

Vergaderjaar 2020–2021

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 923**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 23 februari 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 18 december 2020 inzake actualisatie vervoerconcessie NS en addendum beheerplan ProRail 2020–2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 917).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 19 februari 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Van der Zande

**Vraag 1:**

Hoe worden punctualiteits- en klanttevredenheidscijfers gemeten? Gebeurt dit per traject, zodat het mogelijk wordt om prestaties te kunnen vergelijken? Kunt u zo ook beter sturen op slecht presterende treinen/trajecten?

**Antwoord 1:**

In de verantwoordingsrapportages van NS en ProRail, die uw Kamer halfjaarlijks ontvangt, wordt gerapporteerd over de reizigerspunctualiteit op het hoofdrailnet als geheel en specifiek op de HSL-Zuid. Deze cijfers worden berekend met behulp van de in- en uitcheckgegevens van reizigers. Via het prestatiedashboard van ProRail<sup>1</sup> is inzicht beschikbaar in de prestaties op trajectniveau, zodat het mogelijk is om de prestaties op verschillende trajecten met elkaar te vergelijken.

De klanttevredenheidscijfers worden gemeten via de OV Klantenbarometer. Dit onafhankelijke onderzoek wordt bij alle OV-concessies in Nederland gebruikt en vindt plaats in opdracht van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (CROW-KpVV). Voor het hoofdrailnet vinden deze metingen niet plaats op trajectniveau, maar in 11 onderzoeksgebieden. Hiermee is het ook voor klanttevredenheid mogelijk om de prestaties in diverse gebieden met elkaar te vergelijken.

**Vraag 2:**

Worden OV-Klantenbarometercijfers voor andere vervoerders op trajectniveau gemeten? Zo ja, gaat dat ook gelden voor de concessie voor het hoofdrailnet (HRN)? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 2:**

Voor het regionale openbaar vervoer geldt sinds het begin van de OV Klantenbarometer dat het onderzoek in de basis plaatsvindt op concessie-niveau, zodat er per concessie betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan over de klantwaardering van reizigers. Als er echter in een concessie meerdere modaliteiten aanwezig zijn, zoals trein, bus, tram of metro, wordt elk van deze als apart onderzoeksgebied beschouwd. Ook bestaat de mogelijkheid dat ov-autoriteiten extra onderzoeksgebieden inkopen als zij deelgebieden van een concessie apart willen monitoren. Zoals in het antwoord op vraag 1 is toegelicht, is voor het hoofdrailnet gekozen voor 11 onderzoeksgebieden. Bij de indeling hiervan is uitgegaan van de indeling van de vijf bestuurlijke OV- en Spoortafels, waarbij per gebied onderscheid wordt gemaakt naar intercity- en sprinterdiensten. Het elfde onderzoeksgebied is het Nederlandse deel van de HSL-Zuid.

**Vraag 3:**

Komen de resultaten uit de OV-Klantenbarometer beschikbaar via open data?

**Antwoord 3:**

Ja, alle enquêteresultaten zijn als open data beschikbaar bij het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (CROW-KpVV).<sup>2</sup> CROW-KpVV maakt daarnaast ook jaarlijkse rapportages over de resultaten van de OV-klantenbarometer.

**Vraag 4:**

Hoe zijn de bodem- en streefwaarden voor «klantoordeel sociale veiligheid» tot stand gekomen? Zijn deze onafhankelijk opgesteld?

<sup>1</sup> Te bereiken via: <https://prestaties.prorail.nl>.

<sup>2</sup> Om praktische redenen heeft CROW-KpVV ervoor gekozen de brondata op aanvraag beschikbaar te stellen.

**Antwoord 4:**

Bij het bepalen van de bodem- en streefwaarden op de prestatie-indicator klantoordeel sociale veiligheid is, net als bij alle prestatie-indicatoren is gedaan, gekeken naar enerzijds de geleverde prestaties in de afgelopen jaren en anderzijds de verwachte trends en ontwikkelingen in de komende jaren. Bij deze trends en ontwikkelingen zijn vervolgens inschattingen gemaakt in hoeverre ze effect hebben op de verwachte prestaties. Zoals aangegeven in mijn brief van 18 december jl., hecht ik er sterk aan dat de gehanteerde groeicijfers en de manier waarop die zijn doorvertaald in de prestatieafspraken reëel en accuraat zijn.<sup>3</sup> Daarom heb ik een onafhankelijke partij een validatie laten uitvoeren. Dat rapport was reeds bijgevoegd bij mijn brief van 18 december jl.

**Vraag 5:**

Waarop is de indicator «drukke treinen in de spits» gebaseerd? Waarom mogen er per week 110 treinen te druk zijn? Wat zijn de cijfers van voor de coronacrisis? Levert deze indicator een prikkel op om een beter product te leveren?

**Antwoord 5:**

Met de nieuwe indicator «aantal drukke treinen per werkweek in de spits HRN» wordt op het gehele hoofdrailnet gestuurd op het verminderen van het aantal te drukke treinen. Met de oude indicator «top 10 drukke treinen HRN» was dat slechts op de 10 drukste trajecten het geval. Ik vind het een verbetering voor de reiziger dat voortaan te drukke treinen<sup>4</sup> op alle trajecten in de indicator tot uitdrukking komen. In 2019 en de eerste twee maanden van 2020 waren gemiddeld ca. 83 treinen per werkweek te druk.<sup>5</sup> Dit getal is echter niet direct door te vertalen in bodem- en streefwaarden voor de periode 2021–2024. Zoals toegelicht bij het antwoord op vraag 4 zijn de bodem- en streefwaarden namelijk gebaseerd op zowel de geleverde prestaties als de verwachte trends en ontwikkelingen voor de komende jaren. Hieruit is een bodemwaarde van maximaal 110 te drukke treinen per week voortgekomen. Ten tijde van het opstellen van de prognoses (voor de coronacrisis) werd een forse groei in het aantal reizigers – en het aantal te drukke treinen – voorzien, waarmee de prestatie-indicator een prikkel bevatte voor NS om een beter product te leveren. Door de huidige crisissituatie zijn er op dit moment minder reizigers. Er gaat daarom logischerwijs op dit moment beperkte sturing uit van de nieuwe prestatie-indicator.

**Vraag 6:**

Waarom is gekozen voor een bodemwaarde van 82,1% voor de reizigerspunctualiteit op de hogesnelheidslijn (hsl)? Ligt dit nu voor de rest van de concessieperiode vast? Op welke momenten wordt de impact van de nieuwe windschermen en de komst van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) verwerkt in nieuwe bodem- en streefwaardes voor de hsl? Is hier nog mogelijkheid toe binnen deze concessie?

**Antwoord 6:**

Bij het antwoord op vraag 4 heb ik toegelicht hoe de bodem- en streefwaarden op de prestatie-indicatoren tot stand zijn gekomen. Specifiek

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 917.

<sup>4</sup> In deze indicator (die een aanvulling is op de indicatoren over zitplaatskans in de spits) is een trein te druk als op enig moment tijdens de spits het aantal reizigers in de trein groter is geweest dan het aantal vervoerplaatsen. Het aantal vervoerplaatsen betreft alle zitplaatsen (behalve de klapzittingen op de balkons en in de multifunctionele ruimte) en daarbij vier stapplaatsen per vierkante meter op de balkons en in de multifunctionele ruimtes. De stapplaatsen in de gangpaden in de coupés tellen niet mee in het aantal vervoerplaatsen.

<sup>5</sup> Dit getal fluctueert gedurende het jaar: de score in de zomerperiode was lager dan gemiddeld, terwijl de score in het voor- en najaar hoger dan gemiddeld was.

voor de HSL-Zuid zijn er een aantal ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op het verwachte prestatieniveau. Het gaat onder meer om de recent geplaatste windschermen, de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie en de aangekondigde wijziging in het bedieningspatroon van de Intercity Brussel per dienstregeling 2022 (die dan 16x per dag tussen Amsterdam en Brussel rijdt als gevolg van de frequentieverhoging op de corridor Arnhem–Schiphol–Rotterdam)<sup>6</sup>. Het effect van deze wijzigingen op de prestatie-indicatoren is op voorhand niet goed te kwantificeren. De ontwikkeling van de reizigerspunctualiteit zal daarom nauwkeurig gemonitord en geanalyseerd worden. Daarbij zal ook worden gekeken naar de betekenis voor de bodem- en streefwaarden. De nu vastgestelde bodem- en streefwaarden gelden tot het einde van de concessieperiode, maar indien er aanleiding toe is kunnen ze worden bijgesteld (zolang lenW en NS daar overeenstemming over bereiken).

Vraag 7:

Hoe is geborgd dat de concessie voor het HRN Mobility as a Service (MaaS)-waardig is?

Antwoord 7:

Zoals aangegeven in mijn brief van 18 december jl. ben ik met NS in overleg over het verbeteren van de MaaS-waardigheid van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. De in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) gemaakte afspraken zijn hierbij leidend. Het overleg met NS heeft op dit moment nog niet geleid tot een wijziging van de concessie. Zodra hierover overeenstemming is, zal de concessie alsnog worden aangepast. Vanzelfsprekend informeer ik daar dan ook uw Kamer over.

Vraag 8:

Waarom wordt aan artikel 2, vierde lid, toegevoegd dat de ontwikkeling van integrale vervoersdiensten niet leidt tot nieuwe samenloop(trajecten)? Wat is de reden om uitbreiding van samenlooptrajecten op voorhand uit te sluiten? Wat betekent dit concreet voor de verdere decentralisatie van spoorlijnen in de resterende concessieperiode tot 2025? Blijft decentralisatie, maar ook het eventueel doortrekken van verbindingen voorbij de huidige concessiegrens mogelijk?

Antwoord 8:

Sinds de inwerkingtreding van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet in 2015 is in het vierde lid van artikel 2 opgenomen dat NS «actief samenwerkt met regionale vervoerders en decentrale overheden om binnen de formele marktordening integrale spoorvervoerdiensten te ontwikkelen over de grenzen van de wederzijdse concessies heen» en dat «bij de samenwerking het belang van alle reizigers in de betrokken concessies vooropstaat en er als randvoorwaarden gelden dat de extra spoorvervoerdiensten logistiek inpasbaar zijn en NS niet belemmeren in het nakomen van de verplichtingen van de concessie».<sup>7</sup> Aan het vierde lid is nu toegevoegd dat de ontwikkeling van integrale vervoerdiensten niet leidt tot nieuwe samenlooptrajecten. Deze toevoeging dient slechts ter verduidelijking van hetgeen al met de oorspronkelijke concessiebepalingen geregeld was: nieuwe samenlooptrajecten zijn niet mogelijk. Met de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet is NS immers een exclusief recht verleend tot het uitvoeren van de spoorvervoerdiensten op het hoofdrailnet. Gedurende de looptijd van de concessie kunnen andere vervoerders derhalve geen spoorvervoerdiensten op het hoofdrailnet uitvoeren, behoudens op de vooraf in de concessie opgenomen samen-

<sup>6</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 100.

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 573.

looptrajecten, in het geval van onderpresteren<sup>8</sup> of in het geval dat vervoerders onderling samenwerken. Het vierde lid van artikel 2 ziet toe op deze laatste situatie.

Zoals reeds blijkt uit de oorspronkelijke toelichting van de concessie kan bij de samenwerking «gedacht worden aan treindiensten die beginnen in het ene concessiegebied en eindigen in het andere. De formele concessiegrenzen worden hiertoe niet aangepast, maar vervoerders werken achter de schermen samen om reizigers een doorgaande reis aan te bieden.» In de praktijk kan dit bijvoorbeeld leiden tot (nieuwe) treindiensten die in samenwerking tussen verschillende partijen in meerdere concessiegebieden rijden, zolang deze treindiensten dan maar niet met elkaar in concurrentie zijn. Dat laatste zou immers samenloop betekenen en dat is in afwijking van het exclusieve recht dat met de concessie is verleend. De wijziging in het vierde lid van artikel 2 heeft geen gevolgen voor de mogelijkheden tot decentraliseren in de resterende concessieperiode, aangezien in de concessie al was bepaald dat de omvang van het hoofdrailnet gedurende de looptijd van de concessie vaststaat. Aanvullende decentralisaties ten opzichte van de in de concessie opgenomen decentralisaties<sup>9</sup> waren derhalve al niet mogelijk (uiteraard behoudens het geval dat IenW en NS daar overeenstemming over bereiken en dat ook in de concessie wordt verwerkt).

Vraag 9:

Als verdere decentralisatie of doortrekken van lijnen niet meer mogelijk is in de resterende periode tot 2025, in hoeverre is de Kamer hierover dan al eerder geïnformeerd? Wanneer dit niet is gebeurd, bent u dan bereid om hierover alsnog het gesprek met de Kamer aan te gaan en, waar nodig, deze wijziging van de concessie terug te draaien?

Antwoord 9:

Zoals toegelicht in het antwoord op de vorige vraag gelden de afspraken uit de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet al sinds de inwerkingtreding in 2015. Uw Kamer is uitgebreid betrokken bij de totstandkoming van de concessie, onder meer via de op grond van de Wet personenvervoer 2000 voorgeschreven voorhangprocedure.<sup>10</sup> De keuze om geen verdere decentralisaties in de huidige concessieperiode mogelijk te maken komt mede voort uit de motie Hoogland c.s. uit 2012<sup>11</sup>, waarmee is opgeroepen tot rust voor de reizigers door een gunning van tien jaar en geen tussentijdse decentralisatie en aanbesteding van lijnen. Decentralisaties in de volgende concessieperiode zijn wel weer mogelijk. In overeenstemming met het regeerakkoord heb ik in de afgelopen jaren onderzocht of decentralisatie van de sprinterdiensten op de trajecten Zwolle–Groningen, Zwolle–Leeuwarden, Apeldoorn–Enschede en Dordrecht–Breda mogelijk is. Zoals toegelicht in mijn brief over de hoofdlijnen van de voorgestelde integrale marktordering op het spoor na 2024 is de uitkomst hiervan dat het Rijk en de provincie Fryslân de intentie hebben om de sprinterdiensten tussen Zwolle en Leeuwarden te decentraliseren.<sup>12</sup> De sprinterdiensten tussen Zwolle en Groningen en Apeldoorn en Enschede worden mogelijk later gedecentraliseerd en toegevoegd aan bestaande regionale concessies. De sprinterdiensten

<sup>8</sup> In artikel 43a van de Wet personenvervoer 2000 is bepaald dat een concessie geheel of gedeeltelijk kan worden ingetrokken, indien is gebleken dat de concessiehouder de concessie niet naar behoren uitvoert of heeft uitgevoerd.

<sup>9</sup> Conform de concessiebepalingen zijn in 2016 de stoptreindiensten tussen Roermond en Maastricht Randwyck en tussen Sittard en Heerlen gedecentraliseerd. Daarnaast zijn vlak voor aanvang van de concessie (eind 2014) de stoptreindiensten tussen Zwolle en Enschede gedecentraliseerd.

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 530.

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 346.

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 899.

tussen Dordrecht en Breda worden niet gedecentraliseerd omdat dit geen voordelen oplevert voor de reiziger. De verwerking van de te decentraliseren sprinterdiensten zal in de praktijk niet plaatsvinden voordat de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet in werking treedt en wordt derhalve in de nieuwe concessie vastgelegd. Ditzelfde geldt indien voorafgaand aan de gunning van de nieuwe concessie verdere besluitvorming plaatsvindt over eventuele andere decentralisaties. Zoals aangegeven tijdens het Algemeen Overleg Spoorordering van 9 september jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 901) zie ik ook de midterm review van de volgende concessie als een goed moment voor besluitvorming over eventuele verdere decentralisaties.

Bij mogelijke decentralisaties moeten de voor- en nadelen goed worden afgewogen. Uitgangspunt is dat decentralisatie leidt tot toegevoegde waarde voor het regionale spoor zonder nadeel voor het hoofdspoor. Ook moeten provincies of vervoerregio's een treindienst willen decentraliseren, de aanbesteding en exploitatie zelfstandig kunnen uitvoeren en de financiële lasten overzien en dragen. Op basis van die uitgangspunten, die ook in lijn zijn met de motie van het lid Schonis c.s.<sup>13</sup>, ben ik in overleg met alle betrokkenen om een uitgangspuntenkader op te stellen waaraan mogelijke toekomstige decentralisaties kunnen worden getoetst. Ik verwacht dit uitgangspuntenkader in het voorjaar van 2021 aan uw Kamer te sturen zodat het kader toegepast kan worden bij mogelijke decentralisaties van treindiensten in de toekomst.<sup>14</sup> Overigens is er, naast de mogelijkheid tot decentralisatie, in de nieuwe concessieperiode ook de mogelijkheid van open toegang. Zie ook het antwoord op vraag 10.

Vraag 10:

Kan NS straks met een beroep op deze concessie verdere uitbreiding van regionale spoorlijnen blokkeren? Hoe ziet u deze verhouding tussen NS en het Rijk?

Antwoord 10:

In het antwoord op vraag 8 heb ik toegelicht dat met de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet een exclusief recht aan NS is verleend tot het uitvoeren van de spoorvervoerdiensten op het hoofdrailnet. Andere OV-concessies kennen vergelijkbare exclusieve rechten voor de treindiensten die binnen hun concessiegrenzen vallen. Het exclusieve recht is een belangrijk onderdeel van het concessiestelsel voor openbaar vervoer in Nederland, zoals vastgelegd in de Wet personenvervoer 2000. Het exclusieve recht is bedoeld om de concessiehouder enige zekerheid te geven omtrent de omvang van de aan hem verleende concessie, bijvoorbeeld met het oog op het doen van investeringen. De wijziging van de concessie waarover ik u op 18 december jl. heb geïnformeerd, heeft hierover niets veranderd, aangezien in de concessie al was bepaald dat de omvang van het hoofdrailnet gedurende de looptijd van de concessie vaststaat.

Zoals toegelicht in mijn brief over de hoofdlijnen van de voorgestelde integrale marktordering op het spoor na 2024 geldt als gevolg van gewijzigde Europese regelgeving na afloop van de huidige vervoerconcessie voor het hoofdrailnet een andere situatie.<sup>15</sup> Per 2025 kunnen andere spoorvervoerders derhalve wel recht op toegang tot de spoorinfrastructuur op het hoofdrailnet krijgen, mits er voldoende capaciteit beschikbaar is en het economisch evenwicht van de concessie(s) op die trajecten niet wordt verstoord.

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 914.

<sup>14</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 919.

<sup>15</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 899.

Vraag 11:

Hoe verhoudt de wijziging artikel 2, vierde lid, zich tot de passage dat NS actief samenwerkt met decentrale overheden en regionale vervoerders om binnen de formele marktordening integrale spoorvervoerdiensten te ontwikkelen over de grenzen van wederzijdse concessies heen? Ondergraaft het op voorhand uitsluiten van uitbreiding van samenloop juist niet dit doel? Hoe kan uitbreiding van integrale spoorvervoerdiensten over de concessie heen worden ontwikkeld als uitbreiding van samenloop wordt uitgesloten?

Antwoord 11:

Zie het antwoord op vraag 8.

Vraag 12:

Waarom is in de concessie voor het HRN de eigen ambitie van NS opgenomen om zich te positioneren als volwaardige aanbieder van internationale reizen? Hoe staat dit in verhouding tot het Vierde Spoorwepakket, waarin de Europese Commissie vrije toegang (open access) voorschrijft voor internationale reizen? Wordt met deze passage in de concessie een bepaald recht voor NS verschaft? Bent u gelet op het voorgaande van mening dat een dergelijke passage niet thuishoort in een concessie?

Antwoord 12:

In de concessie is voor NS een inspanningsverplichting opgenomen om internationaal treinvervoer te positioneren als een aantrekkelijke mogelijkheid voor internationale reizen, met name richting bestemmingen die gelegen zijn binnen een radius van 700 km vanaf het vertrekstation. Hiermee beoog ik dat NS invulling geeft aan mijn ambities om het internationaal spoorvervoer te verbeteren. Zoals aangegeven in de toelichting dient deze inspanningsverplichting ertoe dat NS niet alleen een rol inneemt in het faciliteren van reizen van en naar vliegvelden (een nationale schakel binnen de internationale reis), maar dat het ook de bedoeling is dat NS een plaats inneemt als volwaardige aanbieder van internationale reizen. Hierbij kan gedacht worden aan het in samenwerking met binnen- en buitenlandse partners onderzoeken van kansrijke verbeteringen of nieuwe grensoverschrijdende verbindingen, maar ook aan het verbeteren van de reisinformatie en de kaartverkoop voor grensoverschrijdende treindiensten. Deze inspanningsverplichting geeft NS evenwel geen exclusieve rechten op het exploiteren van nieuwe grensoverschrijdende treindiensten. Zoals toegelicht in mijn brief over de hoofdlijnen van de voorgestelde integrale marktordening op het spoor na 2024 zie ik hiervoor kansen voor opentoevangvervoerders en laat ik dat onderzoeken via een marktverkenning.<sup>16</sup>

Vraag 13:

Wat zijn de gevolgen van het controversieel verklaren van de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (zbo)? Is het eerdere voornemen dat de midterm review van de beheerconcessie ProRail niet resulteert in een actualisatie van de huidige beheerconcessie vanwege de voorgenomen omvorming van ProRail tot zbo nog terecht? Gaat u de beheerconcessie alsnog actualiseren, nu de voorgenomen zbo-omvorming (zomer 2021) niet meer gehaald kan worden?

Antwoord 13:

In mijn brief van 4 februari jl. heb ik uw Kamer gemeld dat, nu uw Kamer heeft besloten het wetsvoorstel controversieel te verklaren, ik vooralsnog

---

<sup>16</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 899.

uitga van inwerkingtreding per 1 januari 2022.<sup>17</sup> Dit is uiteraard mede afhankelijk van het moment van aantreden van het nieuwe kabinet en de afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel. Uit de midterm review van de beheerconcessie zijn geen urgente benodigde concessiewijzigingen voortgekomen die zouden vereisen dat de beheerconcessie op korte termijn geactualiseerd wordt in afwachting van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel.

Vraag 14:

Laat u een regulier ProRail-beheerplan voor 2022 opstellen? Zo ja, kunt u daarbij voldoende tijd en gelegenheid garanderen voor consultatie onder stakeholders? Hoe heeft dit effect op de andere spoorpartijen?

Antwoord 14:

ProRail zal een plan opstellen dat in ieder geval betrekking heeft op 2022, waarbij er conform de procesvoorschriften in de beheerconcessie uiteraard voldoende tijd en gelegenheid zal zijn voor consultatie onder spoorpartijen en andere stakeholders.

Vraag 15:

Met hoeveel loopt de vraag naar reizen met het openbaar vervoer (ov) verder terug door het instellen van de avondklok? Worden ov-bedrijven hier extra voor gecompenseerd? Maakt dit uit voor de beschikbaarheidsvergoeding voor 2021?

Antwoord 15:

Het aantal check-ins in het openbaar vervoer tijdens de uren van de avondklok (21.00–04.30 uur) is de eerste twee volledige weken met de avondklok met circa 65–75% gedaald ten opzichte van de laatste volledige week zonder de avondklok (11–17 januari 2021). In de eerste twee volledige weken met de avondklok zijn circa 2–2,5% van de dagelijkse reizen gedurende de uren van de avondklok gemaakt. In de week voor de avondklok lag dit tussen de 5% (werkdagen) en 13% (weekenddagen). De hoogte van de beschikbaarheidsvergoeding wordt bepaald door 93% en in sommige gevallen 95% van de kosten minus de opbrengsten. Als door de avondklok de totale reizigersopbrengsten dalen wordt de beschikbaarheidsvergoeding dus met hetzelfde bedrag hoger. Vooralsnog is het totale OV-gebruik na het instellen van de avondklok echter vergelijkbaar met het OV-gebruik voor de avondklok. De afname in de avonduren wordt gecompenseerd door een lichte stijging in de overige uren zonder avondklok.

Vraag 16:

Welke mogelijkheden ziet u voor ov-bedrijven voor «het optimaliseren van de dienstregeling» zonder dat de beschikbaarheid afneemt? De frequentie bepaalt immers de kosten en een minder frequente dienstregeling is toch per definitie een afname van de beschikbaarheid?

Antwoord 16:

In absolute zin heeft u gelijk, een minder frequente dienstregeling gaat tot op zekere hoogte ten koste van de beschikbaarheid voor de reiziger. Waar het bij de optimalisatie om gaat is dat er nagedacht wordt over een dienstregeling met bijvoorbeeld aanpassingen aan frequenties, overstaprelaties of materieelinzet om daarmee kosten te reduceren, terwijl er nog steeds een aanbod geleverd wordt waarmee reizigers snel en veilig naar de plek van bestemming kunnen reizen. De optimalisatie kan dus betekenen dat de frequentie op bepaalde rustige trajecten of tijdstippen

---

<sup>17</sup> Kamerstuk 35 396, nr. 15.



wordt teruggebracht. Vanwege de lagere reizigersvolumes leidt dit er echter niet toe dat de bereikbaarheid en veiligheid in het geding komen.

Vraag 17:

Hoe bent u van plan de geëiste en geleverde prestaties aan de reiziger te wegen ten opzichte van de conflicterende eis tot bezuinigingen? Wat zijn de consequenties als aan een eis niet kan worden voldaan door conflicterende eisen, overmacht of overheidsingrijpen?

Antwoord 17:

In mijn brief van 21 september jl. heb ik toegelicht dat ik met NS en ProRail bespreek hoe ik omga met niet nagekomen (concessie)verplichtingen die aantoonbaar het gevolg zijn van COVID-19 en/of het handelen in de geest van het OV-protocol.<sup>18</sup> Zo heb ik vorig voorjaar bijvoorbeeld niet handhavend opgetreden tegen het feit dat de (verstevigde) basisdienstregeling van NS niet aan alle eisen uit de vervoerconcessie voldeed. De concessies zijn en blijven echter wel de basis voor de dienstverlening en ook de meetlat waarlangs de prestaties worden beoordeeld. Deze beoordeling vindt zoals gebruikelijk plaats op basis van de jaarverantwoordingen van NS en ProRail. Ik verwacht uw Kamer in het voorjaar te informeren over de jaarverantwoordingen over 2020.

Vraag 18:

Gaat u de buitenlandse partners van NS, die nodig zijn voor de inspanningsverplichting om de buitenlandse verbindingen te verbeteren, ondersteunen, zodat zij de coronacrisis overleven? Zo nee, wat kan de NS doen? Hoe wordt NS geacht om te voldoen aan die inspanningsverplichting? Of vervalt de resultaatverwachting als de buitenlandse partijen hun diensten beëindigen?

Antwoord 18:

Voor de buitenlandse partners van NS bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van het generieke steunpakket. Dit pakket staat open voor alle bedrijven, mits zij aan de voorwaarden van de regelingen voldoen. NS is uiteraard in gesprek met haar buitenlandse partners over het grensoverschrijdend vervoer. Mocht hierdoor een situatie ontstaan dat NS (al dan niet tijdelijk) niet aan bepaalde concessieverplichtingen kan voldoen, ga ik daarover met NS in gesprek. Zie ook het antwoord op vraag 17.

Vraag 19:

Wat is uw eigen rol als bewindspersoon in het verder bilateraal of multilateraal faciliteren en harmoniseren van het internationale spoor?

Antwoord 19:

In de afgelopen jaren heb ik u via diverse brieven geïnformeerd over de ontwikkelingen van het internationale personenvervoer per spoor en mijn ambities op dat vlak. In de meest recente brief van 27 november jl. heb ik uitgebreid toegelicht op welke wijze wordt gewerkt aan het verbeteren van het internationale personenvervoer per spoor.<sup>19</sup> Belangrijke elementen in Europees verband zijn bijvoorbeeld de op initiatief van Nederland gerealiseerde Ministersverklaring van 4 juni 2020 (Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 896) en het daaruit voortgekomen Europese Rail Passenger Platform. Belangrijk element in bilateraal verband is de samenwerking met onze buurlanden gericht op bijvoorbeeld het verbeteren van de verbindingen Amsterdam–Berlijn, Eindhoven–Düsseldorf en Amsterdam–Brussel. Daarover heb ik ook met enige regelmaat contact

<sup>18</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 902.

<sup>19</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 915.

met mijn collega-bewindspersonen uit de buurlanden. Ik hou uw Kamer periodiek op de hoogte van de voortgang van het internationale personenvervoer per spoor.

Vraag 20:

Waarom wordt er aan artikel 2, vierde lid, toegevoegd dat de ontwikkeling van integrale vervoersdiensten niet leidt tot nieuwe samenloop(trajecten)? Wat is de reden om uitbreiding van samenlooptrajecten op voorhand uit te sluiten?

Vraag 21:

Kunt u garanderen dat verdere decentralisatie van spoorlijnen of het doorrijden door regionale vervoerders voorbij hun huidige concessiegrens mogelijk blijft tot 2025?

Vraag 22:

Zo nee, waarom heeft u daarover niet eerst met de Kamer gesproken en hoe denkt u het belang van de regionale reiziger te optimaliseren en voorop te zetten (zoals het artikel beoogt) als u bij voorbaat opties daartoe uitsluit?

Vraag 23:

Wilt u deze wijziging zo snel mogelijk terugdraaien?

Vraag 24:

Leidt deze wijziging niet ook tot een flinke versterking van de macht van NS op het spoor tegenover de regionale overheden en regionale vervoerders, omdat NS met verwijzing naar de nieuwe concessie elke andere vorm van samenloop kan blokkeren? Kunt u het antwoord gedetailleerd toelichten?

Antwoord 20 tot en met 24:

Zie het antwoord op vraag 8 tot en met 11. Ik zie geen aanleiding deze wijziging terug te draaien.

Vraag 25:

Kunt u deze wijziging terugdraaien zonder instemming van NS? Zo nee, bent u het dan eens met de stelling dat daarmee een ongewenste afhankelijkheid van de Staat tegenover NS ontstaat? Hoe gaat u dan bereiken dat de wijziging wordt teruggedraaid en bent u bereid om zo nodig de aandeelhoudersmacht daartoe in te zetten?

Antwoord 25:

Nee, op grond van artikel 29a van de Wet personenvervoer 2000 kan een besluit tot verlening of wijziging van een concessie zonder dat daartoe een aanbesteding is gehouden, alleen worden genomen indien de vervoerder het voorgenomen besluit zonder voorbehoud aanvaardt. Dat betekent in de praktijk dat een concessieverlener en een vervoerder het met elkaar eens moeten zijn bij wijzigingen aan een onderhands gegunde concessie. Dat geldt ook voor het eventueel terugdraaien van wijzigingen. Er is daarmee inderdaad een bepaalde afhankelijkheid tussen beide partijen. Een dergelijke afhankelijkheid vind ik gepast vanuit de gedachte dat het niet redelijk zou zijn om een vervoerder te houden aan aanvullende eisen die eenzijdig door een concessieverlener kunnen worden opgelegd als deze eisen bijvoorbeeld onuitvoerbaar zijn. Zoals aangegeven in het antwoord op de vorige vraag zie ik overigens geen aanleiding om de wijziging terug te draaien.

**Vraag 26:**

In hoeverre speelt de staat van de bestaande spoorinfrastructuur en bestaande knelpunten een rol in de aanpassing en vaststelling van de prestatie-indicatoren van NS?

**Antwoord 26:**

Bij het antwoord op vraag 4 heb ik toegelicht hoe de bodem- en streefwaarden op de prestatie-indicatoren tot stand zijn gekomen. Uiteraard is ook de beschikbare infrastructurele capaciteit (en de verwachte ontwikkeling daarin) een relevante factor waar rekening mee gehouden is.

**Vraag 27:**

Hoe weegt u nu en later de langetermijneffecten van COVID-19 op reisgedrag, bijvoorbeeld meer thuiswerken en gespreide reistijden door scholen en werkgevers, mee in de prestatie-indicatoren van NS en van ProRail?

**Antwoord 27:**

De bodem- en streefwaarden zijn gebaseerd op de cijfers van voor de coronacrisis. Het effect van de huidige maatregelen en de eventuele langetermijneffecten van COVID-19 zijn derhalve niet in de bodem- en streefwaarden verwerkt. Vanzelfsprekend monitor ik deze effecten nauwgezet.

**Vraag 28:**

Klopt het dat het addendum beheerplan ProRail ook de formele borging van gewijzigde planning en tussenproducten van het programma Toekomstbestendig Werken aan het Spoor (TWAS) bevat? Is dit onderdeel geconsulteerd bij stakeholders? Zo ja, wat is er met deze consultatiereactie gedaan? Zo nee, waarom niet en bent u bereid dit alsnog te doen, aangezien het programma TWAS grote impact kan hebben op de hinder die reizigers, verladers en goederenvervoerders kunnen ondervinden van grootschalige werkzaamheden?

**Antwoord 28:**

Het klopt dat het addendum de formele borging van gewijzigde planning en tussenproducten van het programma TWAS bevat. Dit is als onderdeel van het addendum in de zomer van 2020 door ProRail bij alle stakeholders geconsulteerd en voordien door het programma TWAS met de stakeholders die nauw bij dat programma betrokken zijn afgestemd. Bij de consultatie van het addendum is een aantal verduidelijkende vragen gesteld door de provincie Overijssel. Deze vragen zijn door ProRail beantwoord.