de brief van 18 november 2011<sup>45</sup> betaalt NS voor het Hoofdrailnet een concessievergoeding die voor de periode 2015–2024 € 800 miljoen zal bedragen (€ 80 mln. per jaar). Dit ten opzichte van een concessievergoeding van € 20 miljoen per jaar in 2011 en 2012 en € 30 miljoen per jaar in 2013 en 2014. Van de € 80 miljoen per jaar aan concessievergoeding bestaat € 50 miljoen per jaar uit de invulling van de taakstelling uit het Regeerakkoord Rutte I; € 30 miljoen per jaar betreft een extrapolatie van de eerdere afspraak ten aanzien van de huidige concessieprijs.

#### *Vraag 203*

- a. Hoeveel bedraagt de objectieve economische marktwaarde van de concessie in euro per jaar van deze concessie en hoe is die marktwaarde bepaald?
- b. Welke gangbare waarderingsmethode wordt daarvoor gehanteerd?
- c. Welke externe onderzoeken liggen aan dat oordeel en de waarde ten grondslag en kunnen die onderzoeken binnen één week aan de Kamer verstrekt worden?
- d. Als hier geen verder onderzoek naar is gedaan, bent u dan alsnog bereid om extern onderzoek te laten doen naar de waarde van de concessie?

#### *Antwoord 203*

In het geval van de geïntegreerde vervoerconcessie voor het hoofdrailnet is de achterliggende business case (de waarde) getoetst door het onderzoeksbureau BCG. Tevens heeft het Europees onderzoeksbureau Oxera tweemaal een markt conformiteitstoets (een zogenaamde MEIP/PSO-toets) uitgevoerd. Hiermee wordt voorkomen dat NS ongeoorloofde staatssteun krijgt doordat NS een te hoog rendement wordt toegestaan. Uw Kamer is geïnformeerd over de conclusies van deze toetsen in 2012<sup>46</sup> en in 2013<sup>47</sup>. De gehanteerde waarderingsmethode gaat

<sup>44</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 343

<sup>45</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 343

<sup>46</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 55

uit van «net present value» analyse een methode waarbij de waarde van de toekomstige kasstromen teruggerekend wordt naar een huidige waarde. Aangezien de financiële kaders zoals destijds overeengekomen, uitgangspunt zijn voor de voor liggende concept ontwerpconcessie zijn de uitgevoerde onderzoeken nog steeds geldend.

*Vraag 204*

Waarom worden de kosten voor technisch, applicatie- en functioneel beheer van het landelijke reisinformatiesysteem gecompenseerd?

*Antwoord 204*

Dit houdt verband met de overdracht van de verantwoordelijkheid voor de reisinformatievoorziening van ProRail naar NS. Deze overdracht is onderdeel van de afgesproken wintermaatregelen<sup>48</sup>. Vóór genoemde overdracht ontving ProRail een dergelijke vergoeding.

*Vraag 205*

- a. Waar wordt het bedrag in artikel 66, lid 4 op gebaseerd?
- b. Waarom is deze afspraak gemaakt?

*Antwoord 205*

- a. Met ingang van de decentralisatie van de stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen wordt de concessieprijs (zoals opgenomen in artikel 66, lid 1) verhoogd met 6 miljoen euro. Dit bedrag is gebaseerd op het wegvallen van het effect van de exploitatie van de stoptreindiensten.
- b. De stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen zijn onrendabele diensten. Wanneer deze diensten geen onderdeel meer uitmaken van het hoofdrailnet wordt de concessieprijs, als logisch gevolg daarvan, verhoogd. Deze verhoging, zoals opgenomen in artikel 66 lid 4, wordt vervolgens één op één door mijn ministerie beschikbaar gesteld aan de provincie Limburg, als aanbestedende dienst, ten behoeve van de exploitatie van de twee diensten. Dit is vastgelegd in een overeenkomst met de provincie Limburg.

*Vraag 206*

- a. Welke consequenties kan het inschakelen van derden voor de uitvoering van de concessie hebben voor de lengte van de concessie?
- b. Ontstaan er daarbij geen extra verplichtingen voor de concessieverlener?
- c. Moet de concessieverlener toestemming geven alvorens uitbesteed wordt?

*Antwoord 206*

- a. NS is en blijft verantwoordelijk voor een juiste uitvoering van de concessie, ook indien NS hierbij derden inschakelt. Aangezien de concessie duurt tot 2025, zal NS met derden slechts afspraken kunnen maken die geldig zijn tot 2025.
- b. Nee.
- c. Voor onderaanneming hoeft de concessieverlener formeel geen toestemming te verlenen. Wel wordt NS geacht de (voorgenomen) inzet van onderaannemers zo spoedig mogelijk aan mij te melden, overeenkomstig het bepaalde in artikel 19, lid 5.

*Vraag 207*

- a. Wat is het doel van specifiek artikel 69 opnemen?

<sup>47</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 430

<sup>48</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 255

- b. Klopt het dat er voor artikelen die niet in artikel 69 worden genoemd, geen ontheffing mogelijk is?

*Antwoord 207*

- a. NS is gehouden te voldoen aan de bepalingen van de concessie. Er kan echter gedurende de looptijd van deze concessie aanleiding zijn om van een specifieke bepaling af te willen wijken. Voor die gevallen is het ontheffingsartikel opgenomen, waarbij voor slechts een beperkt aantal artikelen ontheffing kan worden verleend, volgens een voorgeschreven procedure en voorwaarden.
- b. Dat is juist, tenzij het een ontheffing in het kader van een experiment betreft. In dat laatste geval is ook tijdelijke ontheffing mogelijk van de in artikel 68, lid 7, genoemde artikelen.

*Vraag 208*

- a. Kunt u aangeven waarom u in artikel 69 een ontheffingsmogelijkheid biedt voor artikel 44, terwijl dit artikel al een minimum bedieningsniveau biedt van twee treinen per uur, terwijl op de meeste trajecten veel meer treinen rijden?
- b. Kunt u ook de andere ontheffingsmogelijkheden toelichten, gezien de specifieke uitzonderingen die al in de betreffende artikelen worden geboden?

*Antwoord 208*

- a. In de artikelsgewijze toelichting op artikel 69 worden twee voorbeelden aangehaald waarvoor ontheffing kan worden verleend van het bepaalde in artikel 44. Bijvoorbeeld in de situatie waarbij het onderhoudsrooster van ProRail het voor NS onmogelijk maakt om het minimale bedieningspatroon als opgenomen in artikel 44, lid 1, te kunnen rijden of in de situatie dat er een station wordt gesloten. Voor de laatst genoemde situatie is een stringente set aan voorwaarden voor inwilliging van een verzoek tot ontheffing opgenomen in artikel 69, lid 4.
- b. Ingevolge artikel 69, lid 1, kan, naast de al in het antwoord in a besproken artikel 44, door NS ook ontheffing worden gevraagd van het bepaalde in artikel 29 (Fiets en P+R), artikel 45 (Laatste treinen en nachtnet), artikel 46 (Grensoverschrijdend vervoer) en artikel 49 (Aanleg en bediening nieuw station). Dit betreffen artikelen die reizigers of decentrale overheden rechtstreeks raken indien om ontheffing van de desbetreffende bepalingen wordt verzocht, zodat is voorzien in een adviesrecht van deze partijen (zie lid 2 en 3). De hiervoor genoemde artikelen kennen weliswaar ieder een eigen specifieke invulling, maar bevatten niet de mogelijkheid van ontheffing.
- Op voorhand is ook niet aan te geven waaruit een verzoek om ontheffing zou kunnen bestaan.

*Vraag 209*

- a. Wat houdt de in artikel 71, lid 3 genoemde regeling in?
- b. Waarom is artikel 43a van de wet niet van toepassing?
- c. Wat houdt het amendement-Dijsselbloem/Eurlings<sup>49</sup> exact in?
- d. Betekent dit dat een managementaanbesteding de enige gangbare weg is na 2025?

*Antwoord 209*

- a. Deze regeling bevat een met NS gemaakte afspraak onder welke voorwaarden en condities productiemiddelen en gebruiksrechten

---

<sup>49</sup> Kamerstuk 27 216, nr. 24

van NS beschikbaar worden gesteld aan een opvolgende concessiehouder.

- b.en c. Artikel 43a van de wet bepaalt met betrekking tot de overgang van een concessie voor openbaar personenvervoer per trein dat als een dergelijke concessie gegund wordt aan een andere spoorwegonderneming, de voormalige concessiehouder de in de concessie omschreven rechten en verplichtingen ten aanzien van de productiemiddelen en de daarbij behorende bedrijfsinformatie moet overdragen aan de nieuwe concessiehouder dan wel die rechten ten behoeve van de nieuwe concessiehouder moet vestigen. De toepasselijkheid van de overgang van productiemiddelen zoals geregeld in artikel 43a van de wet kan op grond van artikel 43c, lid 2, van de wet worden uitgesloten. Daarnaast is in artikel 43c, lid 1 omschreven dat er aan het toepassen van artikel 43a voorwaarden kunnen worden verbonden, zoals omschreven in artikel 71 van de concessie.

De bepalingen zijn in de wet opgenomen door middel van het amendement Dijsselbloem/Eurlings<sup>50</sup>. In dit amendement is aangegeven dat voor zover in de toekomst de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet aan een andere vervoerder dan NS wordt verleend, dit op basis van een zuivere managementaanbesteding moet geschieden. Onder «zuivere managementaanbesteding» wordt in de toelichting op het amendement verstaan dat de vervoerconcessie kan worden beëindigd en opnieuw verleend zonder dat daarmee het huidige aandeelhouderschap van de Staat in de NV NS wordt uitgehold, waardoor de facto privatisering van het nationale spoorbedrijf zou plaatsvinden. In dit geval kan de Minister bepalen dat een verleende concessie voor het hoofdrailnet geheel of voor een daarbij te bepalen aanmerkelijk gedeelte door de concessiehouder zal worden uitgevoerd met gebruikmaking van een of meer aan te wijzen rechtspersonen.

- d. Nee. Zoals in het kabinetsstandpunt over het 4e spoorpakket aangegeven, wil het kabinet de keuze houden tussen onderhandse gunning en eventuele aanbesteding van het hoofdrailnet vanaf 2025. Wanneer aanbesteding aan de orde zou zijn, wordt de mogelijkheid van managementaanbesteding, mede gelet op de wetsgeschiedenis, gezien als de meest realistische vorm van het in de markt zetten van (delen) van de hoofdrailnetconcessie. De term «managementaanbesteding» is echter een containerbegrip, waaronder verschillende modellen vallen die in verschillende situaties effectief kunnen worden.

#### *Vraag 210*

- a. Waarom moeten eisen die de concessieverlener mag stellen aan nieuw materieel worden vergoed?
- b. Hoe wordt bezien of de beste prijs voor deze nieuwe eisen worden berekend?

#### *Antwoord 210*

- a. Het is aan de vervoerder om materieel aan te schaffen voor het uitvoeren van de vervoerconcessie. Gegeven de bijzondere situatie is op een aantal punten – als onderdeel van de afspraken uit november 2011<sup>51</sup> – aanvullende eisen gesteld aan het materieel van NS. Zo is met NS afgesproken dat al het nieuwe materieel zelfstandig toegankelijk zal zijn, en dat het SLT-materieel alsnog van toiletten wordt voorzien. Onderdeel van de afspraken is dat aanvullende wensen die hier gedurende de looptijd van de concessie op grond

<sup>50</sup> Kamerstuk 27 216, nr. 24

<sup>51</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 343

van politieke oordeelsvorming nog bovenop komen, voor rekening komen van de concessieverlener.

- b. In artikel 70 lid 3 is opgenomen dat NS in dat geval aan de concessieverlener een onderbouwde opgave doet van het netto financiële effect van de som van de positieve en negatieve effecten van de desbetreffende ontwikkeling op de kosten en baten van NS. NS verleent haar medewerking aan een verificatie van deze opgave door middel van een externe toets in opdracht van de concessieverlener.

#### *Vraag 211*

- a. Welke eisen stelt u aan de rijcapaciteiten van nieuw aan te schaffen materieel en waarom zijn de belangrijkste daarvan niet opgenomen in de conceptconcessie?
- b. Bent u bereid in ieder geval te eisen dat elke nieuw aangeschafte trein een gekwantificeerde snelle aanzettijd heeft, gezien het belang van een optimale benutting van de infrastructuur, en dat al het aan te schaffen intercity materieel ten minste een VMAX van 200 heeft en al het aan te schaffen sprintermaterieel ten minste een VMAX van 160?

#### *Antwoord 211*

Zie de beantwoording van vraag 196 b. Zie hiertoe ook het antwoord op vragen 142 en 143. Bijna het gehele wagenpark van NS heeft de mogelijkheid om 160 km per uur te rijden. Echter dit is slechts op een beperkt aantal trajecten mogelijk. Hiernaast doet NS een onderzoek naar de exacte snelheid van het Intercity 200-materieel, dat NS zal inzetten voor de binnenlandse HSL-treindiensten. In het onderzoek wordt naar alle elementen van reistijd gekeken, zoals aanzetversnelling, rij/topsnelheid, remmen en halteringstijd.

Zoals in de brief van 20 maart 2014<sup>52</sup> is gemeld, is het van belang dat NS zelf een totaalafweging kan maken tussen alle ontwerpelementen voor nieuwe treinen. De rijnsnelheid van het materieel is één van de ontwerpelementen. Daarnaast speelt een groot aantal andere zaken waaraan het materieel moet voldoen, waarover NS een keuze moet maken om een goede aanbesteding te kunnen uitvoeren. Het gaat bijvoorbeeld om veiligheidseisen, vervoercapaciteit en zelfstandige toegankelijkheid voor mindervalide reizigers.

#### *Vraag 212*

- a. Waarom is er voor gekozen de KPI's in bijlage 2 geaggregeerd neer te zetten, in plaats van elk van die factoren afzonderlijk te meten en te sanctioneren?
- b. Is overwogen om de subcategorieën van de in bijlage 2 opgenomen prestatiegebieden los van elkaar neer te zetten, waarna voor elk van die afzonderlijke subcategorieën een afzonderlijke prestatie wordt verlangd?
- c. Hoe verhoudt deze aggregatie en de gemiddelde KPI-waarde zich tot de uitspraak van zowel u zelf als NS dat het «gemiddelde niet goed genoeg is»?

#### *Antwoord 212*

Zie ook het antwoord op vraag 44 tot en met 46. Er vindt geen aggregatie van indicatoren plaats. Bijlage 2 presenteert per prestatiegebied de informatie-indicatoren en de prestatie-indicatoren. Informatie-indicatoren zorgen ervoor dat prestaties voor iedereen transparant worden, waar mogelijk en relevant gedifferentieerd naar bijvoorbeeld locatie. Zoals afgesproken in de LTSA deel 2 wordt op een beperkte set van prestatie-indicatoren gesanctioneerd. Daar waar voor prestatiebesturing gekozen is, is

<sup>52</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 454

per subcategorie een prestatie-indicator ingesteld. Op sommige prestatie-indicatoren (reizigerspunctualiteit, vervoercapaciteit) wordt niet alleen op het gemiddelde gestuurd, maar ook op specifieke lijnen (de 10 slechtst presterende bijvoorbeeld).

*Vraag 213*

- a. Bent u bereid de doelen van het programma be- en bijsturing te verbreden door hier het doel «optimale benutting van de capaciteit» aan toe te voegen?
- b. Deelt u de mening dat het niet alleen gaat om de optimalisatie van de huidige be- en bijsturing, maar ook om een nieuwe be- en bijsturing-aanpak die optimaal gebruik maakt van de nieuwe mogelijkheden die ERTMS biedt en dat moet worden voorkomen dat er in korte tijd twee keer moet worden geïnvesteerd in het herontwerpen van de be- en bijsturing?

*Antwoord 213*

De be- en bijsturing wordt op zowel korte als lange termijn verbeterd. Momenteel wordt het plan van aanpak hiervoor verder uitgewerkt. Het herontwerp van de be- en bijsturing is onderdeel van de operationele uitwerking van de LTSA door NS en ProRail en opgenomen in het rapport «Beter en Meer», bijgevoegd bij de LTSA deel 2. Zoals in de LTSA deel 2 beschreven zal de operationele uitwerking in «Beter en Meer» dit jaar worden uitgewerkt en geconcretiseerd, mede in relatie tot PHS en ERTMS. Hierbij zal gekeken worden hoe deze programma's zo effectief en efficiënt mogelijk met elkaar gecombineerd kunnen worden. Dit betreft ook de be- en bijsturing voor de toekomst.

*Vraag 214*

Waarom is gekozen voor genoemde bestemmingen voor de laatste treinen? Wanneer is er meer duidelijkheid wat betreft het uitbreiden en doortrekken van deze trajecten?

*Antwoord 214*

Het doel van de concessieverplichting over de laatste treinen is dat reizigers de mogelijkheid hebben om op een later tijdstip de Randstad te verlaten en een bestemming te bereiken naar het eerstvolgende logische intercitystation buiten de Randstad. De vastgestelde bestemmingen gaan in veel gevallen verder dan het eerst volgende Intercitystation buiten de Randstad, omdat NS in staat is om dit logistiek in te passen. De mogelijkheden voor latere verbinding naar de uiteinden van het netwerk (Groningen, Leeuwarden, Enschede, Maastricht, Vlissingen en Den Helder) worden momenteel in kaart gebracht. Voor het in kaart brengen van de mogelijkheden, zie ook het antwoord op vraag 167 en 168.

*Vraag 215*

Wat is de reden dat in Bijlage E bij Amsterdam Centraal de AVG-status niet is ingevuld?

*Antwoord 215*

Op Amsterdam-Centraal zal volledige AVG worden aangeboden. Dit is een omissie in de concept-ontwerpconcessie.

*Vraag 216*

Hoeveel ruimte is er bijvoorbeeld om in het dal een ander tarief te hanteren dan in de spits? Betekent «afstemmen met consumentenorganisaties en NOVB» dat hierop advies- of instemmingsrecht is?

*Antwoord 216*

NS mag, binnen de in artikel 55, lid 5 gestelde marges, een voorstel doen voor tariefdifferentiatie. Conform lid 3 van artikel 55 is op een dergelijk tariefvoorstel door NS adviesrecht van consumentenorganisaties van toepassing.

### **Beheerconcessie**

#### *Vraag 217*

Waarom is er niet voor gekozen om ProRail de concessievergoeding te laten ontvangen?

#### *Antwoord 217*

In de LTSA deel 2 is ervoor gekozen om de sturing te verbeteren binnen de huidige ordening van de spoorsector. Daarmee veranderen de financiële relaties tussen de diverse partijen niet. Dit betekent dat ProRail jaarlijks gebruiksvergoeding blijft innen en gefinancierd wordt op grond van het Besluit infrastructuurfonds en dat een prijs betaalt aan de concessieverlener voor het uitvoeren van de concessie.

#### *Vraag 218*

- a. Hoe worden de uitkomsten van de nulmeting ten aanzien van de stand van het onderhoud van het spoor in de concessie verwerkt?
- b. Wordt er gekozen voor een niveau van veiligheid van het spoor waarop onderhoud en vervanging worden gebaseerd?

#### *Antwoord 218*

In de concept-ontwerpbeheerconcessie is in artikel 35 opgenomen dat ProRail de uitkomsten van het vijfjaarlijkse onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) naar de «staat van de infrastructuur», na oordeel van de concessieverlener, meeneemt in haar (onderhouds)activiteiten. Het eerste van deze onderzoeken, de zogenaamde nulmeting naar de fysieke kwaliteit van de railinfrastructuur, is onlangs afgerond en op 28 mei jl. aan uw Kamer aangeboden (Briefnummer 2014/109373). In de concessie krijgt ProRail de zorg voor de kwaliteit van het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur, waaronder het onderhoud van de infrastructuur.

ProRail hanteert in de onderhoudscontracten met de aannemers normen die zich richten op de kwaliteit van de infrastructuur (storingsreductie, beschikbaarheid etc.). Deze bevinden zich ruim boven zogenaamde veiligheidswaarden (waarden waarvan bij overschrijding de veilige berijdbaarheid van het spoor direct in het geding is). De ILT ziet toe op de systematiek (waaronder risicoanalyses) en procedures die ProRail hanteert voor het vaststellen en gebruik van de normen. In reactie op het rapport van de ILT over het prestatiegericht onderhoud (PGO) aan het spoor<sup>53</sup> is ProRail bezig met het verhelderen van de veiligheidswaarden en het ontwikkelen van een eenduidige set waarden die altijd van toepassing is op de Nederlandse spoorinfrastructuur. Ik heb u bij de aanbieding van het rapport van de ILT van 28 mei jl. over de fysieke kwaliteit van de infrastructuur nader geïnformeerd over voorgaande. Ten aanzien van PGO is de verplichting tot een verbeterprogramma in de concept-ontwerpbeheerconcessie opgenomen.

#### *Vraag 219*

- a. Wat is de rol van ProRail op de HSL-Zuid?
- b. Wat is de rolverdeling met Infrasppeed?

#### *Antwoord 219*

<sup>53</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 466

ProRail is de infrastructuurbeheerder van de HSL-Zuid (de HSL-Zuid is een specifiek onderdeel van de hoofdspoorweginfrastructuur). ProRail verzorgt de capaciteitsverdeling en de verkeersleiding voor de treindiensten over de Nederlandse hogesnelheidsinfrastructuur. Het onderhoud aan deze infrastructuur wordt uitgevoerd door Infrasppeed in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. ProRail voert het contractmanagement namens het ministerie uit.

*Vraag 220*

- a. Wat is de relatie tussen ProRail en Keyrail?
- b. Wat is de bedoeling in de komende concessieperiode met Keyrail?
- c. Hoe wordt Keyrail onderhouden en betaald?

*Antwoord 220*

- a. Keyrail exploiteert de Betuweroute, de Havenspoorlijn en de Kijfhoek in opdracht van ProRail. ProRail is één van de drie aandeelhouders van Keyrail. ProRail bezit 50% van de aandelen van Keyrail. Het Havenbedrijf Rotterdam en het Havenbedrijf Amsterdam zijn de andere aandeelhouders.
- b. ProRail krijgt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van alle publieke taken met betrekking tot capaciteitsverdeling, gebruiksvergoeding, verkeersleiding en asset-management, voor het gemengde net (waarvoor dat nu reeds het geval was) en voor de Betuweroute. Over aanvullende taken (ketenregie en commerciële ketenontwikkeling), die niet gerelateerd zijn aan de spoorwegwet, dienen diverse partijen, zoals havenbedrijven, goederenvervoerders en de infrastructuurbeheerder tot goede afspraken te komen. Deze taken kunnen bij Keyrail worden belegd. De concrete vormgeving hiervan moet door betrokken partijen zelf tot stand komen.
- c. Keyrail wordt op dit moment betaald uit de opbrengsten van de gebruiksvergoeding van de Betuweroute.

*Vraag 221*

In welke gevallen kan een dwingende aansturing aan ProRail worden opgelegd?

*Antwoord 221*

In de concessie heeft de concessieverlener een aantal mogelijkheden om ten aanzien van specifieke onderwerpen door te kunnen zetten, waaronder in ieder geval:

- In de jaarlijkse beheerplancyclus via de beleidsprioriteitenbrief (artikel 15 lid 2), de aanwijzingsbevoegdheid (artikel 15 lid 13) en het kunnen verbinden van voorwaarden aan de instemming op het beheerplan (artikel 15 lid 16)
- Middels de goedkeuring door de concessieverlener van het plan van aanpak van nieuwe programma's en maatregelen (artikel 19 lid 4)
- Middels het definiëren van de streefwaarden voor de prestatie-indicatoren in 2019 en 2024 door de concessieverlener (artikel 18 lid 1)

Per instrument is in de concessie aangegeven in welke gevallen het betreffende instrument door de concessieverlener kan worden ingezet. Uiteraard dienen bij toepassing van de desbetreffende overheidsinstrumenten de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht te worden genomen.

*Vraag 222*

Hoe hoog is de gebruiksvergoeding van ProRail en hoe is deze opgebouwd?

*Antwoord 222*

Het totaal aan gebruiksvergoeding lag over 2013 op € 269 miljoen. ProRail mag kosten ten aanzien van informatiediensten, netwerk en treinpaddiensten, transfer- en emplacementsdiensten aan de gebruiker doorberekenen.

*Vraag 223*

Hoe werken de onderhouds-/vervangingswerkzaamheden van ProRail, en daardoor het niet kunnen rijden van vervoerders, door in de punctualiteitscijfers van de vervoerders?

*Antwoord 223*

De onderhouds-/vervangingswerkzaamheden van ProRail aan het spoor werken niet door in de punctualiteitscijfers. Bij werkzaamheden werken tellen uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen niet door in de cijfers.

*Vraag 224*

Waarom wordt de term hoofdspoorweginfrastructuur gebruikt en welk spoor valt hier niet onder?

*Vraag 225*

Welke hoofdspoorweginfrastructuur is uitgezonderd van het beheer door ProRail en waarom?

*Antwoord 224 en 225*

Hoofdspoorweginfrastructuur betreft de spoorweginfrastructuur, die is aangewezen als hoofdspoorwegen in het Besluit Aanwijzingen Hoofdspoorwegen. In met name hoofdstuk 2 van de Spoorwegwet worden betreffende de hoofdspoorweginfrastructuur diverse regels gesteld waaronder regels over het beheer door middel van een concessie (beheerconcessie). Deze term onderscheidt zich voorts van het zogenoemde «bijzonder spoor» (zoals museumlijnen) en «locaal spoor» (zoals tram- en metrolijnen). De beheerconcessie heeft betrekking op de gehele hoofdspoorweginfrastructuur.

*Vraag 226*

- a. Hoe wordt het prestatiegebied «doorlooptijd goederen» gemeten?
- b. Hoe wordt de spoorveiligheid voor wat betreft ongevallen gemeten?
- c. Hoe wordt de spoorveiligheid voor wat betreft ongevallen met gevaarlijke stoffen gemeten?
- d. Welke maatregelen kan een spoorbeheerder nemen met betrekking tot geluidsreductie en trillingen en wat wordt hier concreet over afgesproken in termen van prestatiegebieden?
- e. Hoe wordt het prestatiegebied «duurzaamheid» vormgegeven en op basis waarvan wordt dat bepaald?
- f. Wat betekent dit voor de elektrificatie van diesellijnen?
- g. Wat gaat de bijdrage van ProRail aan de biodiversiteit kosten?
- h. Waarom is er geen prestatiegebied opgenomen ten aanzien van goedkoper en efficiënter functioneren van ProRail en mogelijke besparingen uit aanbestedingen?
- i. Hoe ziet de beslisboom eruit bij de keuze voor bepaalde investeringen?
- j. Wat weegt zwaarder: duurzaamheid of kwaliteit in combinatie met goedkoopste aanbieder?

*Antwoord 226*

- a. Het prestatiegebied «doorlooptijd goederen» wordt, net als alle andere prestatiegebieden, uitgewerkt in diverse programma's, maatregelen, bepalingen in de concessie, en informatie- en prestatie-indicatoren, dit gehele pakket is het sturingsarrange-

ment richting ProRail. Ten aanzien van de monitoring van de prestaties is ProRail verplicht om samen met de spoorgoederenvervoersector een set informatie-indicatoren te ontwikkelen, waarmee de realisatie van de ambities en de doelen van de LTSA en het Aanvalsplan spoorgoederenvervoer gemonitord kunnen worden. Bovendien is er in de concept-ontwerpconcessie de prestatie-indicator «Punctualiteit goederenvervoer» opgenomen, waarop ProRail zal worden beoordeeld.

- b. ProRail werkt vanuit de kaders van de 3<sup>e</sup> kadernota Railveiligheid aan verhoging van de veiligheid, waarbij ProRail de categorisering hanteert van veilig reizen, veilig leven en veilig werken. In het huidige beheerplan 2014 rapporteert ProRail voor wat betreft veilig reizen over de indicatoren: het aantal STS passages (aantal keer dat zonder toestemming door een rood sein is gereden), het aantal botsingen tussen twee treinen, en het aantal ontsporingen. Voor wat betreft veilig leven is dit het aantal aanrijdingen met overweggebruikers. En voor veilig werken zijn er twee indicatoren: het aantal aanrijdingen van personeel en het aantal elektrocuties van personeel. Deze informatie-indicatoren zijn ook in de concept-ontwerpbeheerconcessie opgenomen in bijlage 1.
- c. Voor ongevallen met gevaarlijke stoffen zijn vanuit de kaders van de 3<sup>e</sup> kadernota Railveiligheid door ProRail doelstellingen geformuleerd. In het huidige beheerplan en in de concept-ontwerpbeheerconcessie zijn hier geen specifieke indicatoren voor opgenomen; belangrijke incidenten moeten op grond van artikel 17 lid 1h in het beheerplan worden opgenomen. Daarnaast vindt in het kader van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen risicosturing plaats, waarmee het spanningsveld tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen enerzijds en de ruimtelijke ontwikkelingen langs het spoor anderzijds kan worden beheerst.
- d. Met betrekking tot geluidreductie en trillingen worden nu onder andere de volgende maatregelen uitgevoerd:
- De vervoerders een korting geven op hun gebruiksvergoeding op het moment dat zij stille treinen inzetten (bijvoorbeeld treinen met kunststof remblokken);
  - Het Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor (MJPG) uitvoeren om maatregelen te nemen op plekken waar nu binnen de geluidproductieplafonds te hoge geluidsbelastingen (groter dan 70dB) optreden (bijvoorbeeld raildempers en/of geluidschermen);
  - Bij tracébesluiten en een toename van geluid als gevolg van bijvoorbeeld veranderende intensiteiten de effecten van geluid en trillingen binnen de wettelijke kaders beoordelen en hier zo nodig maatregelen voor nemen. Dit kunnen verschillende type maatregelen zijn, afhankelijk van wat effectief en doelmatig is.
- e. Duurzaamheid ziet op diverse aspecten, bijvoorbeeld het gebruik van energie en de uitstoot van CO<sub>2</sub>. ProRail wordt geacht in het beheerplan aan te geven hoe zij invulling aan dit prestatiegebied geeft en welke maatregelen zij in dit kader treft.
- f. De inzet van materieel en eventuele elektrificatie is een afweging die de decentrale overheden kunnen maken bij de concessie voor het rijden van personenvervoer. Ik sta in beginsel positief tegenover elektrificatie van de diesellijnen en vergroening in bredere zin. Eerder heb ik de Kamer toegezegd samen met decentrale overheden, regionale vervoerders en bedrijfsleven de mogelijkheden voor vergroening van de diesellijnen in kaart te zullen brengen. Daartoe is in overleg met decentrale overheden en regionale vervoerders opdracht gegeven businesscases te maken voor vergroening van de diesellijnen. Naar verwachting is

er voor de zomer duidelijkheid over de businesscases, hetgeen noodzakelijke informatie is om volgende stappen in dit proces te kunnen zetten.

- g. De kosten die ProRail maakt rondom het verbeteren van de biodiversiteit zijn op dit moment niet bekend. Bij het uitwerken van het meerjarenplan duurzaamheid zullen de bovenwettelijke maatregelen die ProRail hiertoe neemt in kaart worden gebracht. Veel kosten die ProRail maakt inzake biodiversiteit gaan naar compensatie van negatieve effecten op de biodiversiteit bij projecten of beheerwerkzaamheden aan het spoor. Hiernaast neemt ProRail in het kader van het Meerjarenprogramma ontsnippering, maatregelen op de versnipperende effecten van de spoorinfrastructuur tegen te gaan en tracht deze bij nieuwe projecten te voorkomen. ProRail maakt hiernaast kosten ten aanzien van biodiversiteit bij een pilot inzake ecologisch bermbeheer en kleinschalige projecten.
- h. In artikel 5 van de concept-ontwerpbeheerconcessie is opgenomen dat ProRail dient te zorgen voor een efficiënte besteding van de haar verschaft financiële middelen. Daar wordt tevens via de jaarlijkse subsidieverlening uit het Infrastructuurfonds voor beheer, onderhoud en vervanging van de spoorinfrastructuur op gestuurd. In dit verband zijn aan ProRail reeds meerdere (efficiency)taakstellingen opgelegd.
- i. en j. De besluitvorming over belangrijke investeringen in de hoofdspoorweginfrastructuur ligt bij de Staatssecretaris. ProRail bereidt – al dan niet samen met andere partijen in de spoorsector – deze voor door middel van het uitvoeren van studies / onderzoeken en het opstellen van kostenramingen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het afwegingskader dat in het kader van de LTSA deel 2 wordt opgesteld waarmee de afwegingen transparant worden gemaakt. De investeringscommissie voorziet desgewenst de Staatssecretaris van een advies, die de Staatssecretaris kan gebruiken bij het nemen van besluiten omtrent het investeringsvoorstel.

#### *Vraag 227*

Hoe worden omwonenden betrokken en hoe wordt de inspraak gewogen?

#### *Antwoord 227*

Omwonenden worden op verschillende momenten betrokken bij de werkzaamheden van ProRail. Bij nieuwbouw van infrastructuur (bijvoorbeeld bij een MIRT-project) bestaan er formele momenten van inspraak voor burgers, waaronder omwonenden. Daarbij moet, conform de geëigende procedure bij het besluit van de Staatssecretaris worden aangegeven hoe met inspraak is omgegaan. Omwonenden kunnen zich daarnaast te allen tijde wenden tot ProRail ten aanzien van projecten of onderwerpen waarbij zij betrokken zijn.

Over alle bouw- en onderhoudsprojecten die ProRail uitvoert en mogelijk hinder voor de omgeving opleveren, wordt de omgeving geïnformeerd en indien mogelijk betrokken. Voor werkzaamheden die ernstige hinder opleveren voor reizigers is een nieuwe aanpak door ProRail ontwikkeld. Doel is iedereen die hinder kan ondervinden voortijdig te informeren. In de aanpak zijn evaluatiemomenten meegenomen zodat verkregen ervaringen en nieuwe inzichten leiden tot verdere optimalisering in het belang van alle betrokkenen. In de nieuwe beheerconcessie is in artikel 7 lid 2 een verplichting voor ProRail opgenomen om een klachtenloket in te richten. De klachten die bij het op te richten loket binnen komen, dienen allemaal op een correcte wijze te worden afgehandeld, hieraan ligt geen verdere prioritering ten grondslag. In het kader van de intensivering van

de samenwerking tussen ProRail en Rijkswaterstaat, is in de concessie ook een bepaling opgenomen, bedoeld om ProRail gebruik te laten maken van de kennis die bij Rijkswaterstaat is opgedaan met omgevingsmanagement.

*Vraag 228*

Welke rol speelt life-cycle in artikel 6, lid 1j?

*Antwoord 228*

De life-cycle kosten is één van de aspecten die ProRail in (investerings-)beslissingen moet betrekken. Daarmee wordt ProRail gevraagd om bijvoorbeeld bij een investering niet alleen de investeringskosten in de afweging mee te nemen, maar ook de beheerlasten en vervangingslasten van de investering over de looptijd van de investering.

*Vraag 229*

- a. Wat houdt de samenwerking met betrekking tot stations in artikel 9, lid 2e in?
- b. Klopt het dat ProRail de investeringen aan stationsgebouwen betaalt en NS om niet de gebouwen exploiteert?
- c. Waarom is gekozen voor deze constructie?

*Antwoord 229*

- a. Deze samenwerking in art. 9 lid 2 heeft betrekking op de uitvoering van de afspraken die NS en ProRail in het rapport Beter en Meer hebben opgenomen om tot een kwaliteitsverbetering op stations te komen. Het doel is dat stations comfortabel, schoon, prettig en aantrekkelijk zijn voor de reizigers en daarbij tevens de positie van andere vervoerders en concessieverleners te verbeteren.
- b. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de investeringen in de (ver)nieuwbouw van alle stations tot 2020 per financier.

Bijdrage per financier	(x miljoenen euro's)
Bijdrage rijksoverheid via ProRail	2.629,03
Bijdrage gemeente	584,96
Bijdrage NS	345,98
Bijdrage provincie / regio	300,14
Bijdrage FENS	60,55
Bijdrage overig	22,55
Totaal	3.943,21

Het Rijk heeft het belangrijkste aandeel in de financiering van de (ver)nieuwbouw van stations vanuit het principe dat de rijksoverheid het «basisstation» bepaalt en bekostigt.  
NS bekostigt de toegevoegde commerciële voorzieningen van het station.

- c. Deze verdeling is terug te voeren op de afspraken uit 1995 over de verzelfstandiging van NS en vastgelegd in de Intentienotitie Definitie Zeggenschap Infrastructuur (DZI). In de brief van maart<sup>54</sup> heb ik uw Kamer hierover nader geïnformeerd.

*Vraag 230*

- a. In hoeverre zijn de financiën leidend bij de beheerplannen?
- b. Wordt een ambitieniveau vastgelegd op basis van de LTSA en de nulmeting en keuzes inzichtelijk gemaakt, waarbij het ook een keuze

<sup>54</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 483

kan zijn bepaalde dingen niet te doen, of worden de beschikbare financiën leidend?

*Antwoord 230*

- a. De doelstellingen uit de LTSA deel 2 worden – binnen de door de concessieverlener gestelde financiële kaders en de beleidsprioriteitenbrief – door ProRail vertaald in het beheerplan. Een van de voorschriften uit de beheerconcessie is dat het beheerplan financieel dekkend moet zijn. Dit betekent concreet dat er, met inachtneming van de te verwachten overige ontvangsten (bijv. gebruiksvergoeding), aansluiting moet zijn met de in de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opgenomen middelen voor beheer van het spoor.
- b. Het ambitieniveau is vastgelegd in de LTSA. Door de koppeling tussen de subsidieaanvraag en het beheerplan, wordt een eventuele spanning tussen ambities en beschikbare financiële middelen zichtbaar gemaakt. Dit spanningsveld kan aldus in het overleg tussen ProRail en concessieverlener over het ontwerpbeheerplan aan de orde komen om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Indien nodig worden keuzes aan de concessieverlener voorgelegd. Dit kan ertoe leiden dat herprioritering binnen de financiële kaders moet plaatsvinden of dat bepaalde dingen niet worden gedaan.

*Vraag 231*

- a. Kan ProRail een aanwijzing van de politiek verantwoordelijke naast zich neerleggen? Zo ja, wie heeft het laatste woord hierbij?
- b. Welke omstandigheden spelen hierbij een rol?

*Antwoord 231*

- a. Nee. De concessieverlener kan op grond van artikel 15, lid 13, een aanwijzing geven op het ontwerpbeheerplan van ProRail. In dat geval dient ProRail het beheerplan in overeenstemming met die aanwijzingen op te stellen. De concessieverlener heeft vervolgens door het verbinden van voorwaarden aan het instemmingsbesluit op het beheerplan het «laatste woord». Naast de juridische figuur van de aanwijzing, zijn er diverse andere bepalingen in de concessie opgenomen, die de concessieverlener de mogelijkheid geven om ProRail bij te sturen (zie ook het antwoord op vraag 221).
- b. De mogelijkheid voor het geven van een aanwijzing is verder niet geclausuleerd.

*Vraag 232*

- a. Wat betekent de in artikel 16, lid 3 genoemde «kostengeoriënteerde vergoeding voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur met het oog op het minimum toegangspakket»?
- b. Hoe wordt dit berekend?
- c. Wat wordt hier bedoeld met heffingen en tellingen, kortingen en aftrek?

*Antwoord 232*

- a. In de richtlijn 2012/34/EU (de zogenoemde Herschikkingsrichtlijn) zijn regels vastgesteld voor de vergoeding voor het minimum toegangspakket. Het gaat hier om een vergoeding die een spoorwegonderneming betaalt aan de infrastructuurbeheerder die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst.
- b. Conform de Herschikkingsrichtlijn wordt de hoogte van deze vergoeding vastgesteld door de infrastructuurbeheerder via een methode voor toerekening van de kosten voor het minimum toegangspakket. De vaststelling van de methode voor toerekening

van de kosten voor het minimum toegangspakket maakt deel uit van de huidige implementatie van de Europese regelgeving in nationale wet- en regelgeving.

- c. Volgens de richtlijn kan de vergoeding voor het minimum toegangspakket worden vermeerderd met heffingen en bijtellingen of worden verminderd met kortingen en aftrek. Zo maakt de richtlijn bijvoorbeeld een heffing mogelijk in verband met de kosten van milieueffecten van de treinexploitatie.

*Vraag 233*

Hoe verhoudt het feit dat ProRail (artikel 20) elke drie jaar informeert over de staat van de infrastructuur zich tot het genoemde in artikel 35 waarin de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) elke vijf jaar informeert over de staat van de infrastructuur?

*Antwoord 233*

De vijfjaarlijkse inspecties van de ILT, en doorwerking daarvan na het oordeel van de concessieverlener, zijn aanvullend op de borging van de kwaliteit van de spoorinfrastructuur door ProRail, zoals ook verzocht door de parlementaire onderzoekscommissie Kuiken. ProRail heeft op basis van de concessie een eigenstandige verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de infrastructuur, waar de driejaarlijkse rapportage onderdeel van uitmaakt.

*Vraag 234*

Hoe wordt voorkomen dat de opgelegde boete een «vestzak-broekzak»-boete wordt?

*Antwoord 234*

Het opleggen van een boete betekent dat ProRail minder financiële middelen ter beschikking heeft om de afgesproken prestaties te leveren. Dit heeft tot gevolg dat ProRail efficiënter zal moeten werken om toch aan de prestaties te voldoen. Dat het een boete betreft tussen de rijksoverheid en een partij waarvan de staat voor 100% aandeelhouder is, doet niets af aan de effectiviteit van het opleggen van een boete als één van de handhavinginstrumenten die de concessieverlener in de beide concessies ter beschikking heeft. Naast het directe financiële effect van een boete, heeft een boete ook een publieke functie («naming and shaming»), door het openbare karakter ervan. Dit is een prikkel voor ProRail om ervoor te zorgen dat de concessieverlener geen boete hoeft op te leggen.

*Vraag 235*

Waarom is gekozen voor de bedragen van 75.000 euro en 2,75 miljoen euro als boetes bij het niet halen van de streefwaarden?

*Antwoord 235*

Deze bedragen zijn afkomstig uit de huidige beheerconcessie en zijn niet gewijzigd in de concept ontwerpbeheerconcessie. Wel is de boete direct opeisbaar geworden, daar waar in de huidige beheerconcessie eerst een hersteltermijn van toepassing is.

*Vraag 236*

- a. Wordt bij het bepalen van boetes als de bodemwaardes niet gehaald worden uitgegaan van een gemiddelde, of wordt bij ieder traject apart gekeken en getoetst op het behalen van de bodemwaardes en gesanctioneerd indien die niet waardes niet gehaald worden?
- b. Welke prikkels worden ingebouwd om te voldoen aan de prestatie-indicatoren?

- c. Voldoet in uw ogen een boete als sanctioneringsinstrument? Zo ja, waarom?
- d. Kan een boete ten koste van onderhoud en vervanging gaan? Zo nee, welke afspraken worden hierover gemaakt?
- e. Wanneer wordt een boete opgelegd en wanneer een last onder dwangsom en wat is het verschil in effect?

*Antwoord 236*

De concessieverlener beschikt over een handavingsinstrumentarium dat onder andere bestaat uit een boete of last onder dwangsom of als ultiem middel het intrekken van de concessie. Dit zijn de prikkels tot prestatieverbetering welke zich uiten in de realisatie van de prestatie-indicatoren. Een boete kan worden opgelegd op het moment dat ProRail in enig jaar op één of meerdere prestatie-indicatoren de afgesproken bodemwaarde niet realiseert. Een last onder dwangsom kan worden opgelegd indien ProRail niet aan één van de (in de concessie opgenomen) overige verplichtingen voldoet (niet zijnde de prestatie-indicatoren). De bevoegdheid tot het opleggen van een last onder dwangsom en de boete vinden hun grondslag in de Spoorwegwet en worden geëxpliciteerd in de concessie. Zie ook de beantwoording van vraag 10.

Bij het bepalen van de boetes wordt uitgegaan van de bodemwaarden en indicatoren, zoals die in het beheerplan van enig jaar zijn opgenomen en waarmee de concessieverlener heeft ingestemd. De bodemwaarde is de te behalen norm, zijnde een gemiddelde gemeten over een periode van een jaar. Daarnaast is er bijvoorbeeld een indicator opgenomen die betrekking heeft op de 10 slechtst scorende treinseries. Ook is in algemene zin aangegeven dat verdere differentiatie, bijvoorbeeld per lijn, van de indicatoren mogelijk is. De informatie-indicatoren geven tevens inzicht op lijnniveau. Door de boete heeft ProRail minder financiële middelen ter beschikking om de afgesproken prestaties te leveren (zie ook het antwoord op 234). Het opleggen van een boete aan ProRail kan voor ProRail nooit een argument/reden zijn om mindere prestaties te leveren, dus kan niet ten kosten gaan van onderhoud en vervanging. Hier wordt via de jaarlijkse beheerplancyclus op toegezien door de concessieverlener.

*Vraag 237*

- a. Wat gebeurt er als uit de midterm review blijkt dat ProRail niet voldoet aan één of meerdere prestatienormen?
- b. Wat betekent dit in het verband van de in de toelichting genoemde «doelmatigheid van de professionalisering» en is dit de enige toetsingsgrond?
- c. Kan theoretisch de concessie worden ingetrokken? Zo ja, wanneer is dat het geval en wat is het gevolg?
- d. Welke consequenties kunnen er voortvloeien voor verantwoordelijken als structureel niet wordt voldaan aan prestatiecriteria?

*Antwoord 237*

- a. In de beheerconcessie is niet vastgelegd wat er gebeurt als uit de midterm review blijkt dat ProRail niet voldoet aan één of meerdere prestatienormen. De concessie biedt diverse mogelijkheden om op basis van de prestaties van ProRail maatregelen te treffen. De concessieverlener kan nieuwe programma's en prestatie-indicatoren aan de concessie toevoegen (via de beleidsprioriteitenbrief). Daarnaast definieert de concessieverlener de streefwaarden voor 2024 gebaseerd op de uitkomsten van de midterm review. Ten slotte is er de mogelijkheid om de concessie te wijzigen.
- b. In de midterm review wordt de doelmatigheid van de uitvoering van de concessie beoordeeld en de daarin gerealiseerde resultaten (artikel 25 lid 1). Daarnaast is in artikel 25 lid 2 een aantal specifieke

zaken genoemd die in de midterm review worden meegenomen, waaronder de professionaliseringopgave uit artikel 27. Met deze bepalingen heeft de midterm review het karakter van een (grondige) tussentijdse evaluatie van de uitvoering van de concessie door ProRail. De doelmatigheid van de professionalisering is dus niet de enige toetsingsgrond.

- c. De concessie kan op grond van artikel 18 van de Spoorwegwet geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken. Dit is om die reden niet in de concessie nogmaals vastgelegd. Bij het intrekken van de concessie dient rekening te worden gehouden met, de gevolgen voor de continuïteit van het beheer van de HSWI. Het geheel of gedeeltelijk intrekken van de concessie is één van de publiekrechtelijke handhavinginstrumenten die de concessieverlener – bij wijze van ultimum remedium – ter beschikking heeft om naleving van de verplichtingen uit de concessie na te leven.
- d. Als structureel niet wordt voldaan aan de prestatiecriteria, kunnen hieraan via de aandeelhoudersrelatie en via de concessie consequenties worden verbonden.

#### *Vraag 238*

Welke alternatieven voor de huidige prestatiegerichte onderhoudscontracten zijn er in beeld geweest en waarom zijn deze niet opgenomen in de concessie?

#### *Antwoord 238*

De concessie schrijft geen contractvorm voor het onderhoud voor. Wel wordt in artikel 29 (beleidstoets beheer) van ProRail verlangd dat zij bij voornemens die aanmerkelijke gevolgen kunnen hebben voor het beheer, zoals een wijziging van contractvorm, instemming vraagt van de concessieverlener.

ProRail heeft gekozen voor prestatiegerichte contracten, waarin meer gestuurd wordt op de kwaliteit van het onderhoud en ruimte wordt geboden aan het vakmanschap van de aannemers bij het uitvoeren van het onderhoud. De oude output-procescontracten schrijven de onderhoudsactiviteiten precies voor. ProRail heeft samen met de aannemers in het PGO 3.0 convenant<sup>55</sup> afspraken gemaakt over de gefaseerde verdere uitrol van PGO-contracten en de daarvoor noodzakelijke verbeterpunten in PGO en de samenwerking. De concessieverlener ziet op de voortgang van de verbeterpunten toe middels het Verbeterprogramma prestatiegericht onderhoud aan het spoor (PGO), dat als verplichting is opgenomen in bijlage 2 bij de concept-ontwerpbeheerconcessie.

#### *Vraag 239*

Is ProRail eindverantwoordelijke voor de regie op het spoor bij verstoringen? Zo nee, wie is dat in welke gevallen wel?

#### *Antwoord 239*

In het kader van het programma «Be- en bijsturing van de toekomst» zijn onder andere afspraken gemaakt over de eindverantwoordelijkheid voor de regie op het spoor bij verstoringen. In de LTSA deel 2 (pagina 35) is aangegeven dat één van de doelstellingen van het programma is om een eenduidige besluitvorming- en commandostructuur tussen infrabeheerder en vervoerders te realiseren, door middel van een centraal monitor- en beslisorgaan met mandaat om besluiten te nemen over de afhandeling van de treindienst bij verstoringen en vertragingen. In de LTSA deel 2 is het voorstel gedaan om dit onder te brengen bij ProRail. In de beheercon-

<sup>55</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 425

cessie is de uitvoering van het programma «Be- en bijsturing van de toekomst» als verplichting opgenomen.

*Vraag 240*

Wordt er na prioritering van corridors waar hoogfrequent wordt gereden, zoals in artikel 31, lid 3 staat, nog meer prioritering aangebracht? Zo ja, welke prioritering? Zo nee, waarom niet?

*Antwoord 240*

Nee, er is geen verdere prioritering aangebracht. De reden is dat met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (incl. OV SAAL) er sprake is van de corridors en knooppunten met de grootste vervoerstromen en corridors waar met de PHS-maatregelen en ERTMS de betrouwbaarheid en capaciteit wordt vergroot. De aanpak is in lijn met de «Eerst Beter dan Meer»-aanpak die in de LTSA Deel 2 is opgenomen. Voordat gestart wordt in 2017 met de eerste stappen van hoogfrequent spoorvervoer, zal allereerst de betrouwbaarheid op orde worden gebracht. Dit is een van de onderdelen van de Geïntegreerde Aanpak.

*Vraag 241*

Wat komt er in het actieplan als bedoeld in artikel 11.11 Wet milieubeheer?

*Antwoord 241*

In artikel 11.11, lid 2, van de wet milieubeheer staat dat een actieplan ten minste een beschrijving moet bevatten van:

- Het te voeren beleid om de geluidsbelasting te beperken;
- De voorgenomen (in de eerstvolgende vijf jaar) te treffen maatregelen om overschrijding van de waarden ten aanzien van geluidsbelasting te voorkomen of ongedaan te maken (inclusief de te verwachten effecten van die maatregelen).

*Vraag 242*

- a. Waarom hoeft ProRail de uitkomsten van het vijfjaarlijkse onderzoek van de ILT naar de staat van het onderhoud van de infrastructuur slechts «mee te nemen»?
- b. Moeten deze resultaten niet leidend zijn?
- c. Wanneer wordt ProRail geacht iets met de resultaten te doen?
- d. Is deze informatie niet enorm belangrijk en leidend voor de staat, het niveau van onderhoud en veiligheid van het spoor?

*Antwoord 242*

Zie ook het antwoord op vraag 218. In de beheerconcessie is voor ProRail de verplichting opgenomen om de uitkomsten van het vijfjaarlijkse onderzoek mee te nemen in haar beheerwerkzaamheden. Als de uitkomsten consequenties hebben voor het uitvoeren van de beheertaak, mag verwacht worden dat ProRail met de concessieverlener in gesprek gaat over de consequenties. Mocht ProRail de uitkomsten niet of niet volledig overnemen, dan biedt de beleidsprioriteitenbrief en de jaarlijkse beheerplancycclus de mogelijkheid om ProRail op dit punt bij te sturen danwel een aanwijzing te geven. Ook kan een programma worden gedefinieerd, als de uitkomsten van het onderzoek daar aanleiding toe geven. Daarmee zijn voldoende harde garanties in de concessie ingebouwd dat ProRail met de resultaten van het onderzoek aan de slag gaat, gelet op het belang dat ik aan het onderzoek hecht.

*Vraag 243*

Wat is de reden dat innovatieve oplossingen waarmee veilig aan het spoor kan worden gewerkt zonder dat deze in zijn geheel uit dienst moet

worden genomen, niet zijn opgenomen in de concessie (denk hierbij aan magnetische hekken en mobiele werkplaatsen)?

*Antwoord 243*

In de concessie (en in de wet- en regelgeving) zijn door de concessieverlener de kaders en spelregels geformuleerd waarbinnen ProRail het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur moet uitvoeren. Door ProRail wordt bepaald *hoe* binnen deze (wettelijke) kaders invulling wordt gegeven aan de beheertaak. Het past daarin niet dat concrete maatregelen (zoals magnetische hekken en mobiele werkplaatsen) worden voorgescreven in de concessie. Zeker niet in het geval het hier gaat om maatregelen met een innovatief karakter; wat nu innovatief is, kan over een aantal jaren een standaard zijn of juist al weer achterhaald zijn. Wel zijn in de concessie in meer algemene zin de prikkels geformuleerd voor ProRail om te komen tot innovatieve oplossingen, onder andere door de bepalingen omtrent voortdurende verbetering (artikel 3), efficiency (artikel 5) en integrale afweging (artikel 6).

*Vraag 244*

Welke kosten worden doorberekend bij Werken voor Derden en welke prikkel is er om het zo goedkoop mogelijk te laten doen?

*Antwoord 244*

Alle kosten ten aanzien van de werken voor derden die verbonden zijn aan het uitvoeren van de door hem opgedragen werkzaamheden worden doorberekend aan de derden. De door een derde te dragen kosten bestaan in ieder geval uit de kosten van aanleg, uitbreiding, onderhoud en vervanging, aantakken aan of kruisen van de hoofdspoorweginfrastructuur, de voorbereiding hiervan, en de apparaatskosten van ProRail. ProRail dient ten aanzien van de derde transparant te zijn over de door haar gehanteerde tarieven. De kosten die hierbij worden gemaakt zijn, naast apparaatskosten van ProRail, marktconform aangezien deze openbaar worden aanbesteed.

Ten aanzien van de kosten van ProRail geldt, dat in de concessie in artikel 5 is geregeld dat besteding van publieke middelen op efficiënte en zorgvuldige wijze dient te worden gedaan. Via de jaarlijkse beheerplan-cyclus en de jaarlijkse subsidieaanvraag zie ik hierop toe.

*Vraag 245*

Is er ook een indicator opgenomen over het zicht hebben op de staat van het spoor? Zo nee, waarom niet?

*Antwoord 245*

Hierover is geen aparte indicator opgenomen, omdat het zicht hebben op de staat van het spoor geen prestatie is, maar een vereiste voor het invullen van de andere prestaties. Zie in dat kader ook het antwoord op vraag 218 en 242 (over het onderzoek naar de staat van het spoor). Op de voortgang van de totstandkoming van een integrale spoordatabase stuur ik middels het PGO-verbeterprogramma, dat is genoemd in bijlage 2 van de concept-ontwerpbeheerconcessie. Ik heb u bij de aanbidding van het rapport van de ILT, van 28 mei jl., over de fysieke kwaliteit van de infrastructuur over de voortgang met deze spoordatabase inmiddels nader geïnformeerd.

*Vraag 246*

- a. Hoe komen de streefwaarden in de prestatie-indicatoren tot stand?
- b. Hoe komen de bodemwaardes tot stand?
- c. In hoeverre gaat de nulmeting hierin een rol spelen?

*Antwoord 246*

- a. Het sturingsarrangement in de beheerconcessie gaat ervan uit (artikel 18 lid 1) dat de concessieverlener de streefwaarden voor 2019 en 2024 definieert. Het is aan ProRail om jaarlijks in het beheerplan via een meerjarige doorkijk het «pad» te bepalen naar deze streefwaarde 2019 respectievelijk 2024. De concessieverlener definieert daarmee de «lat» voor de prestaties op de middellange termijn, ProRail bepaalt hoe en langs welk pad naar deze «lat» wordt gekomen. De streefwaarden 2019 en 2024 worden bepaald op basis van de kennis over onder andere de huidige prestatie-indicatoren en de ambities zoals geformuleerd in de LTSA.
- b. De bodemwaarden worden in principe voorafgaande de inwerkingtreding van de nieuwe concessie door de concessieverlener in overleg met ProRail bepaald. Hierbij wordt onder meer gekeken naar de realisatiecijfers, zie nader de beantwoording van vraag 50.
- c. De nulmeting van het ILT kan in enig jaar (of meerdere jaren) een rol spelen bij het opstellen van de beleidsprioriteitenbrief door de concessieverlener en het verdere proces van het opstellen van het beheerplan (zie artikel 15).

*Vraag 247*

Welke subsidieregelingen kan ProRail aanboren voor het opwekken van hernieuwbare energie of het besparen van energie en wat houdt dit concreet in?

*Antwoord 247*

Het gaat hierbij (als belangrijkste) om Stimulering Duurzame Energieproductie (SDE), een subsidieregeling van de rijksoverheid waarvan bedrijven en (non-profit) instellingen gebruik kunnen maken, wanneer zij energie produceren en de energie-investeringsaftrek (EIA) een stimuleringsregeling waarvan elke ondernemer gebruik kan maken bij energiebesparing.