

Vergaderjaar 2011–2012

**22 026**

## **Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs en Utrecht-Arnhem-Duitse grens**

**Nr. 361**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 18 april 2012

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen over de brief van 18 november 2011 over het beleidsvoornemen inzake de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015 (Kamerstuk 22 026, nr. 343).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 april 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

## I. VRAGEN EN OPMERKINGEN VANUIT DE FRACTIES

### Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het beleidsvoornemen inzake de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015. De leden van de VVD-fractie hebben nog wel enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hechten waarde aan het zorgvuldig meenemen van het plan van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland<sup>1</sup> en hebben de vraag wanneer de Kamer een voorstel voor realisatie en doorrekening van het FMN-plan tegemoet kan zien.

Met betrekking tot de voorgestelde vervoersconcessie hebben de leden van de VVD-fractie de vraag of serieus is overwogen om de concessie voor het hoofdrailnet te laten bestaan uit enkel de intercitydiensten en dus alle stoptreindiensten apart aan te besteden. Er ontstaat dan een duidelijk onderscheid tussen enerzijds snelle en lange afstandstreinen (NS met HSL en Intercity) en anderzijds de meer tram- en metroachtige verbindingen, waarvan de laatste dan nieuwe integratiemogelijkheden bieden. Als dat is overwogen, wat is dan de doorrekening? Als dat niet is overwogen, waarom niet? Hoe kijkt de minister aan tegen deze vorm van concessieverlening?

Decentralisatie van stoptreindiensten wordt onderzocht op onder andere de maakbaarheid binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer<sup>2</sup>, samenhang met tariefdifferentiatie en consequenties voor samenloop. De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre deze randvoorwaarden lopende het proces nog kunnen wijzigen, rekening houdend met het rapport «Wissel op de Toekomst» van de Tijdelijke Commissie Spoor<sup>3</sup>. Wanneer kan de Kamer de midterm review verwachten waarin wordt gezien of er nog andere lijnen buiten de brede Randstad zijn die voor decentralisatie in aanmerking komen? Waarom is als basis voor het Ecorys/Arcadis onderzoek<sup>4</sup> uitgegaan van de brede Randstad en waarom zijn zodoende als vertrekpunt van de stoptreindiensten enkel Zwolle, Deventer, Arnhem, Eindhoven, Roosendaal en Alkmaar onderzocht?

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie waarom is gekozen voor een concessie met een looptijd van tien jaar en niet bijvoorbeeld acht of vijftien jaar? Wat zijn de overwogen looptijden en wat zijn de voor- en nadelen van een langere en kortere periode?

Met betrekking tot de concessievergoeding hebben de leden van de VVD-fractie nog enkele vragen. Hoe is de concessievergoeding van € 80 miljoen per jaar berekend? Is er een benchmark beschikbaar met de vergoedingen in andere Europese landen? Is € 80 miljoen per jaar niet ongelooflijk laag als het wordt vergeleken met de jaarlijkse investering in onderhoud en aanleg van € 2500 miljoen per jaar? Wordt de concessievergoeding jaarlijks geïndexeerd voor de inflatie? Zo nee, waarom niet? De leden van de VVD-fractie vinden het normaal en reëel dat er een jaarlijkse inflatiecorrectie is in nagenoeg alle contracten in het zakelijke en maatschappelijke verkeer. Hoe denkt de regering hierover? Waarom wordt er geen afspraak gemaakt over een jaarlijkse efficiencyverbetering, resulterend in een extra verhoging van de concessievergoeding met bijvoorbeeld twee of drie procent? Hiermee wordt toch aansluiting gevonden bij de algemeen gerealiseerde verbetering in het bedrijfsleven en wordt voorkomen dat de sprong in concessievergoeding bij het opnieuw uitgeven enorm groot is en de jaren ervoor de druk voor efficiencyverbetering ontbreekt? Kan een doorrekening worden gegeven

<sup>1</sup> Hierna afgekort tot FMN.

<sup>2</sup> Hierna afgekort tot PHS.

<sup>3</sup> Zie Kamerstuk 32 707, nr. 9.

<sup>4</sup> Het eindrapport van dit onderzoek van Ecorys en Arcadis, «Onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet en de samenloop», is als bijlage bij Kamerstuk 22 026, nr. 343 gevoegd.

van de concessievergoeding over de beoogde looptijd van tien jaar bij een geschatte inflatie van 2,5 procent per jaar en een extra verhoging in verband met efficiencyverbetering van twee procent per jaar? Zijn de nieuwe kern-prestatie-indicatoren<sup>1</sup> al bekend? Zo ja, wat worden deze? Zo nee, wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

De leden van de VVD-fractie hebben voorts nog een vraag over bonussen bij NS. Kan vastgelegd worden hoe met bonussen wordt omgegaan bij het staatsbedrijf NS indien NS daadwerkelijk de concessie verwerft? Is het bijvoorbeeld mogelijk om vast te leggen dat een bonus maximaal tien of twintig procent van het vaste salaris is en alleen wordt uitgekeerd indien alle KPI's zijn gehaald en er geen boete over het betreffende jaar is en wordt opgelegd?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de inspanningsverplichtingen voor grensoverschrijdende treindiensten niet omgezet worden in een resultaatsverplichting voor het doorrijden tot het eerste grote overstapstation in het buurland, dus tot een station met minimaal intercitybediening en liefst HSL, indien dat binnen redelijke afstand van de grens is.

De leden van de VVD-fractie zijn teleurgesteld in het feit dat het beleidsvoornemen de zelfstandige toegankelijkheid van ALLE treinen pas in 2040 of 2045 gerealiseerd zal zijn. Kan de minister een onderbouwing geven van de kosten voor volledige toegankelijkheid in 2025 van € 500 à € 800 miljoen?

Met betrekking tot de leefomgeving langs het spoor hebben de leden van de VVD-fractie de vraag of in de concessie harde normen over geluid en trillingen kunnen worden opgenomen, zodat zekerheid kan worden geboden aan omwonenden indien voor alle vervoerders deze voorwaarden gelden.

De leden van de VVD-fractie hebben tot slot de vraag of het wel verstandig is om de concessie voor het hoofdrailnet nu uit te geven als er mede op basis van het rapport «Wissel op de Toekomst» van de Tijdelijke Commissie Spoor nog een stevige discussie komt over de toekomst van het spoor. Is het een optie om de bestaande concessie met beperkte aanpassingen voor bijvoorbeeld twee of drie jaar te verlengen, zodat daarna voor langere tijd op basis van alle informatie de best mogelijke concessieverlening kan plaatsvinden?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA**

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het beleidsvoornemen inzake de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015. Deze leden zijn zeer te spreken over het voornemen om grote delen van het hoofdrailnet weer aan NS te gunnen. Tevens zijn deze leden erg tevreden over het voornemen om de minimale bedieningsfrequentie te verhogen van één naar twee maal per uur.

De leden van de PvdA-fractie maken zich wel ernstig zorgen over de plannen om het hoofdrailnet verder te decentraliseren. Bovendien vragen zij of de forse verhoging van de concessievergoeding én de voorgenomen constructie waarbij de HSL geïntegreerd wordt in het hoofdrailnet niet gaat leiden tot financiële problemen voor NS, minder kwaliteit voor de reiziger en/of hogere prijzen.

De leden van de PvdA-fractie hebben nog een aantal vragen ter voorbereiding op het nog te plannen notaoverleg over het hoofdrailnet.

---

<sup>1</sup> Hierna afgekort tot KPI's.

Deze leden vragen de minister om toe te lichten of en in welke mate gegarandeerd kan worden dat de voorgenomen integratie van de HSL en het hoofdrailnet kan leiden tot financiële tegenvallers die ten koste gaan van de investeringen in het hoofdrailnet. Is het mogelijk dat bij zware financiële en organisatorische tegenslag met betrekking tot de exploitatie van de HSL, NS genoodzaakt wordt om investeringen uit te stellen dan wel de prijs van de kaartjes te verhogen?

De leden van de PvdA-fractie vragen of het boven de markt laten hangen van het verder decentraliseren van een aantal lijnen tijdens een concessieperiode niet leidt tot uitstel van lange termijn investeringen in materieel, waardoor op middenlange termijn problemen ontstaan. Ze vragen de minister hier een reactie op te geven.

De leden zijn voorstander van een onderhandse gunning aan NS onder andere omdat NS stijgende prestaties laten zien, gunning aan hen rust op het spoor geeft en het hoofdrailnet als één integraal geheel behandeld moet worden in het belang van de reiziger. Wel is het zaak om goede eisen te stellen aan de concessie en de leden van de PvdA-fractie vragen dan ook of de minister dit programma van eisen niet alleen gaat voorleggen aan de Tweede Kamer maar deze voorafgaand daaraan gaat bespreken met relevante organisaties zoals reizigerorganisaties en vakbonden. Verder vragen de leden of er goede inspraakprocedures komen waaruit mogelijk waardevolle punten kunnen komen. Omdat er geen concurrentie is binnen de onderhandse aanbesteding is maximale transparantie mogelijk. Is de minister ook voornemens dit te doen? Zo ja, op welke manier?

De leden vragen hoe de sturing gedurende de concessieperiode verbeterd kan worden. Nieuwe wensen gedurende de concessieperiode, dan wel calamiteiten en/of ondermaatse prestaties, zoals bij het winterweer, leiden al te vaak tot opgewonden ad hoc reacties in plaats van de noodzakelijke ingrepen via politieke invloed en sturing. De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de minister deze invloed in deze concessie beter gaat organiseren en institutionaliseren.

De leden constateren dat gedurende het rondetafelgesprek HSA-problematiek en hoofdrailnet in de Tweede Kamer van 26 januari 2012 door diverse deskundigen is aangegeven dat de concessievoorwaarden en prestatie-eisen veel te algemeen en moeilijk verifieerbaar, dan wel meetbaar zijn geformuleerd. Deelt de minister deze kritiek? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe denkt de minister dit te kunnen verbeteren?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de vergoeding door de private vervoerders niet verlaagd kan worden, dan wel de kosten voor het gebruik van het spoor verhoogd kunnen worden. Immers, het dividend van NS vloeit in de schatkist van de Staat, die van de private vervoerders in de zakken van de aandeelhouders. Brengt dat niet de noodzaak met zich mee om de tarieven voor het gebruik van het spoor te verhogen? Hoe wordt de prijs voor het gebruik van het spoor bepaald? Wat zijn de belangrijkste elementen van de opbouw van de prijs?

De leden constateren dat NS meer en meer geneigd lijken te zijn het internationale treinverkeer boven het regionale vervoer te stellen. De HSL exploiteren lijkt voor NS belangrijker dan het behoud van regionale lijnen. Deelt de minister deze opvatting? Is de regering het met de leden van de PvdA-fractie eens dat NS staan voor de NEDERLANDSE spoorwegen en dat het vervoer door heel Nederland haar eerste prioriteit dient te zijn?

De leden vragen hoe de minister de tendens tot een mogelijke Europese markt met slechts enkele vervoerders beoordeelt. Is de minister het met de leden eens dat het spoorvervoer een nationale aangelegenheid is en blijft? Deelt de minister de mening van de Raad van Ministers dat er geen Europese regulator, c.q. sturing op dit beleidsterrein dient te komen, dit in tegenstelling tot wat het Europees Parlement en de Europese Commissie willen?

De leden vragen of de minister ook van mening is dat, bijvoorbeeld voor het vervoer richting het Noorden (de lijnen Zwolle-Groningen en Zwolle-Leeuwarden), NS zich voldoende inzet om aan de wensen van bestuurders en reizigers tegemoet te komen? Is de minister het met de leden van de PvdA-fractie eens dat een aanbesteding in Limburg niet automatisch een gunning aan Veolia betekent, zoals de provinciale bestuurders aldaar suggereren? In hoeverre is in Limburg nog sprake van eerlijke concurrentie bij een openbare aanbesteding, nu Veolia een groot deel van de decentrale markt beheerst?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV**

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het beleidsvoornemen ten aanzien van de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015. Deze leden willen de minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de PVV-fractie vinden het positief dat de concessie voor het hoofdrailnet wordt gegund aan NS. Er is op dit moment immers geen echt alternatief voorhanden. Daarnaast vinden deze leden het belangrijk om de doorgaande intercityverbindingen in één hand te houden, ondanks de negatieve ontwikkelingen van NS die er steeds meer stopintercity's van maken. De genoemde leden zullen er dan ook scherp op toezien dat in de concessie de belangen van de Reiziger centraal staan, want dit is onder de huidige NS-directie onvoldoende het geval.

Verder hebben de leden van de PVV-fractie nog grote twijfels over de voorgenomen decentralisatie en wachten deze leden in dat kader de financiële doorrekening van het FMN-plan af alvorens een besluit te nemen. Deze leden willen immers niet ergens mee instemmen om er vervolgens achter te komen dat dit besluit indirect geld kost. Naast het financiële aspect hebben de leden nog andere zorgen over de samenloop van treinen van verschillende maatschappijen. In het algemeen overleg HSA-problematiek en Hoofdrailnet van 15 februari 2012<sup>1</sup> heeft de PVV-fractie al gewezen op mogelijke financiële conflicten bij vervoerders in het geval van verstoringen. Hoe gaat de minister voorkomen dat dit niet allerlei extra lasten met zich meebrengt, zoals in Engeland het geval is? Verder ondersteunen de leden van de PVV-fractie het spoorbeleid voor wat betreft een goede bereikbaarheid en het belang van goede reistijden naar de landsdelen. Dit strookt echter niet met de huidige ambitie van NS-directie, die bijvoorbeeld niet voornemens is om op de Hanzelijn met hogere snelheid te gaan rijden en vooral in de landsdelen steeds meer stopintercity's in de dienstregeling opneemt. Hoe wil de minister deze doelstelling van goede reistijden vastleggen en hoe wil zij NS daar op afrekenen indien NS daar niet aan voldoet, zoals op dit moment in veel landsdelen het geval is? Welke sancties staan hierop?

De leden van de PVV-fractie maken zich er zorgen over dat door samenvoeging van de concessies HSL-treinen ten koste van reguliere treinen over het hoofdrailnet gaan rijden, waardoor de reiziger straks meer moet betalen voor een trein die op dat traject niet harder rijdt. De leden willen

---

<sup>1</sup> Zie voor het verslag daarvan Kamerstuk 22 026, nr. 356.

van de minister weten hoe zij dit gaat waarborgen. Deze leden overwegen een motie op dit punt.

De leden hebben grote twijfels of NS werkelijk voornemens is om intercity's over het HSL-tracé te laten rijden. Ten eerste past dit niet binnen de gewenste HSL-dienstregeling en ten tweede zal het de HSA business case schaden aangezien op zulke relatief korte afstanden de tijdswinst hooguit vijf minuten is en daar zal het gros van de Nederlandse reizigers niet een toeslag van dertig procent voor willen betalen.

Bovendien lijkt het erop dat NS met de recentelijk doorgevoerde wijzigingen in de dienstregeling er alles aan doet om regulier treinvervoer tussen HSL-stations zo onaantrekkelijk mogelijk te maken. Dit door extra stops en dus een langere reistijd in te bouwen voor de Intercity om zodoende meer reizigers de duurdere Fyra in te dwingen. De leden vinden dit onwenselijk en vragen de minister hoe zij wil voorkomen dat NS met dit beleid door kan gaan.

Datzelfde geldt eigenlijk voor het grensoverschrijdend vervoer. Het kan niet zo zijn dat een goed lopende reguliere internationale treinverbinding, zoals de Beneluxtrein, plaats moet maken voor een veel duurdere impopulaire HSL-verbinding. Volgens de leden van de PVV-fractie kunnen deze treindiensten prima binnen de gestelde voorwaarde van geen extra infrastructurele maatregelen naast elkaar blijven bestaan. Hoe denkt de minister hierover?

Daarnaast zijn de leden erg benieuwd hoe de regeling vervangend vervoer er precies uit komt te zien. Gelet op de grote verstoring rondom Amsterdam Centraal van donderdag 22 maart 2012 is het immers evident dat dit nog niet vlekkeloos verloopt. Klopt het dat NS pas bij een verwachte verstoringstijd van meer dan drie uur verplicht is om bussen in te zetten? Zo ja, is het niet mogelijk om dit aan te scherpen?

Ten slotte zijn de leden erg benieuwd naar de vereisten ten aanzien van duurzaamheid en milieu, die aan NS worden opgelegd. De leden willen de minister vragen of zij een overzicht naar de Kamer kan sturen waarin per milieu/duurzaamheidseis de bijbehorende kosten worden vermeld.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA**

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het concept beleidsvoornemen voor gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet aan NS. Deze leden wensen hierover wel nog een aantal vragen te stellen.

De Kamer heeft het concept-beleidsvoornemen ontvangen van de minister. Zij zal de onderhandelingen verder ingaan met NS. Kan de minister al aangeven welke zaken wel en welke niet geregeld worden in de nieuwe concessie? Welke van deze afspraken zijn bindend? Hoe wordt NS daarop afgerekend? Gaat de minister nieuwe prestatie-eisen en prikkels opnemen in de concessie? Zo ja, welke?

Tijdens het eerder genoemde rondetafelgesprek werd geopperd meer dynamische concessieafspraken te maken, zoals afspraken over inkoop van extra treindiensten gedurende de concessieperiode of tussentijdse aanscherping van afspraken. In hoeverre is dat mogelijk? Wat vindt de minister van dat idee?

De minister heeft vorig jaar een adviestafel ingesteld om de positie van decentrale overheden te versterken. Welke rol krijgt de adviestafel in de concessieverlening- en uitvoering?

De leden van de CDA-fractie hebben tijdens het rondetafelgesprek van meerdere partijen vernomen dat een langetermijnvisie op het spoor-

vervoer ontbreekt. Kan de minister aangeven of zij een langetermijnvisie heeft op het openbaar vervoer? En zo ja, wat wil zij op de lange termijn bereiken? Indien de minister geen langetermijnvisie heeft, is zij bereid met een visie te komen? Immers, met de nieuwe concessie liggen de afspraken voor de komende tien jaar vast. Dan is het verstandig in te zetten op een lange termijn strategie.

De leden van de CDA-fractie vinden het goed dat de minister voor de nieuwe concessie onderzoek heeft gedaan naar decentralisatie van spoorlijnen. Decentralisatie van spoorlijnen zorgt ervoor dat regio's betrokken zijn bij het openbaar vervoer in het gebied. De minister heeft aangegeven decentralisatie van drie lijnen verder te onderzoeken. Wanneer kan de Kamer de resultaten hiervan verwachten? Tijdens het eerder genoemde algemeen overleg HSA-problematiek en Hoofdrailnet d.d. 15 februari 2012 is aan de minister gevraagd onderzoek te doen naar de plannen van FMN. Kan de minister aangeven of zij al resultaten heeft en wanneer zij de resultaten naar de Kamer stuurt? Wat heeft verdere decentralisatie van spoorlijnen tot gevolg voor de nu reeds gemaakte afspraken op hoofdlijnen met NS? Decentralisatie van spoorlijnen heeft samenloop van meerdere concessiehouders op hetzelfde stuk spoor tot gevolg. Deze situatie vergt dat er vooraf heldere afspraken gemaakt worden zodat het voor alle partijen duidelijk is hoe er gehandeld wordt tijdens en na een calamiteit. Kan de minister aangeven wat de uitgangspunten en randvoorwaarden zijn die opgesteld worden ten behoeve van decentralisatie en samenloop? Krijgt de infrastructuurbeheerder de beslissende stem in geval van calamiteit?

De leden van de CDA-fractie vinden het aanbieden van grensoverschrijdend spoorvervoer van groot belang. In het beleidsvoornemen lezen zij dat er op dit punt «een zware inspanningsverplichting» op NS rust. Kan de minister aangeven wat zij met een zware inspanningsverplichting bedoelt? De minister heeft aangegeven dat een resultaatverplichting niet mogelijk is omdat NS afhankelijk is van buitenlandse partijen om dit vervoer te realiseren. Op welke manier gaat zij controleren of NS wel aan die inspanningsverplichting voldoet? Kan de minister voorts aangeven op welke «aanvullende grensoverschrijdende verbindingen» zij doelt? Welke rol ziet de minister voor zichzelf om NS met betrekking tot het realiseren van grensoverschrijdende verbindingen te ondersteunen? Kan de minister aangeven hoe zij de motie Mastwijk/Anker<sup>1</sup>, waarin verzocht wordt om HSL-stations net over de grens toe te voegen aan de lijst met te bedienen stations, uitwerkt in de nieuwe concessie?

De leden van de CDA-fractie lezen in de brief van de minister dat consumentenorganisaties het beleidsvoornemen tegelijk met de Tweede Kamer hebben ontvangen. Heeft de minister reeds de adviezen van de consumentenorganisaties ontvangen? Kan zij aangeven hoe de adviezen over de nieuwe concessie luiden?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe het vervolgtraject met betrekking tot de concessie gaat verlopen. Wanneer denkt de minister de onderhandelingen met NS over de nieuwe concessie afgerond te hebben? Wanneer krijgt de Kamer het uitgewerkte Programma van Eisen toegestuurd?

<sup>1</sup> Zie de motie Mastwijk en Anker over toevoegen van HSL-stations net over de grens aan de lijst met te bedienen stations met Kamerstuk 32 351, nr. 3.

<sup>2</sup> Het betreft hier de lijst van vragen en antwoorden inzake de financiële problematiek rondom HSA en het voornemen tot gunning van het hoofdrailnet met (Kamerstuk 22 026, nr. 345).

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP**

De leden van de SP-fractie danken de minister voor haar antwoorden op de vragen, die de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben gesteld<sup>2</sup>. Vooraf willen de leden van de SP-fractie eerst even opmerken dat het onderscheid tussen treinreizigers en belastingbe-

talers wat hen betreft erg ongelukkig gekozen is. Daar zit geen onderscheid tussen en het kan niet de bedoeling zijn van deze minister dit onderscheid te voeden. Graag een reactie van de minister hierop. Het is immers in het belang van heel Nederland dat alle vervoersmodaliteiten optimaal worden ingezet en benut. Zeker als de geraamde groei van transport en personenvervoer zich daadwerkelijk zal manifesteren. Een goed railnetwerk met een optimale dienstverlening past daar bij.

De leden van de SP-fractie vinden het verstandig van de minister dat ze de HSL-Zuid opneemt in het hoofdrailnet. Daarmee doet de minister in feite nu datgene dat de leden van de SP-fractie al bij aanvang van de HSL-Zuid bepleitten. De synergievoordelen zijn overduidelijk.

Ook de gunning van het hoofdrailnet onderhands aan NS in plaats van aan te besteden is een verstandige beslissing. Dat voorkomt een hoop ellende door versnippering, zoals die nu in Engeland kan worden waargenomen.

De leden van de SP-fractie vinden het in dat licht dan ook onverstandig om in de concessieverlening toch bepaalde stoptreindiensten te decentraliseren. De leden vragen waarom dat in deze concessie nodig is. Van wie kwam het initiatief hiervoor? Kan de minister nader specificeren welk belang hiermee gediend is van de treinreiziger en welk belang van de belastingbetaler? Haar brief was daar nog wat vaag over.

Nut en noodzaak van de voorgenomen decentralisatie van diensten is naar de mening van de SP-fractie tot op heden onvoldoende onderbouwd. Het lijkt meer op een tegemoetkoming aan de buitenlandse bedrijven, die op het Nederlandse spoor zitten te azen zonder, dat de reiziger er beter van wordt.

Wat de leden van de SP-fractie betreft wordt het hele net, zoals dat er thans in omvang ligt, onderhands gegund aan NS en wordt er afgezien van verdere decentralisatie. Kan de minister aangeven hoeveel inkomsten NS verliest met het decentraliseren van stoptreindiensten? Kan zij dat per stoptreindienst specificeren? Kan de minister tevens aangeven wat precies het voorbehoud van het inpassen in het PHS behelst? Wat kan wel en wat kan niet in dat opzicht? Blijven alle intercitydiensten, zoals die nu bestaan op het hoofdrailnet, gehandhaafd? Zo nee, welke staan op de nominatie uit de dienstregeling te verdwijnen?

De leden van de SP-fractie krijgen graag inzicht in de extra kosten die een provincie moet maken om een gedecentraliseerde lijn aan te besteden. Kan de minister dit aangeven per provincie, met daarbij zowel de extra capaciteit voor het ambtenarenapparaat als de extra financiering vanuit de provincie voor deze treindiensten?»

De leden van de SP-fractie hebben recent kennisgenomen van de uitkomsten van het eerder aangehaalde onderzoek van de commissie Kuiken<sup>1</sup>. Daar was geen woord Spaans bij over het onderhoud en de negatieve gevolgen voor (midden-)lange termijn van besparingen daarop. De taakstelling van € 160 miljoen, die de minister nu weer afdwingt in de concessie, wordt ook nu weer voor een groot deel door bezuinigingen op het onderhoud van het railnet behaald. Is bij die invulling van die taakstelling wel rekening gehouden met de kwaliteit en flexibiliteit van het railnet op langere termijn? Zo ja, kan de Kamer inzage krijgen in de scenario's die Prorail en NS daaraan ten grondslag leggen?



Het lijkt de leden van de SP-fractie, mede gelet op de uitkomsten van de voornoemde commissie, eerder logisch een inhaalslag op onderhoud en innovatie te plegen dan er op te bezuinigen. Dat zou een hoop problemen op het spoor kunnen voorkomen. Daarmee is transport en personenvervoer veel meer gebaat.

Tot slot vragen de leden van de SP-fractie of de minister de verschillende scenario's die zijn gehanteerd bij vaststellen van de hoogte van de toeslag voor de Fyra aan de Kamer kan doen toekomen. Deze leden zijn namelijk erg benieuwd naar de optie van 0 euro toeslag.

Ook vragen de leden van de SP-fractie of er nagedacht wordt over een handig systeem van toelagen, zodat deze eenvoudig zonder gedoe vooraf van de OV-chipkaart en jaarkaarten afgeboekt kan worden. Zo ja, wanneer is een dergelijk systeem operationeel?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66**

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het beleidsvoornemen ten aanzien van het hoofdrailnet. Wel hebben zij enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie stemmen in grote lijnen in met het voorstel van de minister om een toenemend aantal lijnen te decentraliseren, waarbij zorgvuldigheid en reizigersbelang in acht worden genomen. Toch willen zij ook enkele kritische kanttekeningen plaatsen. Zo constateren zij dat de wijze waarop dit voornemen en de te decentraliseren trajecten tot stand zijn gekomen, voor vele betrokkenen op een black box lijkt, waarbij onduidelijk is op basis waarvan de genomen keuzes zijn gemaakt en hoe tot deze uitkomst is gekomen. Kan de minister uitgebreid in gaan op dit proces en kan zij ook aangeven op welke wijze de FMN en NS hierbij betrokken zijn? Hoeveel gesprekken zijn er geweest met de FMN en hoeveel met NS? Kan zij ook aangeven of mogelijk nog meer trajecten, bovenop de vijf genoemde, zullen worden gedecentraliseerd, mocht dit een succes blijken te zijn? Zo nee, waarom is gekozen voor slechts vijf trajecten?

De leden van de D66-fractie zijn positief over de afspraak om op vrijdag en zaterdag de treinen tot later door te laten rijden. Zij vragen wel wat dit concreet inhoudt. De minister stelt dat er wordt doorgereden tot het eerstvolgende intercitystation. Betekent dit, als voorbeeld, dat de trein die om 01.00 uit Utrecht vertrekt, slechts tot Ede-Wageningen rijdt? Is het niet logischer om dit door te trekken naar Arnhem en Nijmegen? En hetzelfde voor bijvoorbeeld Amersfoort-Zwolle-Groningen/Leewarden, Rotterdam-Roosendaal-Vlissingen, Utrecht-Den Bosch-Eindhoven-Maastricht?

De leden van de D66-fractie constateren dat er de afgelopen jaren veel discussie is geweest over de KPI's. Voornoemde leden hebben herhaaldelijk gepleit voor ambitieuzere doelen en meer op de reiziger gerichte indicatoren. Zij vragen of er in het licht van de concessie voor het hoofdrailnet wijzigingen zijn opgenomen in de invulling van de KPI's, of er hogere grenswaarden voor de KPI's zijn vastgesteld en of er afspraken zijn gemaakt over de hoogte van de boetes bij een slechte score.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks**

De leden van de fractie van GroenLinks hebben zich tijdens het eerder genoemde algemeen overleg van 15 februari 2012 in hoofdlijnen tevreden getoond over de wijze waarop de minister de moeilijke situatie rond de exploitatie van de HSL heeft opgelost. De leden van de GroenLinks-fractie

steunen haar keus om de concessie op te breken en onderdeel te maken van de nieuwe vervoersconcessie. Veel minder tevreden zijn deze leden over de keuzes die de minister heeft gemaakt voor de rest van de vervoersconcessie. De belangrijkste kritiek spitst zich toe op de mogelijkheden die gecreëerd worden voor andere vervoerders dan NS om stoptreinen te laten rijden op het hoofdspoor, de zogenaamde samenloop. De leden van de fractie van GroenLinks verwachten hier geen heil van. Sterker nog, ze zijn bang dat het combineren van intercity's van de ene vervoerder met de sprinters van de andere vervoerder op één tracé voor de reiziger eerder complicaties dan voordelen oplevert. Voor de leden van de GroenLinks-fractie geldt de vraag: wordt het treinvervoer voor reizigers door opsplitsing sneller, gerieflijker, veiliger, betrouwbaarder, niet duurder en drempellozer? Dat wagen zij te betwijfelen.

Een van de belangrijkste punten waarmee regionale vervoerders kostenvoordeel behalen, is het rijden zonder conducteur. Evenmin beschikken deze vervoerders over aanspreekbaar personeel op perrons en stations. Dat staat op gespannen voet met de veiligheid(sbeleving) van reizigers. Ook hebben conducteurs een belangrijke rol in de serviceverlening naar reizigers, bijvoorbeeld als informatievertrekker. Hoe heeft de minister het schrappen van conducteurs meegewogen bij haar besluit tot verdere aanbesteding? Wat vindt de minister van het verwijt dat vervoerders, die niet investeren in personeel op stations en perrons, zich als *free-riders* gedragen, aangezien NS daar wél in investeert?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn benieuwd naar de reactie van de minister op de marktscan die de Nederlandse Mededingingsautoriteit heeft gemaakt naar de positie van NS. Deelt de minister de conclusie dat NS geen misbruik maakt van haar monopoliepositie? Wat is de reactie van de minister op de constatering van de Nederlandse Mededingingsautoriteit dat één spoorvervoerder grote synergievoordelen oplevert? Kan de minister, als puntje bij paaltje komt, garanderen dat de kostenvoordelen, die zij van concurrentie verwacht, de extra coördinatiekosten overstijgen, zeker als er verstoringen om de hoek komen kijken? Wat is de repliek van de minister op de vrees van reizigers dat zij als proefkonijn ingezet worden, terwijl zij zelf niet ontevreden zijn over de prestaties van NS, getuige de klantoordeelcijfers?

Door intercity- en sprinterdiensten op één traject door verschillende vervoerders te laten uitvoeren, wordt de dienstregeling ontegenzeggelijk gecompliceerder. Hoe gaat de minister bewerkstelligen dat bij veranderingen of verstoringen van de dienstregeling de reizigers niet de dupe worden van conflicterende belangen tussen vervoerders? Is zij van plan in de concessievoorwaarden een vervoersplicht op te nemen bij verstoringen? Kan de minister garanderen dat de betrouwbaarheid en de reistijd liefst verbeteren, maar ten minste niet slechter worden als er straks meerdere vervoerders gaan opereren op één tracé? Kan de minister garanderen dat de verkeersleiding straks goed in staat is de nieuwe, nog complexere situatie met meerdere vervoerders in goede banen te leiden, ook in geval van calamiteiten? Hoe gaat de minister bewerkstelligen dat er samenhang blijft tussen de tarieven en de dienstregeling van sprinters en intercity's? En heeft de minister een beeld of de opsplitsing kan leiden tot extra overstappen voor reizigers?

Spoorvervoerders blijken naar de waarneming van de leden van de fractie van GroenLinks niet goed in onderlinge (logistische) afstemming. Een belangrijke reden voor het feit dat deze leden geen voorstander zijn van het aanbesteden van sprinterdiensten, zijn de ervaringen die tot dusverre zijn opgedaan met de OV-chipkaart. Keer op keer bleken vervoersbedrijven niet in staat onderling afspraken te maken over problemen die

reizigers ondervinden, die te maken hebben met meer dan één vervoerder tijdens hun reis. Omdat de minister tot dusverre weigert om regie te nemen bij het oplossen van dergelijke kwesties, worden reizigers de dupe. Kan de minister garanderen dat geen enkele reiziger te maken zal krijgen met problemen met de OV-chipkaart, die veroorzaakt worden door vervoersbedrijven die er samen niet uitkomen en dat op hun klanten afwentelen? Wat gaat zij doen om dergelijke problemen te voorkomen en, als ze zich toch voordoen, vervoerders dwingen om tot oplossingen te komen? Hoe zorgt zij er bijvoorbeeld voor dat reizigers gevrijwaard blijven van gedesintegreerde tarieven en (kortings)abbonnementen en problemen met afwijkende chipkaartapparatuur? Is de minister het met de leden van de fractie van GroenLinks eens dat sowieso eerst geregeld moet zijn dat reizigers geen dubbel opstaptarief meer hoeven te betalen en dat zij maar één keer hoeven in- en uit te checken bij een reis met meerdere vervoerders? De leden van de fractie van GroenLinks vinden ook dat er duidelijkheid moet zijn over de nieuwe besluitvormingsstructuur van partijen die betrokken zijn bij de OV-chipkaart, voordat er sprake kan zijn van verdere aanbesteding van sprinters. Kan de minister dat toezeggen?

Hoewel de leden van de fractie van GroenLinks het niet eens zijn met de voorgenomen aanbestedingen op een deel van het hoofdspoor, zijn ze tevreden dat NS over het grootste deel van het hoofdspoor blijven rijden. Omdat NS een monopolist is, is het des te belangrijker dat de belangen van reizigers goed beschermd worden. Zij kunnen immers niet kiezen voor een andere aanbieder als ze ontevreden zijn over de kwaliteit van het openbaar vervoer. De leden van de fractie van GroenLinks willen graag weten welke nieuwe elementen de nieuwe concessievoorwaarden bevatten om de reiziger goed te beschermen ten opzichte van de bestaande concessievoorwaarden. Kan de minister daarbij ingaan op de eerder gedane suggestie van GroenLinks om financiële prikkels in de concessie op te nemen, waarbij de vervoerder pas de mogelijkheid krijgt de tarieven te verhogen als bepaalde reizigersoordelen boven een bepaald niveau uitkomen? Heeft de minister overwogen strengere prestatie-eisen te stellen op het gebied van actuele reizigersinformatie, met name bij verstoringen? Waarom heeft de minister geen nieuwe prikkels in de concessievoorwaarden opgenomen om te komen tot reistijdverbetering? En wat vindt de minister van de suggestie om prestatie-eisen elk jaar een beetje aan te scherpen, zodat de kwaliteit van het vervoer gaandeweg de concessieperiode ook opgekrikt wordt, omdat van een gezond bedrijf vooruitgang verwacht mag worden?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben zich verbaasd over de opstelling van het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg. Dat betoogde onlangs dat Limburgers geen baat zouden hebben bij een betere bediening door intercity's van NS, maar dat alle aandacht uit zou moeten gaan naar extra stoptreinen van een nieuwe, commerciële vervoerder, die daar dan wel extra Rijksgeld voor zou moeten ontvangen. De leden van de fractie van GroenLinks wijzen erop dat volgens cijfers van NS twee derde van de treinreizigers die in Limburg de trein pakken, de provinciegrens overschrijden. Bovendien vraagt NS geen extra geld om stoptreinen te laten rijden. De leden zijn dan ook benieuwd hoe de minister de opstelling van Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg apprecieert: is zij van plan de Provincie Limburg extra budget ter beschikking te stellen bij de voorgenomen aanbesteding van lijnen? En zo ja, hoe veel en waar komt dat geld vandaan? Wat is haar reactie op de kennelijke wens van de provincie Limburg om geen extra intercity's van en naar Limburg te laten rijden?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben zich er bij herhaling hard voor gemaakt dat de Randstad vanuit Noord-Nederland zonder overstappen bereikbaar blijft. Door te onderzoeken of de stoptreinen in het Noorden aanbesteed kunnen worden, raakt dit ideaal verder uit beeld. Dat is voor bijvoorbeeld Groningse reizigers des te vervelend, omdat 96 procent van de mensen, die in die provincie instappen, de provinciegrens overschrijden. Ziet de minister mogelijkheden om de concessievoorzwaarden zo aan te passen dat NS alsnog twee intercity's per uur vanuit Zwolle laat doorrijden als stoptrein richting Groningen, zodat aan de wensen van veel Noord-Nederlandse overheden kan worden voldaan? Zo nee, waarom niet?

De leden van de fractie van GroenLinks volgen met belangstelling de voortgang die NS boekt bij hun energiebesparingprojecten, maar zij hechten eraan dat duurzaamheid steviger verankerd wordt binnen ProRail en NS. Daarom hebben de leden van de GroenLinks-fractie gesuggereerd om een KPI te ontwikkelen voor energiegebruik. Bij een Kamerdebat over de Spoorwegwet<sup>1</sup> bracht de minister als hoofdargument tegen dit idee in dat een dergelijke KPI pervers gedrag zou kunnen uitlokken, doordat vervoerders dan langzamer zouden kunnen gaan rijden. De leden van de fractie van GroenLinks vinden dit argument rijkelijk vergezocht. Immers, door goede eisen te stellen aan de dienstregeling en aan de punctualiteit, kan de vervoerder zich dergelijk gedrag niet permitteren zonder in botsing te komen met andere KPI's. Kan de minister dat beamen? Verder stelde de minister dat de spoorsector al op verschillende wijzen laat zien te werken aan minder energiegebruik. Maar wat is er dan op tegen hier ook eisen aan te stellen in de vorm van KPI's? Waarom verzet de minister zich tegen de tendens in het bedrijfsleven om juist ook aan duurzaamheid harde en afrekenbare doelen te stellen, waarop managers keihard afgerekend worden?

De leden van de fractie van GroenLinks betreuren het dat de minister er niet voor gekozen heeft in de concessie van NS te eisen dat alle intercitytreinen toegankelijk gemaakt moeten zijn voor gehandicapten. De leden wachten wat dat betreft graag de brief af van de minister over de ook door GroenLinks gesteunde motie Aptroot/Bashir<sup>2</sup>.

Veertig procent van de klanten van NS komt met de fiets naar het station. Onlangs sprak de Kamer de wens uit om bij stations ook gratis fietsenstallingen te blijven aanbieden. De leden van de fractie van GroenLinks zijn benieuwd of de minister heeft overwogen om de exploitatie van stations-tallingen te betrekken bij de onderhandelingen over de nieuwe concessie, bijvoorbeeld bij de hoogte van de gebruikersvergoeding die NS aan ProRail moet betalen. Zo nee, waarom niet?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de ChristenUnie**

De leden van de ChristenUnie-fractie steunen het voornemen van de minister om de hoofdtrainconcessie aan NS te gunnen. Deze leden vinden wel dat hiervoor scherpere prestatieafspraken moeten worden gemaakt. In het concept-beleidsvoornemen zit een aantal winstpunten, maar de leden van de ChristenUnie-fractie missen ook nog een groot aantal punten.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de minister welke lessen zij heeft getrokken uit de recente winterproblematiek, de recente storing bij Amsterdam en het stranden van meerdere HSL-treinen bij Rotterdam, over de te stellen eisen aan NS (en ProRail) in de nieuwe concessie ten

---

<sup>1</sup> Het betreft het plenaire debat op 13 maart 2012 over de Wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging» (32 666).

<sup>2</sup> Het betreft de motie Aptroot/Bashir over toegankelijk ov voor mensen met een beperking (Kamerstuk 33 000-XII, nr. 16).

aanzien van reisinformatie, bijsturing, vervangend vervoer en wegslepen van gestrande treinen.

De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten er voor om de positie van decentrale overheden in de nieuwe concessie te versterken. Dit kan door hen adviesrecht te geven op het definitieve programma van eisen en het hele vervoerplan. Ook vragen deze leden de samenhang tussen het hoofdrailnet en het decentrale openbaar vervoer te borgen. Ongeacht of enkele spoorlijnen worden gedecentraliseerd of niet, is hier nog winst te behalen door het borgen van een zorgplicht voor de vervoerder voor de samenhang tussen de vervoersnetwerken en een grotere rol van de decentrale overheden bij het vervoerplan op dit punt.

De leden van de ChristenUnie-fractie erkennen dat in de nieuwe concessie de dienstregeling niet dichtgeregeld moet worden. Enige flexibiliteit voor de vervoerder is nodig. Alleen het eisen van een minimale frequentie van twee keer per uur vindt de fractie echter veel te beperkt.

Op welke wijze wil de minister het vervoersaanbod van PHS borgen en waarom wil de minister voor andere corridors geen verdere afspraken maken?

De leden van de ChristenUnie-fractie sluiten aan bij het advies van de Nederlandse Mededingingsautoriteit dat in de nieuwe concessie veel gedetailleerdere, specifiekere en meetbare eisen over de te leveren prestaties moeten worden opgenomen voor zowel het hele netwerk als per lijn. Dit hoeft volgens deze leden niet tot perverse prikkels te leiden. Bij het regionale spoor werkt het stellen van eisen per lijn prima en zijn de eisen niet voor elke lijn gelijk. Op deze regionale lijnen is ook voldoende mogelijkheid voor de vervoerder om te optimaliseren. Bovendien is de reiziger in de ene trein niet persé dezelfde als de reiziger in de andere trein. Door het stellen van globale eisen wordt vooral geoptimaliseerd in het belang van de vervoerder, maar niet per definitie in het belang van iedere reiziger. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen dan ook het advies van de eerder genoemde commissie Kuiken over te nemen om meer in detail de ambities te bepalen over frequentie, punctualiteit en reissnelheid/reistijd per corridor (aanbeveling 5d). Onderdeel hiervan kan ook een ingroei-pad zijn. Dit zou afhankelijk gemaakt kunnen worden van het aantal reizigers.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen een reactie op de analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en het Centraal Planbureau dat het nogal uitmaakt of met een bedrijfseconomische bril of met een welvaartseconomische bril wordt gekeken naar het inzetten van langere treinen of het invoeren van hogere frequenties. De leden van de ChristenUnie-fractie vinden dat er een prikkel moet komen voor NS om de frequentie te verhogen, in situaties dat dit voor NS niet opweegt tegen de extra kaartopbrengst, maar dit wel een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse oplevert.

De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten er voor om in het vervoerplan voortaan ook een (middel)lange termijn perspectief op te nemen voor de dienstregeling, zodat regio's hier met hun ruimtelijke ontwikkelingen op kunnen inspelen en er meer duidelijkheid ontstaat over vertraging dan wel versnelling van dienstregelingontwikkelingen en de onderliggende oorzaken. Er moet daarom voor lijnen waar groei wordt verwacht afspraken worden gemaakt over het moment dat de frequentie uiterlijk moet worden verhoogd, afhankelijk van datum en/of de feitelijke aantallen reizigers. Ook moet er meer transparantie komen over meer- en

minderwerk in de nieuwe concessie, zodat te allen tijde duidelijk is welke voorwaarden hiervoor gelden.

De leden van de ChristenUnie-fractie missen in het concept-beleidsvoornemen concrete financiële prikkels die de vervoerder stimuleren de prestaties continu te verbeteren. Er zijn op diverse punten wel prestatie-indicatoren, maar er is geen prestatie-indicator gericht op reizigersgroei. Deze leden pleiten er voor om een prikkel toe te voegen die gericht is op de groei van het aantal tevreden reizigers in de spits en een verbetering van de *modal split* ten opzichte van de auto. Daar ligt immers een belangrijk maatschappelijke belang van het spoorvervoer. Alle extra reizigers die NS weet te trekken buiten de spits dragen bij aan het resultaat van het bedrijf, maar daar is geen extra prikkel van de overheid voor nodig.

Voor de regionale spoorlijnen wordt er in de rapporten van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer per lijn inzicht gegeven in het aantal treinkilometers, reizigerskilometers en de bezettingsgraad. Dergelijke cijfers zijn voor het hoofdrailnet niet openbaar. Vaak wordt als argument aangedragen dat dit bedrijfsvertrouwelijke informatie zou zijn. Dit argument snijdt wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie geen hout. Bedrijfsvertrouwelijk is alleen strategische informatie over bijvoorbeeld de inzet van personeel en de kosten van productiemiddelen. Voor een goed gebiedsgericht mobiliteitsbeleid is het van belang dat er openbare informatie is over de vervoerprestatie per corridor van alle modaliteiten en dus niet alleen de auto.

NS stelt vaak dat de winst van intercity's wordt gebruikt voor het dekken van de kosten van onrendabele sprinters. Dit is echter een grote black box. Met het oog op de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet is het van belang dat hier inzicht in komt. Zo krijgen regionale overheden ook inzicht in de prestaties van het spoor en worden effecten van infrastructurele maatregelen en daaropvolgende verbeteringen van de dienstregeling inzichtelijk. Het is een publiek belang dat er inzicht komt in deze effecten van geïnvesteerd belastinggeld. De commissie Kuiken adviseert dan ook dat de jaarlijkse rapportage over de geleverde (kern)prestaties op corridorniveau geregeld moet worden, waarbij ook de reizigersaantallen per corridor inzichtelijk worden (aanbeveling 5e).

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen dit te implementeren in de nieuwe hoofdrailnetconcessie en hiervoor aansluiting te zoeken bij het Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer<sup>1</sup> zodat er één databestand komt voor de prestaties van het hele openbaar vervoer. Voor het spoor moeten daarbij de gegevens per lijn inzichtelijk worden waarbij ook onderscheid wordt gemaakt tussen sprinters, intercity's en HSL. Deze data zouden voor iedereen gratis ontsloten moeten worden via een website zodat voor burgers en politici inzicht ontstaat in deze prestaties per regio en per lijn.

De Wet Personenvervoer vereist in artikel 66 dat er bij een beleidsvoornemen voor een nieuwe concessie voor het hoofdrailnet een beschrijving van de betrokken markt is gevoegd. In het concept-beleidsvoornemen dat de Kamer heeft ontvangen gaat het echter alleen maar over de reikwijdte van het hoofdrailnet en mogelijke decentralisatie van enkele stoptreinen. Dat is volgens de leden van de ChristenUnie-fractie geen marktanalyse, maar een analyse van de mogelijke marktordening. Ook de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor biedt hier geen soelaas, omdat in deze analyse het treinaanbod met de bestaande vervoersformules intercity en sprinter centraal staat en niet de daadwerkelijke vervoersvraag van de reiziger.

---

<sup>1</sup> Afgekort tot MIPOV.

Volgens de minister is het maatschappelijke belang van het hoofdrailnet vooral de bereikbaarheid van de steden en de landsdelen. Het hoofdrailnet heeft echter wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie ook een belangrijke rol *binnen* stedelijke gebieden en *binnen* landsdelen.

Een marktanalyse zou wel eens als conclusie kunnen hebben dat de rol van het hoofdrailnet binnen stedelijke gebieden moet worden versterkt. De ombouw van de Zoetermeerstadslijn en de Hofpleinlijn naar light rail gekoppeld met de opening van nieuwe haltes en hogere frequenties heeft geleid tot een forse groei van het aantal reizigers. NS lijkt de vraag naar stadsgewestelijk vervoer te onderschatten. In naam voorzien sprinters in stadsgewestelijk vervoer, maar eigenlijk zijn bijna alle sprinters regionale verbindingen. Frequentieverhoging en opening van een groot aantal nieuwe stations in de stedelijke gebieden zou volgens de leden van de ChristenUnie-fractie wel eens tot een aanmerkelijke groei van het aantal reizigers kunnen leiden. Bovendien zou het maatschappelijke rendement van «onrendabele» sprinters zou wel eens hoog kunnen zijn. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarom alsnog de wettelijk verplichte marktanalyse uit te voeren en daarin specifiek te kijken naar het maatschappelijk rendement van «onrendabele» treinen en een lange termijnvisie te ontwikkelen op het stadsgewestelijk vervoer op het hoofdrailnet.

De door NS gekozen strikte scheiding in twee soorten treinen, namelijk sprinters en intercity's, maakt het netwerk voor reizigers overzichtelijker. Deze keuze kan echter ook leiden tot onnodig lange reistijden op langere trajecten. Volgens de leden van de ChristenUnie-fractie zou de marktanalyse er toe kunnen leiden dat er ook nieuwe spoorproducten worden geboden die aansluiten bij de vraag van de reiziger, zoals zonetreinen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de haalbaarheid van zonesprinters voor langere afstanden te onderzoeken. Deze zouden op een deel van het traject stations overslaan, die door andere sprinters worden bediend. Hierbij kan gedacht worden aan de corridor Alkmaar-Den Haag Centraal en Zwolle-Amersfoort-Utrecht-Den Haag Centraal.

De leden van de ChristenUnie-fractie missen in het concept-beleidsvoornemen aandacht voor reistijdverbetering. Snelheid is niet voor niets één van de belangrijkste wensen uit de klantwensenpiramide. Toch bevat PHS en het concept-beleidsvoornemen geen ambitie om te komen tot kortere reistijden. Nu op veel snelwegen de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 130 km/uur dient er ook naar reistijdverbetering op het spoor gekeken te worden. In de huidige concessie zijn hierover onvoldoende afspraken gemaakt, zodat bijvoorbeeld op de Hanzelijn slechts 140 km/uur zal worden gereden omdat er geen materieel is dat 200 km/uur kan rijden. Het is realistisch te verwachten dat tot 2025 naast de Hanzelijn meerdere trajecten geschikt worden voor 200 km/uur.

De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten er daarom voor:

- In de nieuwe concessie af te spreken dat al het nieuwe intercity materieel dat wordt aangeschaft beschikt over ERTMS<sup>1</sup> en ten minste 200 km/uur kan rijden.
- Af te spreken dat de reistijd naar de landsdelen op maatgevende trajecten gedurende de concessieperiode met een bepaald percentage moet worden ingekort. De afspraken hierover kunnen worden gekoppeld aan toezeggingen van het rijk voor de realisatie van de hiervoor eventueel benodigde aanpassingen aan de infrastructuur.
- De afspraken over het recht op integratie van het intercitynet met de HSL-Zuid te concretiseren door afspraken over de daadwerkelijke invulling hiervan, zoals directe verbindingen met Almere en de realisatie van de in de motie Cramer c.s.<sup>2</sup> gevraagde intercity Den

<sup>1</sup> European Rail Traffic Management System.

<sup>2</sup> Het betreft de motie Cramer c.s. over de verbinding Den Haag-Eindhoven via de HSL-Zuid (met Kamerstuk 31 700-A, nr. 54)

Haag-Eindhoven en verder richting Duitsland via de HSL-Zuid. De leden van de ChristenUnie-fractie willen ook helderheid wat ten aanzien van de vraag dit betekent voor de bestaande intercity ontsluiting van Dordrecht. Wat betreft deze leden moet Dordrecht ook richting Breda een intercity houden en dient dit te worden vastgelegd in de concessie.

- Afspraken te maken over het afgeven van overbelastverklaringen indien treinen door capaciteitsproblemen moeten worden uitgebogen in de dienstregeling (en dus een langere reistijd krijgen).

De leden van de ChristenUnie-fractie zien voordelen in het plan van FMN om regionale netten te creëren. De plannen van FMN en NS zijn echter op dit moment onvergelijkbaar omdat niet duidelijk is welk product NS gaat bieden in de betreffende regio's (inclusief borging van integratie met het regionale openbaar vervoer). Ook zijn de mogelijke nadelen als gevolg van bijvoorbeeld samenloop in het FMN-plan niet hard gemaakt. De minister stelt dat deze gevolgen verschillen per situatie, maar wil eerst op enkele trajecten in de praktijk meten. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat deze metingen moeten opleveren als de situatie juist zo verschilt.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het FMN-plan nog niet integraal is onderzocht. In het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet zijn verbindingen, waar momenteel geen afzonderlijke sprinter rijdt omdat deze onderdeel is van een intercity (Leeuwarden-Zwolle) of omdat er nog geen stopstations zijn (Weert-Roermond en Amersfoort-Apeldoorn), niet beoordeeld terwijl dit wel onderdeel is van het FMN-plan. Ook het doortrekken van de Valleilijn van Ede naar Arnhem, een wens van de provincie Gelderland, is niet onderzocht omdat dit mogelijk niet samen zou kunnen gaan met het PHS. De leden van de ChristenUnie-fractie missen een onderbouwing van deze keuze. Het gaat toch alleen om het koppelen van twee bestaande sprinterdiensten? Als doortrekken leidt tot een capaciteitsknelpunt dan zou in beeld moeten worden gebracht wat er nodig is om dit knelpunt op te lossen en zou wat betreft deze leden dit baanvak overbelast moeten worden verklaard.

De vijf geselecteerde lijnen om eventueel te decentraliseren zijn volgens het advies van het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer<sup>1</sup> op het concept-beleidsvoornemen hoofdrailnet vooral tot stand gekomen op basis van negatieve selectiecriteria, zoals geen extra overstap voor de reiziger en geen negatieve invloed op PHS-corridors. De leden van de ChristenUnie-fractie sluiten aan bij het pleidooi van het LOCOV om ook te kijken naar positieve criteria zoals de gewenste ontwikkeling van het OV-netwerk in de betreffende regio's.

Gezien de investeringen in het materieel pleiten de leden van de ChristenUnie-fractie voor duidelijkheid voor alle lijnen tot 2025. Hiervoor moeten de ambities van en afspraken met NS voor zowel intercity's als sprinters in termen van reistijden, frequenties en verbindingen wel duidelijker. Waarom heeft de Kamer bijvoorbeeld de referentiedienstregeling PHS2020, waaraan wordt gerefereerd, niet ontvangen? De leden van de ChristenUnie-fractie vermoeden dat deze dienstregeling een optelsom is van de huidige dienstregeling plus de extra treinen uit PHS. Dit betekent dat de ambities van NS voor de Randstad wel redelijk bekend zijn, maar voor de overige landsdelen niet. Het is van belang dat hier op korte termijn helderheid over komt omdat dan pas een goede vergelijking gemaakt kan worden met de FMN-voorstellen.

---

<sup>1</sup> Hierna afgekort tot LOCOV.



Voor Noord-Nederland vragen de leden van de ChristenUnie-fractie een reactie op de voorstellen voortkomend uit het eerder genoemde rondetafelgesprek om de sprinters uit Leeuwarden en Groningen vanaf Zwolle door te laten rijden als intercity, zodat vanaf Zwolle op termijn een kwartiersdienst ontstaat richting de Randstad en deze stad zo wordt aangesloten op PHS. Hierdoor behouden kleinere stations in het noorden bovendien hun directe verbinding met de Randstad. Voor dit model zijn verschillende ingroei mogelijkheden denkbaar, maar een principiële keuze is volgens deze leden nu wel nodig omdat het bepalend kan zijn voor het wel of niet decentraliseren van sprinters.

De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten ervoor in de nieuwe concessie afspraken te maken over enkele experimenten. Zo zou er een experiment kunnen worden gedaan met hogere frequenties op trajecten die hiervoor reeds voldoende capaciteit hebben. Ook zou er een experiment kunnen worden gedaan met aanvullende directe intercity verbindingen als voor- of natreinen van bestaande intercity's om extra reizigers te trekken. Een kansrijke verbinding zou hiervoor Breda-Tilburg-Utrecht kunnen zijn, waar een aanzienlijke reistijdverbetering mogelijk is.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij met de stappen die worden gezet om het grensoverschrijdende spoorvervoer te verbeteren. Deze leden zijn van mening dat er uiteindelijk directe intercityverbindingen moeten komen met in ieder geval Antwerpen, Luik, Aken en Düsseldorf. Deze leden zijn van mening dat er, op het moment van de gunning van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet, afspraken gemaakt moeten zijn met de respectievelijke buitenlandse overheden en/of vervoerders over de concrete invulling van de zware inspanningsverplichting op de grensoverschrijdende corridors, zo dat deze afspraken opgenomen kunnen worden in de nieuwe concessie. Deelt de minister deze mening?

In hun brief van 14 november 2011 «Regeerakkoord en voorstel sector»<sup>1</sup> geven NS en ProRail aan de inspanningsverplichting voor de verbetering van het grensoverschrijdend vervoer op zich te nemen om de verbindingen op de specifieke trajecten naar Antwerpen, Luik en Aken te realiseren. Kan de minister aangeven wat specifiek voor deze corridors de stand van zaken van de onderhandelingen is? Zijn er op één of meerdere van de genoemde corridors al concrete voorstellen voor wat betreft product, dienstregeling, financiering en realiseringstermijnen? Zo ja, welke?

In de brief van 18 november 2011, die voor het onderhavige schriftelijk overleg is geagendeerd, geeft de minister aan dat er naast overeenstemming over de wijze van bediening, ook goede afspraken gemaakt moeten worden over de verdeling van de kosten en opbrengsten van de nieuwe of verbeterde grensoverschrijdende verbindingen. Indien er voor de gunning van de concessie op één of meerdere grensoverschrijdende corridors deze overeenstemming c.q. afspraak met de buitenlandse overheden c.q. vervoerders bereikt is, is de minister dan bereid om deze afspraken bindend voor de looptijd van de concessie op te nemen in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet? Zo nee, waarom niet?

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat de bedieningsgarantie voor nieuwe stations moet verdwijnen. Dit past namelijk niet in de verhouding opdrachtgever-opdrachtnemer en dit instrument is vervoerdergericht in plaats van reizigersgericht. Vervoerder en spoorwegbeheerder zouden bij de besluitvorming over nieuwe stations slechts een adviserende rol moeten hebben. Een nieuw station hoeft niet kostendekkend te zijn, zolang het netwerk maar kostendekkend is. Verliesgevende delen van de concessie worden immers nu al gedekt uit winstge-

---

<sup>1</sup> Deze brief is als bijlage bij Kamerstuk 22 026, nr. 343 gevoegd.

vende delen en het is vreemd nieuwe stations anders te behandelen dan bestaande stations (die soms zelfs slechter scoren dan het voorgestelde nieuwe en maatschappelijk gewenste station). Daar komt bij dat niet duidelijk is op basis waarvan NS oordeelt of een station rendabel is. Dit is momenteel niet na te rekenen. De ChristenUnie vraagt daarom de motie Cramer<sup>1</sup> uit te voeren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden ook dat de belangen van stoptreinreizigers bij de beoordeling van nieuwe stations momenteel te veel ondergeschikt worden gemaakt aan die van de intercityreizigers. NS rekent nu op basis van nieuwe klanten, die profijt hebben van een nieuw station, minus het aantal bestaande klanten dat NS derft vanwege een langere reistijd door de extra treinstop. In dit criterium wordt niet gekeken naar bestaande klanten die er dankzij een ander instapstation op vooruit gaan. Ook is het onterecht reistijdverlies van intercity's als gevolg van capaciteitsproblemen af te wentelen op de bouw van nieuwe stations voor sprinters.

Er moeten in de nieuwe hoofdrailnetconcessie wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie scherpe afspraken worden gemaakt over reisinformatie.

- De actuele reisinformatie bij verstoringen laat nog veel te wensen over. Wanneer is dit zodanig geautomatiseerd dat reizigers er vanuit kunnen gaan dat de informatie op de schermen betrouwbaar is en dat de systemen ook grote verstoringen aan kunnen en reisinformatie blijven leveren?
- NS moet een zorgplicht krijgen voor de omgevingsinformatie op stations. Op kleine stations is dit al goed geregeld, maar op grote stations is deze informatie vaak niet aanwezig.
- Er moeten afspraken komen over de beschikbaarheid van reisinformatie in de trein zoals plattegronden van het spoorwegnet en actuele overstapinformatie van aansluitend busvervoer.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn het niet eens met het decentraliseren van het fietsparkeren bij stations naar de gemeenten. De gemeenten zijn voor realisatie van de stallingen immers meestal afhankelijk van ProRail en/of NS die vaak eigenaar van de grond rond het station en de stationsgebouwen zijn. Ook moet gratis stallen bij het station mogelijk blijven. Betalen voor extra service is te verdedigen, maar het mag niet zo zijn dat reizigers straks niet meer bij elk station hun fiets gratis kunnen stallen of hiervoor een grote afstand moeten lopen. Dit kan volgens deze leden leiden tot een hogere drempel om het openbaar vervoer te gebruiken. Er moet daarom een landelijke norm komen voor de loopafstand waarbinnen voldoende gratis fietsparkeergelegenheid moet worden geboden. De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten er voor de vervoerders te laten bijdragen aan de fietsenstallingen door dit te versleutelen in de gebruikersvergoeding, zoals voorgesteld door de Fietzersbond. Deze leden vragen wanneer er landelijke dekking zal zijn van het OV-fietsysteem aangezien de OV-fiets nog niet op elk station beschikbaar is. Kunnen hierover ook afspraken worden gemaakt in de vervoerconcessie?

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden dat de klanttevredenheid net als bij de andere vervoerders onafhankelijk gemeten moet gaan worden zodat NS niet meer haar eigen vlees keurt. Door hiervoor één systeem te gebruiken worden de prestaties van de vervoerders ook vergelijkbaar. Dit is momenteel niet het geval omdat NS kijkt naar het aantal reizigers dat een 7 of hoger geeft terwijl het Kennisplatform Verkeer en Vervoer een gemiddeld rapportcijfer berekent. De leden van de ChristenUnie-fractie

---

<sup>1</sup> Het betreft de motie Cramer over ruimte in de vervoersconcessie voor nieuwe stations (met Kamerstuk 31 801, nr. 8)

willen ook meer gegevens per lijn, inclusief bodemwaarden, zodat duidelijk wordt waar verbetering nodig is.

In de OV-klientenbarometer zou in de toekomst niet alleen naar de mening van de reiziger moeten worden gekeken, maar ook naar de mening van niet-klienten als belangrijke indicator van de groeipotentie van het openbaar vervoer. Ook moet er meer aandacht komen voor de reisketen, aangezien reizigers vaak onderweg meerdere keren overstappen en gebruik maken van meerdere vervoersdiensten. Er moet dus ook naar het oordeel van de reiziger gevraagd worden over de complete reis, aansluitingen, overstapinformatie, ketenvoorzieningen, voor- en natransport, omgevingsinformatie en betrouwbaarheid van de dienstregeling. De minister heeft eerder gesteld dat het niet noodzakelijk is om metingen door een onafhankelijke instantie te laten uitvoeren. Zo zou er de mogelijkheid zijn om een audit uit te voeren. Hoe vaak is dit al gebeurd?

Als grootste vervoerder in Nederland heeft NS wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie een bijzondere zorgplicht voor het ondersteunen van het reisgemak in de OV-keten. Er dienen daarom wat betreft deze leden in de nieuwe hoofdrailnetconcessie afspraken te worden gemaakt over:

- Het verstrekken van reisinformatie over andere vervoerders aan de loketten.
- Verplichting om in kaartautomaten een groter aanbod aan buitenlandse bestemmingen op te nemen op een wijze die vergelijkbaar is met de huidige verkoop van binnenlandse kaartjes. Dit zou bijvoorbeeld kunnen gaan om alle bestemmingen in België, Luxemburg en Duitsland.
- Verplichting om in kaartautomaten op termijn ook OV-chip producten van andere vervoerders te verkopen.
- Te leveren diensten aan andere vervoerders zoals kaartautomaten en reisinformatie. Deze leden vragen de minister het advies van de Nederlandse Mededingingsautoriteit op te volgen en te onderzoeken of de positie van de regionale vervoerders versterkt kan worden, bijvoorbeeld door meer transparantie afspraken en toezicht op deze afspraken.

Gezien de ervaringen in de afgelopen jaren zijn de leden van de ChristenUnie-fractie van mening dat er in de nieuwe hoofdrailnetconcessie strakke afspraken gemaakt dienen te worden over de OV-chipkaart, waarbij niet de vervoerder maar de reiziger centraal staat. Dat betekent:

- dat NS moet meewerken aan interoperabele reisproducten die geldig zijn bij alle vervoerders.
- dat de mogelijkheid van één opstaptarief voor het hele OV (trein, tram, bus, metro) moet worden onderzocht.
- dat er keiharde afspraken moeten komen over het schrappen van het dubbel opstaptarief en het introduceren van *single-checkin/checkout*.
- dat er zo spoedig mogelijk een definitieve oplossing moet komen voor blinden en slechtzienden en mensen met een verstandelijke beperking die geldt in het hele openbaar vervoer.
- dat de OV-chipkaart verkrijgbaar moet zijn vanuit het buitenland inclusief aanvragen voor automatisch opladen.

Met de integratie van de HSL-zuid, de mogelijke decentralisatie van enkele stoptreinen en de problemen rond de OV-chipkaart is volgens de leden van de ChristenUnie-fractie een integrale herziening van het tariefsysteem op het spoor nodig.

Het huidige tariefstelsel met tariefeenheden en een degressief tarief is erg ingewikkeld en is voor korte ritten verhoudingsgewijs duur. Nu steeds meer parallelle buslijnen worden geschrapt, verdient dit een herover-

weging. Er blijven nu kansen liggen om meer reizigers binnen de stedelijke netwerken te trekken, terwijl de trein steeds meer de drager wordt van het regionale OV-systeem. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarom onderzoek naar het effect van een vaste kilometerprijs voor al het treinverkeer. Een mogelijk voordeel hiervan is dat er geen problemen meer zijn bij overstappen op regionale treinen en zelfs een apart kilometertarief voor deze treinen, geïntegreerd met het regionale busnet, mogelijk wordt.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben grote zorgen bij het handhaven van de toeslagen op de HSL-Zuid. Allereerst zijn er vraagtekens te zetten bij de grondslag voor de toeslag. De reistijdwinst van de HSL-Zuid ten opzichte van de oude verbinding is weliswaar groot, maar dit wordt voor het grootste deel veroorzaakt doordat de route korter is dan de oude route. Als de effectieve snelheid van de verbinding Amsterdam Centraal-Rotterdam Centraal via de HSL met het nieuwe V250 materieel (97,5 km/uur) wordt vergeleken op basis van de hemelsbrede afstand met de reguliere intercity Amersfoort-Zwolle (104,3 km/uur), Utrecht-Den Bosch (98,9 km/uur), Amersfoort-Apeldoorn (98,8 km/uur) en Breda-Tilburg (98,7 km/uur), dan blijken deze verbindingen stuk voor stuk sneller te zijn dan de HSL terwijl voor deze verbindingen geen toeslag geldt. Er kan ook worden gereden via de oude route, maar die is langzamer geworden terwijl de prijs niet is gedaald. Er is ook een praktisch bezwaar: een toeslag maakt dat reizigers niet altijd meer de eerstvolgende trein kunnen kiezen (of: onnodig een toeslag betalen) wat momenteel wel kan met een OV-chipkaart met reizen op saldo.

Nu de mogelijkheid wordt open gehouden om ook een toeslag te heffen op andere intercity's, die in de toekomst gebruik zullen maken van de HSL-Zuid dreigt, op grote delen van het Nederlandse spoorwegnet een erg ingewikkeld hybride tariefsysteem te ontstaan dat niet duidelijk is voor de reiziger en op een inconsequente manier deels afhankelijk is van afstand en deels van reistijd of alleen van de afstand. Daar komt bij dat voor intercity's en sprinters ook dezelfde tarieven worden gehanteerd terwijl intercity's sneller zijn.

De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten daarom voor volledige integratie van de tariefsystemen van het hoofdrailnet en HSL-Zuid. Dit is ook een maatschappelijk belang. Het heffen van een toeslag beperkt immers de groei van het aantal reizigers. Zonder toeslag zouden de HSL treinen volgens de geactualiseerde business case zelfs zo vol zitten dat inzet van extra treinen nodig is. Dit betekent een betere benutting van de miljardeninvesteringen die gedaan zijn in de HSL-Zuid. Nu HSA wordt gered, zou dit maatschappelijke belang voorop moeten staan.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tot slot waarom tol bij snelwegen slechts tijdelijk is, ter financiering van een snellere oplevering en waarom de toeslag op het spoor niet begrensd is. Deelt de minister de mening dat dit geen gelijke behandeling van weg en spoor is? Is de minister bereid, indien de toeslag niet zal verdwijnen, dan op zijn minst te regelen dat de toeslag tijdelijk zal zijn en zal eindigen zodra een in de hoofdrailnetconcessie vastgelegd bedrag is geïnd?

## **II. REACTIE VAN DE MINISTER**

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. De vragen van de leden gaan in op het conceptbeleidsvoornemen tot gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015 en het concept van het programma van eisen, zoals ik op 18 november 2011 aan de Tweede Kamer heb gezonden (Kamerstuk 22 026, nr. 343).

Alvorens in te gaan op de vragen, schets ik de stand van zaken van de nieuwe vervoerconcessie. Conform de Wet personenvervoer 2000 (artikel 66) heb ik de consumentenorganisaties in het Locov om advies over het conceptbeleidsvoornemen gevraagd. Zij hebben positief geadviseerd over het voornemen tot onderhandse gunning aan NS, onder de voorwaarde van het stevig aanscherpen van de concessievoorwaarden. Het integrale advies van de consumentenorganisaties treft u bijgevoegd aan (bijlage I)<sup>1</sup>. Daarin leest u ook hun advies ten aanzien van het concept van het programma van eisen en de voorgenomen decentralisatie van stoptreindiensten. Mijn reactie op het advies van de consumentenorganisaties treft u ter informatie eveneens aan (bijlage II)<sup>1</sup>. Parallel aan dit schrijven ontvangt de Kamer het beleidsvoornemen voor de gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.

Het concept van het programma van eisen behandelt de uitgangspunten en de onderwerpen die ik afweeg voor de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Daarbij ga ik in op de kwaliteit en kwantiteit van het aangeboden vervoer voor de reizigers. Ik verwacht u in juni het programma van eisen te sturen. De uitgangspunten en onderwerpen worden tijdens het proces van concessieverlening nader uitgewerkt en afgewogen. Dit programma van eisen betreft dus nadrukkelijk het startpunt voor de uitwerking van een ontwerp van de vervoerconcessie. In die uitwerking betrek ik ook andere onderwerpen, zoals de inrichting van de aansturing en de handhaving.

Ook de uitkomsten van lopende zaken als het winterweer, de kabinetsreactie op het advies van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32 707, nr. 9) en de uitkomsten van het debat hierover en de OV-chipkaart worden waar nodig in concessie-eisen vervat. Bovendien borgt de concessie de kwaliteitsverbeteringen op het hoofdrailnet die ik met NS in het kader van de oplossing van de HSA ben overeengekomen (beschreven in mijn brief van 18 november 2011, Kamerstuk 22 026, nr. 343). Het ontwerp van de concessie wordt voorgehangen in zowel de Eerste als Tweede Kamer. U kunt op dat moment met mij de concrete eisen in de ontwerpconcessie bespreken.

Tot slot heb ik in het algemeen overleg van 15 februari jl. toegezegd een nadere analyse te doen, inclusief een onafhankelijke toets, van *Het nieuwe spoorplan* van FMN. Doel van de analyse is per regio nader inzicht te verkrijgen in:

- de waarde voor de reizigers van de regionale netwerken versus de waarde van een geïntegreerd hoofdrailnet;
- de te verwachten effecten door het creëren van samenloop (voor onder meer de reizigers, de infrastructuur en het programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS)) en de maakbaarheid en wenselijkheid hiervan;
- de te verwachten financiële effecten; en
- de positie van decentrale overheden.

Een onafhankelijke voorzitter voert samen met externe bureaus de analyse uit en begeleidt het proces. Voor elk van de vijf Regionetten die FMN voorstelt, wordt nader overleg gevoerd. Hierbij worden de vervoerders (NS en FMN), de concessieverleners (decentrale overheden en lenM) en ProRail betrokken. Ook de consumentenorganisaties zijn uitgenodigd om aanwezig te zijn. Deze overleggen bieden de mogelijkheid dieper in te gaan op zowel de algemene als de regiospecifieke aspecten van de netwerken. Op basis van de uitkomsten van deze analyse zie ik nader welke stoptreindiensten in aanmerking komen voor decentralisatie. Mijn streven is in juni uw Kamer te informeren over de uitkomsten van de nadere analyse.

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Ik ben verheugd u te kunnen melden dat ik de heer E.J. Janse de Jonge bereid heb gevonden om als onafhankelijk voorzitter op te treden.

### **Beantwoording inbreng VVD-fractie**

De leden van de **VVD-fractie** vragen wanneer de Kamer een voorstel voor realisatie en doorrekening van het plan van FMN tegemoet kan zien.

Zoals toegezegd in het algemeen overleg HSA en hoofdrailnet van 15 februari jl. laat ik een nadere analyse, inclusief onafhankelijke toets, uitvoeren van *Het nieuwe spoorplan* van FMN. Daarbij heb ik toegezegd in te gaan op de kwestie van samenloop, de gevolgen voor de reiziger en de financiële consequenties. Bovenstaand heb ik het procesverloop geschetst. Ik verwacht u in juni te informeren over de resultaten van de nadere analyse.

De leden van de **VVD-fractie** hebben gevraagd of ik heb overwogen om de concessie voor het hoofdrailnet alleen te laten bestaan uit de intercity-diensten en alle stoptreinen apart aan te besteden.

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie, als dit is overwogen, naar de doorrekening van dit model, dan wel, als dit niet is overwogen, naar de reden waarom dit niet is gebeurd.

Ik heb niet overwogen de concessie voor het hoofdrailnet alleen te laten bestaan uit intercitydiensten. Het hoofdrailnet is een samenhangend net waar met name in de brede Randstad de intercitydiensten en sprinters nauw verweven zijn en deels dezelfde markt bedienen. Naar aanleiding van het kabinetsstandpunt *Spoor in beweging* over de evaluatie van de spoorwetgeving, heb ik in 2010/2011 een onderzoek laten uitvoeren naar de reikwijdte van het hoofdrailnet. De scope van dit onderzoek betrof enerzijds de vraag of er nog uitlopers/losliggende delen in het spoornet zijn en anderzijds wat de effecten zijn van het decentraliseren van stoptreindiensten buiten de brede Randstad. Deze scope is met uw Kamer gedeeld tijdens de behandeling van voornoemd kabinetsstandpunt. De resultaten van het onderzoek heb ik als bijlage bij mijn brief over de oplossing van de HSA-problematiek en het beleidsvoornemen hoofdrailnet aangeboden (brief 18 november 2011, Kamerstuk 22 026, nr. 343). Mede op basis hiervan zie ik buiten de brede Randstad mogelijkheden voor decentralisatie en aanbesteding van regionale stoptreindiensten.

De leden van de **VVD-fractie** vragen of de randvoorwaarden waar te decentraliseren stoptreindiensten op worden onderzocht nog kunnen wijzigen, rekening houdend met het rapport van de Tijdelijke Commissie Spoor. Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie wanneer de Kamer de midterm review kan verwachten waarin wordt bezien of er nog andere lijnen buiten de brede Randstad zijn die in aanmerking komen voor decentralisatie. Bovendien is voor de leden onduidelijk waarom in het onderzoek naar de reikwijdte is uitgegaan van de brede Randstad.

Mijn initiële voorstel voor decentralisatie is een gefaseerde aanpak waarin een eerste stap wordt gemaakt met de diensten in Limburg (Roermond-Maastricht en Sittard-Heerlen). Daarnaast betreft mijn initiële voorstel een onderzoek naar de decentralisatie van 3 stoptreindiensten onder een aantal randvoorwaarden (Apeldoorn-Enschede, Zwolle-Groningen en Eindhoven-Weert). Tot slot wil ik bij een midterm review op basis van de reizigerstevredenheid en de ervaringen in de praktijk bezien of nadere decentralisatie aan de orde is. Inmiddels heb ik op 15 februari jl. in het algemeen overleg over de HSA en het hoofdrailnet een nadere analyse, inclusief een onafhankelijke toets, van *Het nieuwe spoorplan* van FMN

toegezegd. De uitkomsten van deze analyse kunnen van nadere invloed zijn op de stoptreindiensten die in aanmerking komen voor decentralisatie en de fasering hiervan.

In het onderzoek naar de reikwijdte is uitgegaan van stoptreindiensten buiten de brede Randstad. Dit heeft te maken met de grote waarde die ik hecht aan het samenhangende hoofdrailnet, waarin met name in de brede Randstad intercitydiensten en sprinterendiensten nauw verweven zijn en deels dezelfde markt bedienen. Daarnaast heb ik ambities ten aanzien van hoogfrequent spoorvervoer waarvan de corridors binnen de brede Randstad vallen (Alkmaar-Eindhoven, Amsterdam-Arnhem/Nijmegen, Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Breda-Eindhoven, Schiphol-Lelystad). Ik wil die opgave niet verder compliceren door wisseling van zeggenschap over bepaalde stoptreindiensten.

Voorts vragen de leden van de **VVD-fractie** waarom is gekozen voor een concessie met een looptijd van tien jaar en niet bijvoorbeeld acht of vijftien jaar. Ook vragen deze leden naar de overwogen looptijden en de voor- en nadelen van een langere en kortere periode.

De duur van de concessie moet voldoen aan de Europese verordening (EG) Nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg. De maximale duur van een aanbestede vervoerconcessie voor het spoor is 15 jaar. De maximale duur van een onderhands gegunde concessie voor spoorvervoer bedraagt 10 jaar. Een langere looptijd is slechts in uitzonderingsgevallen toegestaan en daarbij moet rekening worden gehouden met de afschrijvingstermijn van de activa. Zoals verwoord in mijn brief van 18 november 2011 (Kamerstuk 22 026, nr. 343) heb ik gezien of een looptijd van vijftien jaar mogelijk zou zijn. Ik heb daar onder meer om juridische redenen van afgezien, na van de zijde van de Europese Commissie signalen te hebben ontvangen dat hier geen sprake is van een uitzonderingsgeval. Ik heb niet gekozen voor een kortere looptijd dan 10 jaar, omdat hiermee voor de Staat minder aantrekkelijke financiële afspraken met NS zouden kunnen worden gemaakt.

De leden van de **VVD-fractie** vragen naar de berekening van de concessievergoeding van € 80 miljoen per jaar. Ook vragen deze leden of een benchmark beschikbaar is met de vergoedingen in andere Europese landen, of de vergoeding laag is in verhouding tot de investeringen in onderhoud en of de vergoeding jaarlijks wordt geïndexeerd aangezien een inflatiecorrectie in nagenoeg alle contracten geldt.

De concessievergoeding voor het hoofdrailnet per 2015 bedraagt € 80 mln per jaar. Zoals ik u tijdens het algemeen overleg op 15 februari 2012 heb gemeld, is dit bedrag opgebouwd uit:

- € 30 mln per jaar zoals NS deze nu ook betaalt, en;
- € 50 mln per jaar bijdrage aan de efficiëntyaakstelling (à totaal € 160 mln per jaar) voor de spoorsector in het Regeerakkoord.

In de meeste andere Europese landen is er sprake van een netto subsidiestroom van de overheid richting spoorvervoerder(s), terwijl NS voor het hoofdrailnet jaarlijks juist een forse vergoeding betaalt aan de Staat. Er bestaat tevens een groot verschil tussen de verschillende spoorvervoerders in Europa waardoor het niet goed mogelijk is een zinvolle vergelijking te maken voor de door NS verschuldigde concessievergoeding. Zoals ik u tijdens het algemeen overleg op 15 februari 2012 tevens heb gemeld, wordt de concessievergoeding voor het hoofdrailnet jaarlijks niet geïndexeerd. Dit is een voortzetting van de huidige praktijk en een uitkomst van de onderhandelingen met NS. De concessievergoeding voor het rijden over de HSL-Zuid wordt jaarlijks wel geïndexeerd, ook dit

was al het geval en is dus eveneens een voortzetting van de huidige praktijk.

De leden van de **VVD-fractie** vragen waarom geen afspraken zijn gemaakt over een jaarlijkse efficiencyverbetering die resulteert in een extra verhoging van de concessievergoeding onder meer om druk op efficiencyverbetering te houden.

Voorts vragen de leden van de VVD-fractie een doorrekening van de concessievergoeding over een looptijd van tien jaar bij een inflatie van 2,5 procent per jaar en een efficiencyverhoging van 2 procent per jaar.

Met het invullen van de taakstelling voor de spoorsector in het Regeerakkoord maakt NS een forse efficiëncyslag van € 50 mln per jaar. Dit dient NS te bekostigen uit verbetering van de efficiency. Ook de kwaliteitsverbeteringen in de afspraken met NS, zoals de inbouw van toiletten in de sprinters en de frequentieverhogingen op stoptreindiensten worden door NS gefinancierd uit efficiencyverbeteringen. Ik heb gekozen voor kwaliteitsverbeteringen voor de reiziger en tegelijkertijd het maken van strenge financiële afspraken om de HSA-problematiek op te lossen. Efficiencyverbetering is hierin nadrukkelijk meegenomen. Een belangrijk deel van de gesprekken over de oplossing van de HSA/HRN-problematiek betrof efficiencydiscussies. Dat gold niet alleen de aanvullende afspraak over energie-efficiency, maar ook bijvoorbeeld efficiencyambities voor materieel en personeel.

NS overlegt jaarlijks een financiële rapportage over het uitvoeren van de concessie voor het hoofdrailnet en besteedt hierbij aandacht aan efficiency. Ik ben hierdoor voortdurend met NS in overleg over het steeds verder verbeteren van de efficiency. De spoorwegen zijn een arbeids- en kapitaalintensieve sector, wat betekent dat de kosten die NS maakt jaarlijks over het algemeen sneller stijgen dan de consumentenprijsindex. Tegelijkertijd is NS in de concessie gebonden aan een tariefrestrictie waardoor de prijzen van een groot deel van de treinkaartjes niet sneller mag stijgen dan de consumentenprijsindex en de stijging van de gebruiksvergoeding. Deze tariefrestrictie bevat dus een efficiencyprikkel.

Een aanvullende efficiencyverhoging en een doorberekening hiervan zou een aanpassing betekenen van de door mij gemaakte afspraak met NS over de HSA. Dat is op dit punt niet wenselijk. Wel heb ik nadrukkelijk in evaluatiemomenten voorzien, waarin, net zoals nu het geval is, zowel afspraken over vervoerprestaties als financiële afspraken worden geëvalueerd.

De leden van de **VVD-fractie** en van de fractie van **D66** willen weten of de kernprestatie-indicatoren al bekend zijn, welke dit zijn, dan wel wanneer de Kamer daarover wordt geïnformeerd.

De kernprestatie-indicatoren zijn nog niet bekend. Ik hecht veel belang aan een goede set van indicatoren. Dit zullen deels prestatie-indicatoren zijn die nu ook worden gebruikt en deels zullen dit aanscherpingen zijn. Ook de Commissie Kuiken heeft hier in haar rapport aanbevelingen voor gedaan (Kamerstuk 32 707, nr. 9). Ik zal in de kabinetsreactie op deze aanbevelingen ingaan en mijn visie daarop geven. Mede op basis daarvan zal de uitwerking in het proces van concessieverlening plaatsvinden.

De leden van de **VVD-fractie** willen weten of vastgelegd kan worden hoe met bonussen wordt omgegaan bij het staatsbedrijf NS, indien NS daadwerkelijk de concessie verwerft.



De aandeelhouder stelt het beloningsbeleid van de Raad van Bestuur van NS vast.

Binnen de kaders van dit beloningsbeleid maakt de Raad van Commissarissen afspraken met de Raad van Bestuur over de targets voor variabele beloning. Dit staat los van de concessierelatie tussen IenM en NS en is conform de geldende code voor corporate governance. De Raad van Commissarissen bepaalt jaarlijks of en in welke mate de Raad van Bestuur recht heeft op een variabele beloning en toetst hierbij aan de door de Raad van Commissarissen binnen het beloningsbeleid vastgestelde prestatie-indicatoren. Deze prestatie-indicatoren om te komen tot een variabele beloning verschillen van de prestatie-indicatoren in de vervoerconcessie, op basis waarvan IenM NS jaarlijks afrekent. Overigens baseert de Raad van Commissarissen 75% van de variabele beloning op klantgerelateerde indicatoren en heeft zij de discretionaire bevoegdheid om de variabele beloning aan te passen, indien bijzondere of onvoorziene omstandigheden ertoe zouden leiden dat de uitkering op basis van de prestatie-indicatoren niet passend zou zijn. Op 10 april 2012 heeft u met de minister van Financiën overleg gevoerd naar aanleiding van het verschijnen van het jaarverslag *Beheer Staatsdeelnemingen 2010*. Tijdens dit algemeen overleg heeft de minister van Financiën gemeld het variabele gedeelte van de beloning voor bestuurders van staatsdeelnemingen in de toekomst verder te willen beperken, conform de eerder door uw Kamer aangenomen motie De Groot (Kamerstuk 28 165, nr. 121).

De leden van de **VVD-fractie** vragen mij waarom de inspanningsverplichtingen voor grensoverschrijdende treindiensten niet worden omgezet in een resultaatsverplichting voor het doorrijden tot het eerste grote overstapstation in het buurland, dus tot een station met minimaal intercitybediening en liefst HSL, indien dat binnen redelijke afstand van de grens is.

Bij het tot stand brengen van grensoverschrijdende verbindingen is NS afhankelijk van overeenstemming met buitenlandse vervoerders en buitenlandse autoriteiten. Bovendien is bij deze verbindingen niet altijd de infrastructuur gereed of geschikt en dienen nog (goede) afspraken te worden gemaakt over een kostendeling ten aanzien van de exploitatie. Bij een resultaatverplichting zou ik de onderhandelpositie van NS richting buitenlandse partijen ondermijnen wat ten koste van de maakbaarheid en de financiering gaat. Ik wil dat alle betrokken partijen geprikkeld blijven om zich in te zetten voor het realiseren van deze grensoverschrijdende verbindingen. Daarom heb ik gekozen voor een zware inspanningsverplichting. De zware inspanningsverplichting geldt voor enkele HSL-stations net over de grens (Aken, Luik, Düsseldorf, Antwerpen). De regio's kunnen het initiatief nemen voor het opzetten van een regionale grensoverschrijdende spoorverbinding die een bepaald buitenlands intercity-station aandoet. Ik zal zowel de regio's als NS waar mogelijk ondersteunen.

De leden van de **VVD-fractie** vragen een onderbouwing van de kosten voor volledige toegankelijkheid in 2025.

Op 30 maart jl. heeft uw Kamer het plan van aanpak toegankelijkheid naar aanleiding van de motie Aptroot/Bashir ontvangen (Kamerstuk 33 000 XII, nr. 126). Zoals gemeld in deze brief, als ook mijn brief van 18 november 2011 over de HSA-problematiek en het hoofdrailnet (Kamerstuk 22 026, nr. 343), heb ik vorig jaar DeltaRail opdracht gegeven een audit uit te voeren op de kosten voor het toegankelijk maken van het materieel van het type VIRM (dubbeldeks materieel). Voor een deel is hierbij bedrijfsvertrouwelijke informatie van NS beoordeeld. Daarom kan ik deze informatie niet openbaar maken. DeltaRail heeft geconcludeerd dat de kosten voor

het toegankelijk maken van het materieel van het type VIRM door middel van het verplaatsen van de ingang en het verlagen van het balkon, bestaan uit kosten voor aanpassing van materieel, kosten voor zitplaatscompensatie en kosten voor exploitatie van dit extra materieel. Het zitplaatsverlies ontstaat in dit scenario doordat dubbeldeks materieel enkeldeks gemaakt moet worden om de instap op de juiste hoogte te hebben.

Deze oplossing kost in totaal circa € 500 miljoen. DeltaRail heeft geconcludeerd dat aan deze oplossing grote risico's, zowel op conceptueel, constructief, uitvoeringstechnisch als financieel niveau verbonden zijn.

In de audit geeft DeltaRail aan dat de kosten voor het scenario waarin het materieel van het type VIRM wordt voorzien van een toegankelijke tussenbak zijn opgebouwd uit investeringsmaterieel voor 177 nieuwe rytuigen (de toegankelijke tussenbakken) en exploitatiekosten voor deze extra rytuigen. Deze oplossing kost naar schatting € 800 miljoen.

De genoemde bedragen hebben betrekking op het volledig toegankelijk zijn van alle treinen in 2030 (conform eerdere moties van de Kamer). De kosten voor volledig zelfstandige toegankelijkheid in 2025 heb ik niet beschikbaar. Die kosten zullen veel hoger zijn, omdat een deel van de kosten bestaat uit exploitatiekosten van het extra materieel ten behoeve van het toegankelijk maken van het materieel van het type VIRM. Daarnaast wordt in de periode 2025–2030 het materieel van het type ICM en het type DDZ vervangen. Voor volledige zelfstandige toegankelijkheid in 2025 zal ook dit materieel vervroegd vervangen moeten worden. De kosten daarvan zijn niet bekend.

De leden van de **VVD-fractie** vragen of het mogelijk is in de concessie harde normen over geluid en trillingen op te nemen, zodat zekerheid kan worden geboden aan omwonenden indien voor alle vervoerders deze voorwaarden gelden.

De vervoerconcessie voor het hoofdrailnet bestaat uit verplichtingen die ik als concessieverlener opleg aan één concessiehouder (NS). Voorwaarden die voor alle vervoerders gelden zijn vervat in wet- en regelgeving. Dit geldt voor eisen ten aanzien van geluid. Ten aanzien van trillingen bestaat momenteel nog geen wettelijke kader. Bij brief van 21 januari 2010 (Kamerstuk 32 404, nr. 31) is aangekondigd uitvoering te geven aan de moties Neppérus-Jansen (Kamerstuk 32123A, nr. 124) en Aptroot en Dijkema (Kamerstuk 32 404A, nr. 17) aangaande het uitvoeren van normstelling voor trillingen van treinverkeer. In het wetsvoorstel SWUNG is de mogelijkheid geschapen voor een wettelijke basis voor het stellen van normen voor trillingen van spoorwegen. Inmiddels zijn de voorbereidingen om te komen tot een verantwoorde regelgeving in gang gezet. Bij brief van 25 augustus 2011 (Kamerstuk 32 404, nr. 54) is aangegeven welke werkzaamheden dit zijn.

De leden van de **VVD-fractie** vragen of het verstandig is om de concessie nu uit te geven, gelet op de discussie die, mede op basis van het rapport van de Commissie Kuiken, plaats zal vinden over de toekomst van het spoor. Daarbij vragen de leden van de VVD-fractie of een verlenging van de bestaande vervoerconcessie een optie is.

Parallel aan dit schrijven ontvangt de Kamer het beleidsvoornemen voor de gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet van mij. Het beleidsvoornemen gaat, conform de bepalingen in de Wet personenvervoer 2000, vooraf aan het proces van concessieverlening. Na voorhang van het beleidsvoornemen in de Tweede Kamer start dan ook een fase van het uitwerken van het ontwerp van de concessie-eisen.

Daarin zal ik uiteraard de uitkomsten van het gesprek over de kabinetsreactie naar aanleiding van het rapport van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32 707, nr. 9) betrekken. Ik verwacht medio 2013 een ontwerp van de concessie in beide Kamers voor te hangen, dit is uiteraard afhankelijk van het procesverloop. Er is dan ook afdoende tijd voor het betrekken van lopende trajecten. Een verlenging van de huidige concessie is dan ook niet nodig.

### **Beantwoording inbreng PvdA-fractie**

De leden van de **PvdA-fractie** vragen of, en in welke mate, de integratie van de HSL en het hoofdrailnet kan leiden tot financiële tegenvallers die ten koste gaan van de investeringen in het hoofdrailnet. De leden willen weten of bij zware financiële en organisatorische tegenslag met betrekking tot de HSL, de situatie kan ontstaan dat NS genoodzaakt wordt om investeringen uit te stellen dan wel de prijs van het treinkaartje te verhogen.

Ik heb met NS strikte afspraken gemaakt over de oplossing van de HSA-problematiek. NS staat hierbij volledig garant voor de HSA zodat het vervoer over de HSL-Zuid kan worden voortgezet. Conform de huidige vervoerconcessie dient NS de vraag naar en het aanbod van het treinvervoer op elkaar te laten aansluiten. NS dient hier ook de bijbehorende investeringen in bijvoorbeeld materieel te doen. Mede dankzij de redelijke regeling wordt dit gegarandeerd. Daarnaast is met NS afgesproken dat zij een reeks kwaliteitsverbeteringen op het hoofdrailnet tot en met 2024 verzorgt. NS heeft hierbij een zakelijke afweging gemaakt en heeft de verantwoordelijkheid om ook haar investeringen in de basiskwaliteit van haar dienstverlening op het hoofdrailnet in stand te houden. Zoals bij u bekend, is in de huidige vervoerconcessie met NS afgesproken dat zij de tarieven voor enkele reizen tweede klas jaarlijks slechts beperkt mag laten stijgen (consumentenprijsindex en stijging van de gebruiksvergoeding). Een groot deel van de door NS aangeboden kaartsoorten wordt hiermee direct en indirect beschermd tegen te grote tariefstijgingen. Deze systematiek zal ik voortzetten in de vervoerconcessie per 2015.

De leden van de **PvdA-fractie** vragen of het boven de markt laten hangen van het verder decentraliseren van een aantal lijnen tijdens een concessieperiode niet leidt tot uitstel van lange termijn investeringen in materieel.

Meer in het algemeen merk ik op dat er in de huidige vervoerconcessie is voorzien in een redelijke regeling<sup>1</sup> (artikel 30, lid 5).

Naar mijn mening voorziet die regeling, in combinatie met de vereisten uit de concessie dat naar groei gestreefd dient te worden (artikel 6, lid b) en dat de vervoervraag van een passend aanbod dient te worden voorzien (artikel 9, lid 1 sub a), er in dat ongeacht (dreigende) aanbesteding er tijdig door NS in nieuw materieel wordt geïnvesteerd.

De leden van de **PvdA-fractie** vragen of het programma van eisen voorafgaand aan voorlegging aan de Tweede Kamer wordt besproken met relevante organisaties als reizigersorganisaties en vakbonden. Ook wordt naar inspraakprocedures gevraagd.

Het concept van het beleidsvoornemen en het concept van het programma van eisen zijn voor advies voorgelegd aan de consumentenorganisaties in het Locov. Het advies van de consumentenorganisaties treft u bijgevoegd aan (bijlage I). Ook mijn reactie op dit advies is ter informatie bijgevoegd (bijlage II). In het programma van eisen beschrijf ik de

<sup>1</sup> De redelijke regeling regelt de overgang van productiemiddelen wanneer een andere vervoerder dan NS op het hoofdrailnet zou rijden.

uitgangspunten en de onderwerpen die ik afweeg voor de nieuwe vervoerconcessie vanuit het perspectief van de reizigers. Daarom vond ik het van belang de reizigersorganisaties te betrekken. Ik vind het in een later stadium van de ontwikkeling van de concessie aan NS om de vakbonden te betrekken.

De procedure die het ontwerp van de concessie volgt, is in de Wet personenvervoer 2000 geregeld. Ik vraag de consumentenorganisaties in het Locov om advies. Deze partijen vertegenwoordigen de stem van de reizigers in Nederland. Ook ProRail zal conform de Wet personenvervoer 2000 om advies worden gevraagd. Daarnaast heb ik met de decentrale overheden afgesproken dat IPO en SkVV worden betrokken in het proces van verlening van de concessie. Een concept van de concessie zal ook in het Bestuurlijk Koepeloverleg met de decentrale overheden worden besproken. Op deze wijze zijn de belangrijkste stakeholders betrokken.

De leden van de **PvdA-fractie** vragen hoe de sturing gedurende de concessieperiode verbeterd kan worden.

Zoals aangegeven in het concept van het programma van eisen, zie ik in de uitwerking van de concessie voor het hoofdrailnet hoe actuele thema's kunnen worden betrokken in de sturing. Daarbij is de concessie niet het enige instrument dat mij ter beschikking staat. Zoals ik u tijdens het algemeen overleg over de winterweerproblematiek van 14 februari jl. heb gemeld, wil ik binnen mijn sturingsrelatie met NS en ProRail integrale prestatieafspraken maken. Dit betreft dus niet alleen de reguliere outputsturing op kernprestatie-indicatoren, maar aanvullend specifieke programma's tijdens de concessieperiode, zoals het winterprogramma. Ook in het kader van de kabinetsreactie op de adviezen van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32 707, nr. 9) zie ik aanscherping van de sturing. Hierover zal ik met uw Kamer in gesprek gaan. Daarnaast zal de nieuwe concessie een evaluatiebepaling kennen, waarmee ik halverwege bezie of verbeteringen nodig zijn.

De leden van de **PvdA-fractie** vragen of ik de mening deel van diverse deskundigen in het rondetafelgesprek HSA-problematiek en hoofdrailnet in de Tweede Kamer 26 januari jl., dat de concessievoorwaarden en prestatie-eisen veel te algemeen zijn en moeilijk verifieerbaar, dan wel meetbaar.

In het rondetafelgesprek is een gesprek gevoerd over de concreetheid van het concept van het programma van eisen voor de nieuwe vervoerconcessie. Ik heb in het programma van eisen aangegeven welke uitgangspunten en onderwerpen ik afweeg voor de nieuwe concessie. Dit vanuit het perspectief van de kwaliteit en kwantiteit voor de reizigers. Dit programma vormt het startpunt voor de uitwerking van de vervoerconcessie. De uitgangspunten en onderwerpen worden tijdens het proces van concessieverlening nader uitgewerkt en afgewogen. Dit heb ik in mijn inleiding nader aangegeven. Uiteindelijk moet dit een werkbare concessie opleveren waarin de eisen concreet zijn. Het ontwerp van de concessie wordt voorgehangen in zowel de Eerste als Tweede Kamer. U kunt met mij dan de in de ontwerpconcessie opgenomen concrete eisen bespreken.

De fractie van de **PvdA** heeft mij gevraagd hoe de tarieven voor de gebruiksvergoeding tot stand komen, uit welke onderdelen die zijn opgebouwd en of deze niet verhoogd zouden moeten worden voor private vervoerders.

De kaders voor de gebruiksvergoeding staan beschreven in hoofdstuk II van de Europese richtlijn 2001/14/EG (richtlijn inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering) en in paragraaf 6 van de Spoorwegwet. In richtlijn 2001/14/EG staat onder andere dat de tarieven voor de gebruiksvergoeding non-discriminatoir moeten worden toegepast, hetgeen onder andere betekent dat er geen onderscheid gemaakt mag worden tussen tarieven voor publieke en voor private vervoerders. De uiteindelijke gehanteerde tarieven voor de gebruiksvergoeding worden gepubliceerd in de netverklaringen van ProRail (voor het gemengde net) en van Keyrail (voor de Betuweroute). Enkele essentiële onderdelen daarin zijn het treinkilometer-tarief, het tonkilometer-tarief, het kiloWattuur-tarief, het haltering-tarief en het tarief voor gebruiksrecht opstel- en rangeersporen. Conform het regeerakkoord *Vrijheid en verantwoordelijkheid* zal de totaal te innen gebruiksvergoeding per 2015 met € 50 miljoen stijgen. De Commissie Kuiken heeft in haar eindrapport *Wissel op de toekomst* (Kamerstuk 32 707, nr. 9) aanbevolen te onderzoeken of de gebruiksvergoeding kan/moet worden verhoogd naar een meer kostendekkend niveau. Ik bestudeer momenteel alle aanbevelingen van de Commissie Kuiken. Ik zal hierover een integrale reactie naar uw Kamer sturen.

De leden van de **PvdA-fractie** vragen of ik de opvatting deel dat NS het belangrijker lijkt te vinden de HSL te exploiteren dan de regionale lijnen te behouden. Voorts willen de leden van de PvdA-fractie weten of de regering van mening is dat het vervoer door heel Nederland de eerste prioriteit van NS moet zijn.

Zoals ik u onder meer in mijn beantwoording van de Kamervragen over de HSA en het hoofdrailnet van 13 januari 2012 heb laten weten (Kamerstuk 22 026, nr. 345), hecht NS veel belang aan het behoud van de stoptreindiensten in het hoofdrailnet ook buiten de brede Randstad. Uiteraard is goed binnenlands vervoer op het hoofdrailnet de kerntaak van NS. Dit laat onverlet dat de regering ook inzet op goede grensoverschrijdende verbindingen en ik mijn verantwoordelijkheid moest nemen in het oplossen van de HSA-problematiek. De gekozen integratie van het hoofdrailnet en de diensten op de HSL was hierbij de voor de reizigers en belastingbetalers beste oplossing.

De leden van de **PvdA-fractie** vragen hoe ik de tendens tot een mogelijke Europese markt met slechts enkele vervoerders beoordeel en of ik van mening ben dat het spoorvervoer een nationale aangelegenheid is en blijft. Ook vragen de leden of ik de mening van de Raad van Ministers deel dat er geen Europese regulator, c.q. sturing op dit beleidsterrein dient te komen.

In het geval van fusies en overnames tussen spoorwegondernemingen op de Europese spoorvervoermarkt voor personen is het algemene (Europese) mededingingsrecht van toepassing. Ik heb uw Kamer eerder gemeld dat ik van mening ben dat de nationale ordening van het spoor, i.c. het hoofdrailnet, een nationale aangelegenheid is en zou moeten blijven. Dat is ook mijn inzet in Brussel. Bovendien is in Nederland met het akkoord dat ik met NS heb gesloten en met de koers in het beleidsvoornemen, een keuze gemaakt voor een onderhandse gunning van het hoofdrailnet aan NS tot 2025. Het Europees Parlement heeft in het kader van de herziening van het eerste spoorpakket voorgesteld dat de Europese Commissie binnen 2 jaar na publicatie van de richtlijn zal komen met een voorstel voor een Europese toezichthouder als beroepsinstantie voor uitspraken van nationale sector specifieke toezichthouders voor grensoverschrijdende aangelegenheden. Nederland is, net als de Raad

van ministers, wel voorstander van versterkte samenwerking tussen toezichthouders bij grensoverschrijdende zaken maar geen voorstander van een Europese regulator. Immers de regulator doet uitspraken op basis van nationale regelgeving waarin de Europese richtlijn is geïmplementeerd en daar past geen Europese beroepsinstantie bij.

De leden van de **PvdA-fractie** willen weten of ik van mening ben dat NS zich voldoende inzet om aan de wensen van Noordelijke bestuurders en reizigers tegemoet te komen.

Binnen het Programma Sporendriehoek Noord-Nederland voeren alle betrokken partijen – waaronder NS – constructief overleg over het gewenste bedieningsmodel en de bijbehorende investeringen. In de capaciteitsaanvraag voor de dienstregeling 2013 heeft NS een uitbreiding van de dienstregeling Groningen-Zwolle opgenomen (2 stoptreinen en 2 intercity's per uur). Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland beziet eveneens de mogelijkheden van toekomstige intensivering van de treinenloop tussen Assen en Groningen. Provincie Friesland is met NS in overleg om zo snel als mogelijk de dienstregeling tussen Leeuwarden en Zwolle uit te breiden. In ieder geval zal vanaf 2015 naast de huidige snelle intercity en de huidige stoppende intercity een extra stoptrein rijden op werkdagen tot 20.00 uur tussen Leeuwarden en Meppel. Op dit moment vinden gesprekken tussen NS en de provincie plaats om al eerder uit te breiden. De eerste stap is om de bestaande stoptrein Leeuwarden-Wolvega in de dienstregeling 2013 te verlengen naar Meppel (het gaat om de bestaande spitstoevoegers). De tweede stap is bezien of de extra stoptrein die in 2015 gaat rijden al in 2014 kan gaan rijden elke werkdag tot 20.00 uur.

Daarnaast overleggen NS en Friesland over de mogelijkheid om vanaf 2015 een vierde trein te rijden tussen Leeuwarden en Zwolle (2 snelle intercity's en 2 stoptreinen per uur).

De leden van de **PvdA-fractie** vragen in hoeverre in Limburg nog sprake is van eerlijke concurrentie bij een openbare aanbesteding, nu Veolia een groot deel van de decentrale markt beheerst.

Op basis van een openbare aanbesteding heeft de provincie Limburg in 2006 de intermodale concessies Noord- en Midden-Limburg en Zuid-Limburg gegund aan Veolia. Deze concessies lopen in december 2016 af. Voor de periode daarna zal de provincie weer een openbare aanbesteding houden waar alle geïnteresseerde vervoerders aan mee kunnen doen.

### **Beantwoording inbreng PVV-fractie**

De leden van de **PVV-fractie** vragen hoe ik voorkom dat decentralisatie van stoptreinen leidt tot extra lasten, bijvoorbeeld financiële conflicten bij vervoerders in geval van verstoringen.

Ik ben mij bewust van de complexere situatie die ontstaat door samenloop bij decentralisatie van stoptreindiensten buiten de brede Randstad. Zoals ik in mijn beleidsvoornemen ook heb aangegeven vraagt deze decentralisatie een goed kader van uitgangspunten en randvoorwaarden. Het kader betreft onder meer randvoorwaarden ten aanzien van de capaciteitsverdeling, de afstemming van concessie-eisen, de borging van de reizigersbelangen (zoals punctualiteit, vervangend vervoer, tarieven en reisinformatie) en de financiële afspraken. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN zal ook ingaan op dit vraagstuk. Ik wacht de uitkomsten van de nadere analyse af. Mede op basis daarvan kan ik definitieve keuzen maken ten aanzien van de reikwijdte. Ook helpen

de nadere inzichten bij het formuleren van de juiste uitgangspunten en randvoorwaarden voor de situatie met twee vervoerders die op hetzelfde spoor de reizigers bedienen.

De leden van de **PVV-fractie** vragen hoe ik de doelstelling van goede reistijden wil vastleggen en daarop kan afrekenen. Voorts vragen deze leden welke sanctie hierop staat.

Deze vraag sluit aan bij één van de aanbevelingen van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32 707, nr. 9), waarin ervoor gepleit wordt dat ik in de vervoerconcessie en de vervoerplannen concrete prestaties afsprek over reïssnelheid of reistijd per corridor. Ik bestudeer momenteel alle aanbevelingen van de Commissie Kuiken en zal hierover een integrale reactie naar uw Kamer sturen.

De leden van de **PVV-fractie** maken zich zorgen dat met de samenvoeging van de twee concessies HSL-treinen ten koste van reguliere treinen over het hoofdrailnet gaan rijden en deze leden willen weten hoe ik waarborg dat de reiziger straks niet meer moet betalen voor een trein die niet harder rijdt op dat traject.

Ik beoog met de toevoeging van de HSL-Zuid aan het hoofdrailnet juist dat NS via de HSL-Zuid meer bestemmingen kan aandoen, en de HSL-Zuid intensiever kan worden benut. Het past in mijn beeld dat een reiziger een hoger tarief zou moeten betalen voor een trein die ook daadwerkelijk sneller is. Ik heb tijdens het algemeen overleg over HSA op 15 februari 2012 gemeld dat NS nu nog studeert op het intercityproduct dat zij via de HSL-Zuid wil aanbieden. Het definitieve product is afhankelijk van het type intercitytrein, de herkomst – bestemming en de snelheid. Hierbij heb ik ook opgemerkt dat er sprake moet zijn van sneller rijden om een toeslag te kunnen heffen. Dit zal in de uitwerking van de afspraken worden meegenomen.

De leden van de **PVV-fractie** vragen hoe ik wil voorkomen dat NS het reguliere treinvervoer tussen HSL-stations onaantrekkelijk maakt ten gunste van de duurdere Fyra.

NS probeert in elke nieuwe dienstregeling verbeteringen te realiseren voor een zo groot mogelijke groep reizigers. Dit is steeds een complexe logistieke aangelegenheid, waarbij NS vooraf en gedurende het proces afstemming pleegt met verschillende belanghebbenden, waaronder de consumentenorganisaties. In de recente wijziging van de dienstregeling heeft NS rekening gehouden met de verdere uitbreiding van het vervoer over de HSL-Zuid. NS is verplicht het in de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet afgesproken bedieningspatroon te rijden. Dit heeft met de huidige spoorcapaciteit gevolgen voor andere binnenlandse treindiensten. De nieuwe dienstregeling bevat voor de grootste groep reizigers een verbetering (bijvoorbeeld tussen Den Haag en Amsterdam elk kwartier een intercity en rond Haarlem, Leiden en Rotterdam voortaan kwartierdiensten van intercity en sprinter in meerdere richtingen), maar helaas zijn er in de afweging ook keuzes gemaakt die voor andere reizigers leiden tot een iets langere reistijd of een extra overstap.

Het uitgangspunt in de concessie voor het hoofdrailnet is en blijft dat NS de dienstregeling maakt binnen de kaders die ik in de vervoerconcessie stel. Deze bestaan onder meer uit minimale bediening van stations en het aanbod van vervoer moet voldoen aan de vraag van de reizigers. Daarnaast dient NS in het vervoerplan een wijziging van het aanbod te motiveren vanuit de vraag.

De leden van de **PVV-fractie** willen weten hoe ik denk over het naast elkaar kunnen bestaan van de Beneluxtrein en de HSL op de bestaande infrastructuur.

Het is niet mogelijk de Fyra Amsterdam-Brussel en de Beneluxtrein naast elkaar te rijden, omdat beide treinen in België in hetzelfde «logistieke pad» rijden. Het creëren van een nieuw treinpad in België zal gevolgen hebben voor de Belgische nationale dienstregeling zoals het schrappen van binnenlandse treinen.

Overigens rijdt de Beneluxtrein op basis van een internationaal samenwerkingsverband tussen NMBS en NS, waardoor ik formeel geen bevoegdheid heb over deze treinverbinding. Hierdoor kan ik de vervoerders niet dwingen om de Beneluxtrein te behouden.

De leden van de **PVV-fractie** vragen hoe de regeling vervangend vervoer eruit komt te zien, meer specifiek of het klopt dat NS pas bij een verwachte verstoringstijd van 3 uur verplicht is bussen in te zetten. Over de regeling vervangend vervoer heb ik u geïnformeerd op 11 maart 2011 (Kamerstuk 31 305, nr. 193). De regeling staat samengevat in het concept van het programma van eisen voor de nieuwe vervoerconcessie. Het klopt niet dat NS pas bij een verwachte verstoringstijd van meer dan drie uur verplicht is om bussen in te zetten. Het vervangend vervoer kan per bus of per trein via een alternatieve route gaan. Wanneer het businzet betreft zal de vervangende businzet binnen 60 minuten aanvangen en met 75 minuten op sterkte zijn.

De leden van de **PVV-fractie** wensen een overzicht waarin per milieu-/duurzaamheidsdeis de kosten worden vermeld.

Duurzaamheid en milieu zijn voor mij belangrijke onderwerpen. In het proces van concessieverlening wordt bezien of – in aanvulling op bestaande wet- en regelgeving – aanvullende afspraken ten aanzien van milieu- en leefbaarheidsdoelstellingen in de concessie wenselijk zijn en welke kosten daaraan verbonden zijn.

### **Beantwoording inbreng CDA-fractie**

De leden van de **CDA-fractie** vragen of ik reeds kan aangeven welke zaken wel en welke niet geregeld worden in de nieuwe concessie. Tevens welke afspraken bindend zijn en hoe NS daarop wordt afgerekend. De leden willen weten of, en zo ja, welke nieuwe prestatie-eisen en prikkels worden opgenomen in de concessie.

In het concept van het programma van eisen heb ik een beeld gegeven van de uitgangspunten en de onderwerpen die ik afweeg voor de nieuwe vervoerconcessie. Dit vanuit het perspectief van de reizigers. Dit programma van eisen vormt het startpunt voor de uitwerking van concrete concessie-eisen in de ontwerpconcessie. Nieuwe onderwerpen in het programma van eisen zijn onder meer:

- het nachtnet;
- een zorgplicht keten om NS aan te spreken op haar rol binnen de keten;
- een versterking van de positie van decentrale overheden;
- het borgen van PHS; en
- meer gedifferentieerde prestatie-inzichten.

Een aantal eisen is al meer concreet afgesproken in het traject van de HSA-problematiek en het hoofdrailnet. Hierover heb ik u bericht met mijn brief van 18 november 2011 (Kamerstuk 22 026, nr. 343). Ook andere lopende ontwikkelingen betrek ik in het opstellen van de nieuwe



concessie, zoals de OV-chipkaart, de kabinetsreactie op het rapport van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32 707, nr. 9) en de uitkomsten van het debat hierover en het winterweer.

Per onderwerp zal ik goed bezien welke prikkels nodig zijn en hoe de eisen te handhaven. Het ontwerp van de concessie wordt voorgehangen in uw Kamer.

Op dat moment kunnen wij het gesprek aangaan over de concrete invulling van de concessie op alle onderdelen.

De leden van de **CDA-fractie** vragen of het mogelijk is meer dynamische concessieafspraken te maken.

Omdat de concessie voor een periode van 10 jaar wordt gegund, vind ik het van belang hierin een zekere mate van dynamiek in te bouwen. Mijn beeld is dat een deel van de eisen aan de dienstverlening meer statisch is en een deel dynamisch. Ik zie in de uitwerking van de concessie waar het mogelijk is om meer dynamische afspraken te maken. In het concept van het programma van eisen heb ik ook gemeld dat ik in de uitwerking van de concessie zie hoe actuele thema's kunnen worden betrokken in de sturing. Uiteraard heb ik hierbij wel rekening te houden met het consensuele karakter van de concessie. Ook zal de nieuwe vervoerconcessie een evaluatiebepaling kennen, waarbij ik zie of veranderingen in de afspraken nodig zijn.

De leden van de **CDA-fractie** willen weten welke rol de adviestafels krijgen in de concessieverlening en -uitvoering.

In het recente debat over het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt *Spoor in beweging* heb ik met uw Kamer over de adviestafels gesproken. In het debat heb ik mijn keuze voor de instelling van adviestafels in plaats van een wettelijk adviesrecht voor decentrale overheden op het vervoerplan (en beheerplan) toegelicht. Een Kamermeerderheid steunde mijn keuze. De adviestafels zijn vorig jaar ingesteld om de positie van decentrale overheden te versterken. Het jaarlijkse vervoerplan van NS dient op grond van de huidige vervoerconcessie een weergave te geven van het overleg met decentrale overheden verenigd in IPO en SkVV en een deugdelijke motivering wanneer een zienswijze van een decentrale overheid niet wordt overgenomen. Aan de adviestafel bespreek ik met IPO en SkVV de uitkomsten van het overleg tussen decentrale overheden en NS. Ik weeg de uitkomsten van de adviestafel mee in mijn beslissing over instemming met het vervoerplan. De adviestafel heeft hiermee een rol in de uitvoering van de concessie.

In de nieuwe vervoerconcessie wil ik wederom bepalingen opnemen over het overleg met decentrale overheden. In de uitwerking van de nieuwe concessie zal ik hierover ook het overleg voeren met de decentrale overheden.

De leden van de **CDA-fractie** vragen of ik een langetermijnvisie op het openbaar vervoer heb.

De uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid zijn vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Met de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) heb ik recentelijk de nieuwe kaders voor de toekomst neergezet. Een van de centrale doelstellingen van de SVIR is het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker – zowel de reiziger als de verlader – centraal staat. Dit vereist een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem dat voldoende capaciteit heeft om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040)

op te vangen. Hieruit volgen specifieke doelstellingen voor het spoorvervoer die ondermeer zien op veiligheid, betrouwbaarheid en capaciteit.

Ik ben thans bezig met het uitwerken van een spooragenda voor de lange termijn, waarin ik de te behalen doelen, resultaten en sturing uiteen zet. Ik zal in de kabinetsreactie naar aanleiding van het rapport van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32 707, nr. 9) hier nader op ingaan. De leden van de **CDA-fractie** hebben gevraagd wanneer zij de resultaten van het onderzoek naar de decentralisatie van drie lijnen kan verwachten. Ook vragen deze leden of er al resultaten zijn van het onderzoek naar de plannen van FMN en wanneer de resultaten worden aangeboden aan de Kamer. Daarnaast vragen de leden van CDA-fractie wat de gevolgen zijn van verdere decentralisatie voor de reeds gemaakte afspraken op hoofdlijnen met NS.

Zoals toegezegd aan de Tweede Kamer laat ik een nadere analyse, inclusief een onafhankelijke toets, uitvoeren op *Het nieuwe spoorplan* van FMN. In mijn inleidende reactie heb ik het proces nader geschetst. Ik verwacht de resultaten in juni met de Kamer te kunnen delen. Op basis van de uitkomsten van deze analyse zie ik nader welke stoptreindiensten in aanmerking komen voor decentralisatie en de eventuele fasering daarvan. De uitkomsten van deze analyse en mijn voorkeur bespreek ik vervolgens met uw Kamer en kunnen van nadere invloed zijn op de reikwijdte van de nieuwe vervoerconcessie.

De uitkomsten van de toegezegde analyse kunnen daarmee van nadere invloed zijn op de gemaakte afspraken met NS. De grootte van die invloed is mede afhankelijk van de hoeveelheid en de regiospecifieke omstandigheden van de te decentraliseren stoptreindiensten.

De leden van de **CDA-fractie** vragen welke afspraken worden gemaakt om samenloop van meerdere concessiehouders op het spoor goed te laten verlopen. De leden willen weten of de infrastructuurbeheerder de beslissende stem krijgt in geval van calamiteiten.

Zoals ik in mijn beleidsvoornemen heb aangegeven, vraagt de situatie met twee vervoerders op hetzelfde spoor een goed kader van uitgangspunten en randvoorwaarden. Ik ben hier nader op ingegaan bij mijn reactie op de vragen van de leden van de PVV-fractie. Onderdeel daarvan is ook de rol van de infrastructuurbeheerder. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN zal ook ingaan op dit vraagstuk. Ik wacht de uitkomsten van de nadere analyse af.

De leden van de **CDA-fractie** vragen wat ik met een zware inspanningsverplichting voor grensoverschrijdend vervoer bedoel. Daarnaast stellen deze leden de vraag op welke manier ik ga controleren of NS wel aan die inspanningsverplichting voldoet.

Op het punt van de resultaatsverplichting versus zware inspanningsverplichting ben ik reeds ingegaan in reactie op de inbreng van de VVD-fractie. Er wordt momenteel positief overleg gevoerd met alle betrokken partijen, dus ik heb goed zicht op de haalbaarheid van de verbindingen. Waar nodig spreek ik alle partijen, waaronder NS, aan op de voortgang. Legitieme redenen waarom verbindingen niet tot stand komen of ophouden te bestaan, zijn het niet tot stand komen of vervallen van de benodigde infrastructuur of het niet afdekken van het exploitatietekort vanaf de grens door de buitenlandse vervoerautoriteit. Mocht dit zich voordoen, dan heb ik hierover het gesprek met NS en zal ik waar nodig interveniëren bij mijn buitenlandse collega's.

Voorts vragen de leden van de **CDA-fractie** op welke «aanvullende grensoverschrijdende verbindingen» ik doel, welke rol er voor mij ligt om NS met betrekking tot het realiseren van grensoverschrijdende verbindingen te ondersteunen en hoe ik om ga met de motie Mastwijk/Anker (Kamerstuk 32 351, nr. 3), waarin verzocht wordt om HSL-stations net over de grens toe te voegen aan de lijst met te bedienen stations in de nieuwe concessie.

Ik heb met NS een zware inspanningsverplichting afgesproken ten aanzien van de verbindingen met Antwerpen, Luik, Aken en Düsseldorf, naast de bestaande Thalys naar Parijs, de (nog te starten) Fyra naar Brussel en de ICE's naar Duitsland. De intentie van de motie Mastwijk/Anker is om te komen tot bediening van de HSL-stations net over de grens gedurende de looptijd van de concessie.

Deze intentie komt terug in de concessie, de feitelijke bediening zal ik echter niet via het middel van de verplicht te bedienen stations afdwingen, omdat de bediening ook afhankelijk is van overeenstemming met buitenlandse partijen. Overige grensoverschrijdende verbindingen kunnen op regionaal niveau worden afgesproken en door regionale vervoerders worden verzorgd. Ik zal de regio's daarin waar nodig en mogelijk ondersteunen. Dat kan ik doen door bijvoorbeeld de projecten onder de aandacht te brengen bij mijn buitenlandse collega's of door financieel bij te dragen met een tijdelijke opstartsubsidie of een deel van de kosten van infrastructurele aanpassingen te vergoeden.

De leden van de **CDA-fractie** vragen of ik advies van de consumentenorganisaties op het beleidsvoornemen heb ontvangen en hoe het advies luidt.

Zoals ik in de inleiding heb aangegeven, heb ik advies van de consumentenorganisaties in het Locov ontvangen. Dit advies treft u bijgevoegd ter informatie aan (bijlage I). De consumentenorganisaties melden onder meer dat:

- zij positief adviseren over mijn voornemen tot onderhandse gunning aan NS van de vervoerconcessie, onder de voorwaarde van stevig aangescherpte eisen;
- zij positief adviseren over samenvoeging van het hoofd railnet en de treindiensten over de HSL-Zuid in één concessie;
- decentralisatie van een stoptreindienst moet leiden tot duidelijke verbeteringen voor de reiziger en daar nu onvoldoende zicht op is. Het selectieproces van eventueel te decentraliseren diensten moet starten bij een regionale visie op de ontwikkeling van het OV-netwerk. Zij zijn niet categorisch tegen, wel moeten voor decentralisatie onverkort de aanbevelingen van de commissie Meijdam zijn geïmplementeerd.

Daarnaast geven de consumentenorganisaties suggesties voor de verbetering van het programma van eisen. De wijze waarop ik hiermee omga, is verwoord in mijn reactie aan de consumentenorganisaties in het Locov (bijlage II).

De leden van de **CDA-fractie** vragen hoe het vervolgproces er uit ziet, wanneer de onderhandelingen met NS zijn afgerond en wanneer de Kamer het uitgewerkte programma van eisen kan ontvangen.

Het beleidsvoornemen ontvangt u met een separaat schrijven van mij. Het programma van eisen zal ik in juni voorleggen aan de Tweede Kamer, zodat ik waar nodig de uitkomsten van lopende ontwikkelingen nog kan verwerken.

De uitkomsten van de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN verwacht ik ook in juni aan uw Kamer te sturen.

Op grond van de PSO-verordening (EG) Nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg, zal ik in verband met de verlangde transparantie in het Publicatieblad van de Europese Unie informatie met betrekking tot de voorgenomen onderhandse concessieverlening bekendmaken. Ik doe dit na de voorhang van het beleidsvoornemen in uw Kamer. Daarbij stelt de verordening dat er minimaal één jaar moet zitten tussen publicatie en verlening van de concessie. Dat betekent dat de nieuwe vervoerconcessie niet eerder dan medio 2013 formeel verleend mag worden.

Het programma van eisen is het startpunt van de uitwerking van de concessie. In het proces werk ik een ontwerpconcessie uit met concrete, werkbare eisen die passen binnen de financiële kaders die ik met NS heb afgesproken. De ontwerpconcessie leg ik vervolgens voor advies voor aan ProRail en de consumentenorganisaties in het Locov. Ook heb ik de afspraak gemaakt het ontwerp met de decentrale overheden te bespreken. Vervolgens hang ik de ontwerpconcessie voor in de Eerste en Tweede Kamer, met ruimte voor beide Kamers om hierop te interveniëren. Uw Kamer kan mij dan aanspreken op de concrete eisen in de ontwerpconcessie. Daadwerkelijke verlening van de concessie vindt pas plaats na deze voorhang. Ik verwacht de ontwerpconcessie eerste helft 2013 aan uw Kamer te kunnen voorleggen, maar dat is mede afhankelijk van het procesverloop. De gesprekken/onderhandelingen met NS zijn klaar nadat de voorhang van de ontwerpconcessie is afgerond.

### **Beantwoording inbreng SP-fractie**

De leden van de **SP-fractie** geven aan dat het onderscheid tussen de treinreizigers en de belastingbetalers ongelukkig is en willen mijn reactie daarop.

Ik heb in het proces rond het oplossen van de HSA-problematiek steeds gesteld dat ik zoek naar de beste oplossing voor de reiziger en de belastingbetaler. Ik ben het volstrekt met u eens dat reizigers ook belastingsbetalers zijn. Ik maak echter wel onderscheid tussen de effecten van een oplossing voor de reizigers alleen (kwaliteit van het treinvervoer) en de effecten van een oplossing voor de belastingbetaler in algemene zin. Hiermee bedoel ik uiteraard de effecten van een oplossing op mijn begroting en op de schatkist als geheel en de investeringen die ik als gevolg hiervan wel en niet zou kunnen doen.

De leden van de **SP-fractie** vragen van wie het initiatief kwam om stoptreindiensten te decentraliseren en welk belang ermee is gediend van treinreiziger en belastingbetaler.

Het initiatief tot decentralisatie kwam van mij. Ik zie voor een deel van de treinreizigers meerwaarde in regionaal afgestemde netwerken met meer specifieke aandacht en afwegingen (waaronder financiële) over de modaliteiten heen. Ik heb goed gekeken waar dat kan en wil dit gefaseerd aanpakken om ervaring in de praktijk op te doen. NS is, zoals ik eerder heb gemeld, geen voorstander van decentralisatie. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN zal de gevolgen voor de reizigers inzichtelijk maken. Vanuit het perspectief van de belastingbetaler geldt dat wanneer er sprake is van decentralisatie van een onrendabele stoptreindienst en daar een resultaatverbetering van NS tegenover staat, ik hieruit een bijdrage aan de decentrale overheid voor de exploitatie beschikbaar zal stellen. Dit is een budgetneutrale operatie.

De leden van **SP-fractie** vragen inzicht in het verlies van inkomsten van NS na decentralisatie van stoptreindiensten.

Van enkele betrokken stoptreindiensten zijn de resultaten mij op hoofdlijnen bekend. De meeste stoptreindiensten zijn onrendabel. Decentralisatie zou daarmee betekenen dat NS inkomsten verliest, maar een hogere kostenpost bespaart. Decentralisatie leidt dan tot een resultaatverbetering voor NS.

De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN gaat nader in op de financiële effecten.

De leden van de **SP-fractie** vragen of ik kan aangeven wat precies het voorbehoud van het inpassen in het PHS behelst.

De concreet te decentraliseren treindiensten moeten passen binnen PHS. In het kader van PHS investeer ik in het spoor om hoogfrequent spoorvervoer op de drukste baanvakken in de brede Randstad mogelijk te maken. Ik wil de realisatie van deze doelstelling niet verder compliceren door meerdere vervoerders en opdrachtgevers op hetzelfde spoor. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN zal hier aandacht aan besteden.

De leden van de **SP-fractie** vragen of alle intercitydiensten, zoals nu bestaan op het hoofdrailnet, gehandhaafd blijven.

Het maken van de dienstregeling is aan NS. Er is niet voorgeschreven waar intercity's rijden. NS houdt bij het maken van de dienstregeling onder meer rekening met de vraag van de reizigers en met de ruimte die de infrastructuur biedt. Daardoor kunnen er intercitydiensten veranderen, verdwijnen of bijkomen.

De leden van de **SP-fractie** hebben gevraagd om inzicht per provincie in de extra kosten die zij moeten maken na decentralisatie, zowel ten aanzien van het ambtenarenapparaat als ten aanzien van de financiering van de treindiensten.

Het inzicht ten aanzien van de consequenties voor het ambtenarenapparaat zal verschillen per decentrale overheid en is mede afhankelijk van het aantal te verlenen en beheren concessies. Ik heb dat inzicht niet, maar decentrale overheden kunnen dit aspect benoemen in de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan*. Bij voorgaande decentralisaties heb ik met decentrale overheden afspraken gemaakt over de subsidiebijdrage voor de gedecentraliseerde treindiensten. De kosten van het ambtenarenapparaat zijn daarin niet meegenomen. Die komen voor rekening van de desbetreffende overheid. Dat hebben de decentrale overheden ook geaccepteerd, omdat zij belang hechtten aan de totstandkoming van een zo goed mogelijk geïntegreerd regionaal OV-systeem en de daarbij behorende overname van de verantwoordelijkheid.

Voor de financiering van de voorgenomen te decentraliseren stoptreindiensten geldt het volgende. Wanneer sprake is van decentralisatie van een onrendabele stoptreindienst en daar een resultaatverbetering van NS tegenover staat, zal ik hieruit een bijdrage aan de decentrale overheid voor de exploitatie beschikbaar stellen.

De leden van de **SP-fractie** vragen of bij de invulling van de taakstelling van € 160 mln rekening is gehouden met de kwaliteit en flexibiliteit van het railnet op langere termijn.

De bezuinigingsmaatregelen die NS en ProRail voorstellen om € 160 mln per jaar te besparen betreffen efficiencymaatregelen. Dit betekent dat dezelfde prestaties tegen minder kosten kunnen worden uitgevoerd en een en ander dus niet ten koste gaat van de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur. Bij mijn brief aan uw Kamer van 18 november 2011

(Kamerstuk 22 026, nr. 343) heb ik het voorstel van NS en ProRail gevoegd, hierin zijn de maatregelen op het gebied van onderhoud nader toegelicht. Belangrijkste uitgangspunt daarbij is dat ProRail en NS door gezamenlijke afstemming een aantal efficiencybesparingen kunnen doorvoeren. Dit betreft onder meer de optimalisatie van het onderhoudsrooster alsmede het meerjarig grootschalig clusteren van onderhoud in grote buitendienststellingen.

De leden van de **SP-fractie** vragen of ik de verschillende scenario's die zijn gehanteerd bij het vaststellen van de hoogte van de toeslag voor de Fyra aan uw Kamer kan doen toekomen.

Het gaat hier om bedrijfsvertrouwelijke gegevens, die onderdeel hebben uitgemaakt van de onderhandeling tussen NS en IenM. Zoals ik u in de beantwoording van eerdere vragen van uw Kamer (Kamerstuk 22 026, nr. 345) heb gemeld heeft HSA haar business case herijkt en daarbij het optimum vastgesteld wat betreft de vervoersomvang, opbrengsten en kosten.

De resultaten uit de business case van HSA zijn bedrijfsvertrouwelijk en extern getoetst door Boston Consulting Group (BCG). De resultaten zijn vertrouwelijk aan uw Kamer aangeboden. BCG constateert in haar onafhankelijke review op de business case 2010 van HSA dat HSA de optimale tariefopslag van 30% correct heeft berekend. HSA rekent momenteel nog met een opslag van 20%, passend bij het feit dat zij op dit moment hogesnelheidsvervoer aanbiedt met tijdelijk materieel dat een lagere maximumsnelheid en lager kwaliteitsniveau kent dan het nog in te zetten V250-materieel.

De leden van de **SP-fractie** willen weten of nagedacht wordt over een handig systeem van toeslagen, zodat deze eenvoudig vooraf van de OV-chipkaart en jaarkaarten afgeboekt kan worden en wanneer dit operationeel is.

Toeslagen kunnen in het chipkaarttijdperk direct worden gekocht bij een abonnement (bijvoorbeeld in geval van een toeslag op de Fyra) of bij een automaat. Daarnaast zullen voor «impulsreizigers» naar verwachting in 2013 palen worden geplaatst op die perrons waar zowel de Fyra als de reguliere intercity stopt, om een Fyra-toeslag aan te kunnen schaffen.

### **Beantwoording inbreng D66-fractie**

De leden van de **D66-fractie** vragen mij uitgebreid in te gaan op het proces dat leidde tot de keuze van 5 stoptreindiensten die in aanmerking komen voor decentralisatie en op welke wijze FMN en NS hierbij zijn betrokken. Daarnaast vragen zij of het mogelijk is dat er nog meer trajecten kunnen worden gedecentraliseerd, mocht het een succes blijken te zijn.

In mijn reactie op de inbreng van de leden van de VVD-fractie ben ik ingegaan op de aanleiding en de scope van het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet. De resultaten van het onderzoek heb ik als bijlage bij mijn brief van 18 november 2011 over de oplossing van de HSA-problematiek en het beleidsvoornemen hoofdrailnet aangeboden (Kamerstuk 22 026, nr. 343). Dit onderzoek -uitgevoerd door Ecorys/Arcadis- concludeert dat er geen uitlopers en losliggende delen van het net meer zijn.

Voor de decentralisatie van de stoptreindiensten geeft het onderzoek, mede op basis van evaluaties in het verleden, aan dat regionale netwerken met meer regionale aandacht positief kunnen zijn voor een deel van de reizigers. Tegelijkertijd ontstaat er een complexere situatie van twee vervoerders die in opdracht van twee opdrachtgevers treindiensten aanbieden op dezelfde spoorverbinding. Daarbij volgen uit het onderzoek 5 stoptreindiensten buiten de brede Randstad die binnen de beschikbare capaciteit kunnen worden gedecentraliseerd en waarvan decentralisatie niet leidt tot een extra overstap voor reizigers in relatie tot de referentiedienstregeling (PHS 2020). Deze diensten heb ik nader bestudeerd op de infrastructurele capaciteit en de mogelijke invloed op PHS, de mogelijkheid voor het vormen van een regionaal stoptreinennet, alsmede op de wensen van de betrokken decentrale overheden.

Mijn initiële voornemen is te beginnen met 2 Limburgse stoptreindiensten, onder meer omdat voor deze stoptreindiensten geldt dat in samenhang met de eerder gedecentraliseerde treindienst Maastricht-Heerlen een regionaal netwerk ontstaat, er geen directe invloed op de infrastructurele capaciteit is en de provincie Limburg geïnteresseerd is. Daarnaast betreft mijn initiële voorstel een nader onderzoek naar decentralisatie van 3 andere stoptreindiensten onder een aantal randvoorwaarden (maakbaarheid binnen PHS, de consequenties van samenloop (waaronder robuustheid en capaciteitsverdeling) en de samenhang met tariefharmonisatie). Bij de midterm review van de hoofdtrainnetconcessie wil ik op basis van de opgedane ervaringen bezien of er nog andere stoptreindiensten buiten de brede Randstad in aanmerking komen voor decentralisatie. Deze gefaseerde aanpak is opgenomen in de afspraken met NS rond de HSA-problematiek en het hoofdtrainnet. Daarnaast zijn in 2011 op verschillende niveaus informatieve gesprekken gevoerd met FMN.

Inmiddels heb ik tijdens het algemeen overleg op 15 februari jl. een nadere analyse, inclusief een onafhankelijke toets, van *Het nieuwe spoorplan* van FMN toegezegd. Op basis van de uitkomsten van deze analyse zie ik nader welke stoptreindiensten in aanmerking komen voor decentralisatie en eventuele fasering daarvan.

De leden van de **D66-fractie** vragen wat de afspraak om op vrijdag en zaterdag de treinen tot later door te laten rijden concreet inhoudt. In de afspraken met NS rond de HSA-problematiek en het hoofdtrainnet is afgesproken dat de dienstregeling onder de nieuwe concessie erin zal voorzien dat op vrijdagen en zaterdagen de laatste reguliere intercity vanaf Rotterdam, Den Haag, Leiden, Utrecht, Amersfoort en Amsterdam later vertrekt (rond 1 uur 's nachts (of zoveel later als deze nu rijden)) met als eindbestemming het eerstvolgende intercitystation (mits op dat moment niet bediend door de nachtnetverbinding). De precieze uitwerking hiervan is gaande. Op hoofdlijnen moet gedacht worden aan het eerstvolgende «logische» (grote) intercitystation aan de grenzen van de brede Randstad: Arnhem of Nijmegen, Zwolle, Eindhoven, Alkmaar, Roosendaal, Apeldoorn of Deventer.

De leden van de **D66-fractie** vragen of er in het licht van de concessie voor het hoofdtrainnet wijzigingen zijn opgenomen in de invulling van de KPI's, of er hogere grenswaarden voor de KPI's zijn vastgesteld en of er afspraken zijn gemaakt over de hoogte van de boetes bij een slechte score.

Op de vraag betreffende de kernprestatie-indicatoren ben ik reeds ingegaan bij mijn reactie op de inbreng van de VVD-fractie. Er zijn op dit moment voor de nieuwe concessie nog geen afspraken gemaakt over de

hoogte van de boetes. De inrichting van de aansturing, waaronder de prikkels en de handhaving, worden uitgewerkt in het proces van het opstellen van de vervoerconcessie.

### **Beantwoording inbreng GroenLinks-fractie**

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen of opsplitsing van de intercity's en stoptreinen leidt tot sneller, gerieflijker, veiliger, betrouwbaarder, niet duurder en drempellozer treinvervoer voor de reizigers.

In de toezegde nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN wordt ook gekeken naar de gevolgen voor de reiziger. De resultaten van de nadere analyse worden in juni bekend.

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen of ik het schrappen van conducteurs heb meegewogen in mijn besluit tot decentralisatie en openbare aanbesteding van stoptreinen. Daarnaast vragen de leden van de GroenLinks-fractie mijn reactie op het verwijt dat vervoerders die niet investeren in personeel op stations en perrons zich gedragen als freeriders.

De keuze wel of geen conducteurs in te zetten op gedecentraliseerde diensten is aan de verantwoordelijke decentrale overheid. In veel gevallen hebben decentrale overheden er voor gekozen om eenmansbediening toe te staan, gecombineerd met de inzet van mobiele controle en/of service-teams. In de regionale concessie worden ook verplichtingen opgenomen om de sociale veiligheid te borgen en/of te verbeteren. Regionale vervoerders dienen zich te houden aan de door de decentrale overheid gestelde concessie-eisen, waaronder eisen ten aanzien serviceverlening, ook op de stations waar regionale treinen en NS-treinen samenkomen. De concessieverlenende decentrale overheden zien hier op toe.

In het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet is gekeken naar de sociale veiligheid. De onderzoekers melden dat het klantoordeel over de veiligheid op decentrale lijnen meer dan een 7 is. In de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN wordt dit aspect betrokken. De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen of ik de conclusie van de marktscan van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) deel dat NS geen misbruik maakt van haar monopoliepositie.

Ik heb op dit moment geen aanleiding om te veronderstellen dat NS misbruik maakt van haar positie.

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen mijn reactie op de constatering van de NMa dat één spoorvervoerder grote synergievoordelen oplevert. Daarnaast vragen zij of ik kan garanderen dat de kostenvoordelen van concurrentie de extra coördinatiekosten overstijgen, zeker in het geval van verstoringen.

Ik herken de genoemde constatering niet als een uitspraak van de NMa. In de *Marktscan personenvervoer per spoor* spreekt de NMa over synergievoordelen tussen vervoer en de rechten om infrastructuur, zoals stations, commercieel te exploiteren.

In de toezegde nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* wordt gekeken naar de kosten en baten. De resultaten van de nadere analyse worden in juni bekend.



De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen mijn reactie op de vrees van reizigers dat zij als proefkonijnen worden ingezet, terwijl zij niet ontevreden zijn over de prestaties van NS getuige de klantoordelen.

Mijn belangrijkste perspectief in het bezien van de decentralisatie zijn de reizigers. In het verleden hebben decentrale vervoerders positieve ontwikkelingen laten zien voor de reizigers. Ik heb daarbij goed gekeken waar decentralisatie kan. Ik wil de decentralisatie gefaseerd oppakken en in de praktijk ervaring opdoen. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN zal ook antwoord geven op de voor- en nadelen voor de reizigers.

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen hoe ik ga bewerkstelligen dat reizigers bij vertragingen of verstoringen van de dienstregeling niet de dupe worden van conflicterende belangen tussen vervoerders, of ik een vervoerplicht wil opnemen in de concessie, of ik kan garanderen dat betrouwbaarheid en reistijd liefst verbeteren maar ten minste niet slechter worden als er straks meerdere vervoerders opereren op één tracé, of ik kan garanderen dat de verkeersleiding de complexere situatie met meerdere vervoerders kan beheersen ook in geval van calamiteiten en hoe ik ga bewerkstelligen dat er samenhang blijft tussen de tarieven en dienstregeling van sprinters en intercity's en of ik een beeld heb van extra overstappen als gevolg van opsplitsing.

Zoals ik in mijn beleidsvoornemen heb gemeld, vraagt de situatie van samenloop tussen twee vervoerders op hetzelfde spoor een goed kader van afspraken. Het kader betreft onder meer de capaciteitsverdeling, de afstemming van concessie-eisen, de borging van de reizigersbelangen (zoals punctualiteit, vervangend vervoer, tarieven en reisinformatie) en de financiële afspraken. De nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* zal ook ingaan op alle genoemde vraagstukken. Ik wacht de uitkomsten van de nadere analyse af.

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen mij toe te zeggen dat voordat er tot decentralisatie wordt overgegaan het dubbel opstaptarief is opgelost, enkelvoudig in- en uitchecken is ingevoerd en er duidelijkheid is over de nieuwe besluitvormingsstructuur van partijen die betrokken zijn bij de OV-chipkaart.

De vervoerbedrijven hebben in februari jl. hun plan van aanpak voor het oplossen van het dubbel opstaptarief gepresenteerd aan de kwartiermaker, de heer Meijdam. Zij geven aan dat wanneer in mei overeenstemming is over de oplossing voor het dubbel opstaptarief en de bijbehorende concessieafspraken, realisatie van de oplossing mogelijk is per september 2012. Hiermee is het dubbel opstaptarief opgelost voor het reizen op saldo (voltarief) en voor het reizen op de landelijke geldende treinproducten. Zowel concessieverleners als concessiehouders hebben hun commitment voor deze planning uitgesproken. Deze planning betekent dat dit is opgelost voorafgaand aan een eventuele decentralisatie van stoptreindiensten.

Ten aanzien van het enkelvoudig in- en uitchecken hebben de vervoerders en TLS aangegeven dat enkelvoudig in- en uitchecken in theorie mogelijk is. Daarnaast wordt breed onderkend dat invoering daarvan meer reisgemak voor de reiziger oplevert. Uitgangspunt is dan ook dat behoudens technische en/of bedrijfseconomische onhaalbaarheid gekomen wordt tot enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen. Dit jaar voert de heer Meijdam samen met partijen nader onderzoek uit. Dit onderzoek moet antwoord geven op de vraag over de maakbaarheid, de financiering, de samenhang met issues die voortkomen uit decentralisa-

tieregelgeving (zoals tariefvrijheid en samenloop op het spoor) en de doorlooptijd van enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen. Het is zaak dat spoorvervoerders in de tussentijd goed zorgen voor hun reizigers door heldere communicatie en uitleg.

Ik heb de heer Meijdam ook gevraagd om samen met betrokken partijen een structuur uit te werken die zorg draagt voor een krachtige coördinatie en effectieve en efficiënte besluitvorming betreffende de OV-chipkaart op terreinen die concessie overstijgend zijn en die landelijk impact hebben. Binnen deze structuur moeten onder andere de kwesties waar u melding van maakt, zoals desintegratie van de tarieven, opgelost kunnen worden. Hierbij zal telkens vanuit het klantgemak een afweging moeten worden gemaakt tussen landelijke uniformiteit en maatwerk in de regio. Over de nieuwe besluitvormingsstructuur heb ik op 25 april aanstaande een debat met uw Kamer. Voorafgaand aan dit overleg zal ik u informeren over mijn zienswijze op deze structuur.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen welke nieuwe elementen de nieuwe concessievoorwaarden bevatten om de reiziger goed te beschermen ten opzichte van de bestaande concessievoorwaarden.

De huidige concessie bevat bepalingen die de belangen van de reizigers waarborgen, zo wordt het vervoerplan opgesteld na overleg met consumentenorganisaties en kent het vervoerplan verschillende klantoordelen (KPI's). Inmiddels geldt nog sterker dan voorheen het motto «De reizigers centraal». Bij het maken van de nieuwe concessie zal ik bezien welke verbeteringen op dit punt nog mogelijk zijn.

In het concept van het programma van eisen staat al een aantal aangekondigd, zowel in de prestatie-indicatoren (differentiatie) als bijvoorbeeld de zorgplicht keten (om de inzet van NS op haar rol in de keten zichtbaar te maken) en de reisinformatie.

De leden van de **GroenLinks-fractie** willen mijn reactie op de suggestie om financiële prikkels in de concessie op te nemen, waarbij de vervoerder pas de mogelijkheid krijgt de tarieven te verhogen als bepaalde reizigersoordelen boven een bepaald niveau uitkomen.

Op deze suggestie ben ik in het verleden herhaaldelijk ingegaan. Ten eerste is de vrijheid voor NS om de tarieven te verhogen bewust beperkt om efficiency te bewerkstelligen. NS mag de tarieven van de beschermde kaartsoorten uitsluitend verhogen met de eventuele stijging van de consumentenprijsindex en de gebruiksvergoeding (kostenposten waar NS zelf geen invloed op heeft). Ten tweede vind ik het geen goed idee om de tarieven te koppelen aan de prestaties. Voor de prestaties bestaat al een financiële sanctie (boete bij het niet halen van de afgesproken prestaties). Door tariefverhogingen afhankelijk te maken van de klantoordelen, zou een dubbele sanctie ontstaan.

De leden van de **GroenLinks-fractie** willen weten of ik heb overwogen strengere eisen te stellen op het gebied van actuele reisinformatie, met name bij verstoringen.

Voor de nieuwe concessie overweeg ik zeker strengere eisen aan de informatievoorziening. Zoals ik in het concept van het programma van eisen heb weergegeven, moet NS inzetten op een forse verbetering van de reisinformatie in situaties van verstoring. Ook de kwaliteit van de informatie (tijdigheid en bruikbaarheid) is van belang. NS moet aansluiten bij de huidige stand van de technologie en de mogelijkheden die dat biedt om de reiziger goed van dienst te kunnen zijn. Mede op basis van het

winterprogramma wordt gekeken welke nadere eisen in de concessie moeten worden vastgelegd voor reisinformatie.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen waarom ik geen nieuwe prikkels in de concessievoorwaarden heb opgenomen om tot reistijdverbetering te komen.

Deze vraag sluit aan bij één van de aanbevelingen van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32 707, nr. 9), waarin ervoor gepleit wordt dat ik in de vervoerconcessie en de vervoerplannen concrete prestaties afsprek over reïssnelheid of reistijd per corridor. Ik bestudeer momenteel alle aanbevelingen van de Commissie Kuiken en zal hierover een integrale reactie naar uw Kamer sturen.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen wat ik vind van de suggestie om prestatie-eisen elk jaar een beetje aan te scherpen.

De huidige vervoerconcessie schrijft voor dat de prestaties jaarlijks moeten verbeteren (zie art. 9, vierde lid). Ik ben van plan dit voorschrift in de nieuwe concessie te handhaven.

De leden van de **GroenLinks-fractie** vragen of ik van plan ben de provincie Limburg extra geld ter beschikking te stellen bij de voorgenomen decentralisatie van stoptreindiensten en wat mijn reactie is op de kennelijke wens van de provincie Limburg om geen extra intercity's van en naar Limburg te laten rijden.

De ontwikkeling naar 4 intercity's vind ik positief voor de reizigers van, naar en binnen Limburg. NS heeft de extra intercity's meegenomen in de capaciteitsaanvraag voor dienstregeling 2013. Limburg is echter bang dat extra intercity's de reizigers uit de stoptrein halen. In het geval van decentralisatie zal ik het gesprek met Limburg aangaan en onder andere afspraken maken over mijn subsidiebijdrage. Wanneer sprake is van decentralisatie van een onrendabele stoptreindienst en daar een resultaatverbetering van NS tegenover staat, zal ik hieruit een bijdrage aan de decentrale overheid voor de exploitatie beschikbaar stellen. Dit is een budgetneutrale operatie en in die zin ga ik geen extra geld uitgeven.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen naar de mogelijkheden om de concessievoorwaarden zo aan te passen dat NS twee intercity's per uur vanuit Zwolle laat doorrijden als stoptrein richting Groningen.

Het maken van de dienstregeling is aan NS binnen de kaders die de concessie aan de dienstregeling stelt (onder meer de minimale bediening en de match tussen vraag en aanbod). Daarbij voert NS overleg met de decentrale overheden over hun doelen en wensen. Ik ben in mijn reactie op de inbreng van de leden van de PvdA-fractie uitgebreid ingegaan op de stand van zaken ten aanzien van de dienstregeling in Noord-Nederland. Ik zal geen specifieke dienstregeling of bediening met een bepaalde treinsoort voorschrijven in de nieuwe concessie.

Overigens betrek ik de provincies bij de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN en wordt ook in dat proces gekeken naar de gewenste dienstregeling. Uiteraard is een eventuele decentralisatie alleen mogelijk als de betreffende provincie dat wenst.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen mij te beamen dat een KPI over energieverbruik in combinatie met goede eisen aan de dienstregeling niet leidt tot pervers gedrag door NS. Daarnaast vragen deze leden wat er op tegen is om eisen te stellen in de vorm van KPI's als de

spoorsector al op verschillende wijzen laat zien te werken aan minder energieverbruik.

Afspraken over verminderd energiegebruik zijn opgenomen in meerjarenafspraken. In het proces van concessieverlening wordt bezien of aanvullende afspraken ten aanzien van milieu- en leefbaarheidsdoelstellingen (waaronder energiebesparing) in de concessie wenselijk zijn.

De leden van de fractie van **GroenLinks** vragen of ik heb overwogen om de exploitatie van fietsenstallingen bij stations in de concessie te betrekken, bijvoorbeeld door de kosten voor exploitatie van de fietsenstallingen te verdisconteren in de gebruiksvergoeding.

Ik heb dat niet in overweging genomen. Zoals gemeld in het actieplan fietsparkeren (Kamerstuk 32 404, nr. 53) dat ik voor de zomer van 2011 naar uw Kamer heb gestuurd, vind ik het aanbieden van voldoende fietsparkeervoorzieningen bij stations primair een verantwoordelijkheid van decentrale overheden. Decentrale overheden, spoorsector en eventueel andere belanghebbenden moeten samen afspraken maken over aanleg, beheer en exploitatie van deze parkeervoorzieningen. Binnen die afspraken kunnen afspraken worden gemaakt over de bijdrage hieraan van de vervoerders. Over het aanbieden van gratis stallingen bij stations, zoals in motie De Jong wordt gevraagd, zal ik u voor de zomer nader informeren. Ik zal daarbij ingaan op de nadere eisen in het geval van een Rijksbijdrage.

### **Beantwoording inbreng ChristenUnie**

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen mij welke lessen ik heb getrokken uit de recente winterproblematiek, de recente storing bij Amsterdam en het stranden van meerdere HSL-treinen bij Rotterdam, over de te stellen eisen aan NS (en ProRail) in de nieuwe concessie ten aanzien van reisinformatie, bijsturing, vervangend vervoer en wegslepen van gestrande treinen.

Op dit moment werk ik samen met NS en ProRail aan een winterprogramma waarin maatregelen worden opgenomen om de gevolgen van extreme weersomstandigheden voor de reiziger zoveel mogelijk te beperken. Om tot dat programma te komen analyseren ProRail en NS wat er op 3 en 4 februari jl. precies is gebeurd. Op basis van deze analyse worden lessen getrokken en maatregelen voorgesteld. Ik kijk daarbij ook naar de recente storing bij Amsterdam en het stranden van HSL-treinen.

In mei aanstaande zal ik mijn winterprogramma aan uw Kamer aanbieden. In het winterprogramma zal ik bezien of en welke specifieke eisen in de concessie moeten worden opgenomen.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** pleiten er voor de positie van decentrale overheden in de nieuwe concessie te versterken en geven aan dat dit kan door hen adviesrecht te geven op het definitieve programma van eisen en het hele vervoerplan. Daarnaast vragen de leden om de samenhang tussen hoofd railnet en centraal openbaar vervoer te borgen door een zorgplicht voor de vervoerder en een grotere rol van de decentrale overheden bij het vervoerplan op dit punt.

In het recente debat over het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt *Spoor in beweging* heb ik met uw Kamer over het adviesrecht op het hele vervoerplan gesproken. In het debat heb ik aangegeven dat het mij te ver gaat om decentrale overheden adviesrecht

te geven op het hele vervoerplan. De decentrale overheden zijn geen directe klant van NS en het is niet logisch een decentrale overheid advies te vragen over de landelijke prestatie-afspraken. Wel is het goed dat ze kunnen meepraten over het aanbod in hun regio.

In het concept van het programma van eisen heb ik bepalingen opgenomen die de afstemming tussen hoofdrailnet en decentraal openbaar vervoer verder moeten verbeteren.

Het gaat dan bijvoorbeeld om een zorgplicht keten (waarmee ik de inzet van NS ten aanzien van haar rol in de keten inzichtelijk wil maken) en tijdig en transparant overleg tussen NS en betrokken decentrale overheden. Hierbij heb ik ook gekeken naar de schriftelijke inbreng van IPO, SkVV en het OV-bureau Randstad. De nadere uitwerking van de bepalingen vindt plaats in het proces van concessieverlening. Daarbij zal ik ook in overleg treden met de decentrale overheden.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen mij op welke wijze ik het vervoeraanbod van PHS wil borgen en waarom ik voor andere corridors geen verdere afspraken maak.

Zoals aangegeven in het beleidsvoornemen, zal NS PHS moeten gaan exploiteren, waarbij geldt dat het tempo afhankelijk is van de infrastructuurle uitbreidingen en de marktvraag. Dit is ook een van mijn afspraken met NS in het kader van de HSA-problematiek en het hoofdrailnet. In het beleidsvoornemen heb ik bovendien aangegeven dat de minimale bediening wordt verhoogd. Op basis van de vervoervraag maakt NS jaarlijks een concrete dienstregeling en wordt bepaald of er verhoging van de frequenties nodig is om voldoende vervoercapaciteit te leveren.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen mij om de aanbeveling van de Commissie Kuiken om meer in detail de ambities te bepalen over frequentie, punctualiteit en reissnelheid/reistijd per corridor, over te nemen.

Momenteel bestudeer ik alle aanbevelingen van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32 707, nr. 9). Hierop zal het kabinet separaat reageren.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen een reactie op de analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en het Centraal Planbureau dat het uitmaakt of met een bedrijfseconomische bril of met een welvaartseconomische bril wordt gekeken naar het inzetten van langere treinen of het invoeren van hogere frequenties.

In het rapport *Het belang van openbaar vervoer: de maatschappelijke effecten op een rij* van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en het Centraal Planbureau (januari 2009) wordt aangegeven dat het voor de reizigers een verschil maakt of er twee keer per uur lange treinen rijden of vier keer per uur kortere treinen. Anderzijds constateren de onderzoekers dat vaker rijden extra geld zal kosten (onder andere voor personeel) en dit mogelijk onvoldoende wordt gecompenseerd door de extra opbrengsten.

Zowel de bedrijfseconomische als welvaartseconomische aspecten zijn voor mij van belang. Op grond van de vervoerconcessie moet het aanbod voldoen aan de vraag van de reizigers. De vervoerder dient af te wegen welk vervoerproduct (waaronder ook frequenties) passend is bij de vervoerstromen en de mogelijkheden die het spoorwegnet biedt. Dit binnen de kaders van de concessie, waaronder de financiële kaders.

In de nieuwe concessie wordt de minimale bediening van de stations verhoogd. In de praktijk ligt de bedieningsfrequentie veelal hoger dan de minimum eisen uit de concessie. Daarnaast heb ik in het concept van het programma van eisen opgenomen dat NS PHS dient te exploiteren.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen conform de aanbeveling van de Commissie Kuiken rapportages over de prestaties op corridor-niveau te regelen, waarbij ook reizigersaantallen inzichtelijk worden. Deze leden vragen dit te implementeren in de nieuwe concessie en hierbij aan te sluiten bij het MIPOV.

Ik zal in de kabinetsreactie naar aanleiding van het rapport van de Commissie Kuiken (Kamerstuk 32 707, nr. 9) ingaan op de wijze waarop ik met deze aanbeveling omga. De nieuwe concessie zal goede bepalingen krijgen over de door NS aan te leveren informatie. Dit om de transparantie te vergroten zowel voor het concessiebeheer als voor de beleidsontwikkeling. Welke informatie dit precies behelst, wordt uitgewerkt in het proces van de concessieverlening.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen in het kader van het beleidsvoornemen de wettelijk verplichte marktanalyse uit te voeren, daarbij te kijken naar het maatschappelijk rendement van «onrendabele» treinen en een lange termijnvisie te ontwikkelen op het stadsgewestelijk vervoer op het hoofdrailnet.

De Wet personenvervoer 2000 verplicht tot het opnemen van een passage over de betrokken markt in het beleidsvoornemen. Dit begrip wordt niet nader toegelicht in deze wet. Met de expliciete keuze tot onderhandse gunning van de vervoerconcessie aan NS (waarmee «de markt van aanbieders» is afgedekt), acht ik met de beschrijving van de reikwijdte van het hoofdrailnet, met daarin opgenomen de HSL-Zuid treindiensten en de voorgenomen decentralisatie van stoptreindiensten, afdoende invulling te hebben gegeven aan de beschrijving van het begrip betrokken markt.

NS voert jaarlijks voor de dienstregeling studies uit om te komen tot een passend treinaanbod gezien de ontwikkeling van de vervoervraag. Dat acht ik een goed gebruik voor een exploitant die markten wil aanboren en inzicht wil in de ontwikkeling van reizigersstromen. Eens in de drie tot vier jaar voert mijn ministerie een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse uit, waardoor de te verwachten vervoerontwikkelingen in kaart worden gebracht voor het beleid ten aanzien van het spoor.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vragen de haalbaarheid van zonesprinters voor langere afstanden te onderzoeken.

De concrete dienstregeling wordt gemaakt door NS. Hierbij wordt door NS gestreefd naar duidelijke treinformules. In hoeverre op bepaalde trajecten een andere indeling van treindiensten mogelijk is, weegt NS zelf af dan wel kan daar op verzoek van een regionale overheid over overleggen.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** willen helderheid wat integratie van het intercitynet met de HSL-Zuid betekent voor de bestaande intercity in Dordrecht.

NS heeft in de afspraken over de HSA en het hoofdrailnet een mogelijkheid om via de HSL-Zuid binnenlandse bestemmingen aan te bieden in aanvulling op de reguliere HSL-Zuid diensten (Fyra en Thalys). Het is aan NS om binnen de gestelde randvoorwaarden in de concessie, zoals de minimum bediening van stations en de eis dat het aangeboden

vervoer voldoet aan de vraag van de reizigers, de dienstregeling in te vullen en hierbij zorg te dragen dat er sprake is van meerwaarde voor de reiziger. NS studeert momenteel nog op de verschillende mogelijkheden en kijkt hierbij naar bijvoorbeeld treindiensten naar Almere en Eindhoven via de HSL-Zuid.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen ten aanzien van samenloop wat de metingen in de praktijk moeten opleveren, wanneer de situatie per traject kan verschillen.

Ik heb in de beantwoording van de Kamervragen over de HSA en het hoofdrailnet van 13 januari jl. (Kamerstuk 22 026, nr. 345) aangegeven dat de gevolgen van samenloop kunnen verschillen per situatie. Bijvoorbeeld door verschil in intensiteit van het gebruik. De door mij toegezegde nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN zal nader op samenloop ingaan. Mocht tot decentralisatie worden overgegaan dan wil ik in de praktijk ook op verschillende aspecten monitoren hoe de situatie met twee vervoerders die de reizigersmarkt bedienen verloopt, onder andere voor de reizigers en de betrouwbaarheid.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen naar een onderbouwing van mijn keuze om de Valleilijn niet door te trekken naar Arnhem.

In mijn beantwoording van de schriftelijke Kamervragen over het conceptbeleidsvoornemen en concept van het programma van eisen ben ik op de Valleilijn ingegaan (brief 13 januari 2012, Kamerstuk 22 026, nr. 345). De provincie heeft ProRail opdracht gegeven een capaciteitsstudie uit te voeren en wil mede in overleg met NS een business case opstellen. Ik heb mijn bedenkingen bij het doortrekken, omdat de doorgetrokken treindienst kruist met de PHS-corridor Utrecht-Arnhem en de meerwaarde beperkt lijkt (het aantal reizigers dat direct voordeel heeft van een doorgetrokken treindienst is beperkt in relatie tot de grote aantallen reizigers tussen Utrecht en Arnhem). De doortrekking van de Valleilijn is onderdeel van het Regionet Gelderland, zoals FMN dat heeft opgenomen in *Het nieuwe spoorplan*. Ik wacht de resultaten van de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* af.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen of er op korte termijn helderheid komt over de ambities van NS voor alle landsdelen, omdat dan pas een goed vergelijk gemaakt kan worden met de FMN-voorstellen.

Zoals toegezegd laat ik op dit moment een onafhankelijke partij een nadere analyse uitvoeren van *Het nieuwe spoorplan* waarin de vergelijk wordt gemaakt met het geïntegreerde hoofdrailnet, zowel het huidige als het toekomstige. Ik verwacht de resultaten van deze nadere analyse in juni.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** verzoeken om een reactie op de voorstellen om de sprinters uit Leeuwarden en Groningen vanaf Zwolle te laten doorrijden als intercity, omdat dit bepalend kan zijn voor wel of niet decentraliseren van de stoptreinen.

NS overlegt met de decentrale overheden over het gewenste dienstregeling in Noord-Nederland. In mijn reactie op de inbreng van de leden van de PvdA-fractie ben ik hierop ingegaan. In de nadere analyse van *Het nieuwe spoorplan* van FMN wordt ook gekeken naar de gewenste dienstregeling. De decentrale overheden worden in dit proces betrokken.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** zijn van mening dat er, op het moment van de gunning van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet, afspraken gemaakt moeten zijn met de respectievelijke buitenlandse overheden en/of vervoerders over de concrete invulling van de zware inspanningsverplichting op de grensoverschrijdende corridors, zo dat deze afspraken opgenomen kunnen worden in de nieuwe concessie. De leden vragen of ik deze mening deel.

Het is mijn inzet dat er basisafspraken zijn gemaakt met de relevante buitenlandse vervoerders en autoriteiten voor het ingaan van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (1 januari 2015). Het lijkt niet handig om de afspraken met derde partijen vast te leggen in de vervoerconcessie: de vervoerconcessie is immers een afsprakencomplex tussen concessieverlener en concessiehouder. De overeenkomsten met buitenlandse vervoerautoriteiten en vervoerders over specifieke grensoverschrijdende verbindingen zullen per verbinding worden opgesteld. Hierbij wordt gestreefd naar afspraken met dezelfde looptijd als de vervoerconcessie.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vragen naar de stand van zaken van de onderhandelingen over de trajecten naar Antwerpen, Luik en Aken waarbij de leden willen weten of op één of meerdere corridors al concrete voorstellen bestaan voor wat betreft product, dienstregeling, financiering en realiseringstermijnen.

Er spelen veel belangen (nationaal en regionaal) aan beide zijden van de grens. Ik hecht daarom aan goede afstemming met alle betrokken partijen in binnen- en buitenland. Bereidheid van buitenlandse partijen om het proces te versnellen door bijvoorbeeld een faire afspraak te maken (en deze intentie formeel per brief uit te spreken) voor verdeling van de kosten van de exploitatie brengen het proces in de goede richting. Er wordt momenteel intensief overleg gevoerd met alle betrokken partijen met als doel een toekomstvaste verbinding naar Aken. Voor Luik geldt dat de regio als vervanger voor de Maastricht-Brussel Express, die per 10 december 2011 is beëindigd, heeft verzocht om een stoptrein en ziet dit als een toekomstvaste oplossing. Rijk en regio zetten in ieder geval voor 2012 tot 2015 in op een stoptrein. Over de verbinding naar Antwerpen, zal ik op korte termijn overleg voeren met mijn Belgische collega minister Magnette.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vragen de motie Cramer (Kamerstuk 31 801, nr. 8) ten aanzien van nieuwe stations uit te voeren.

De motie Cramer verzoekt met ingang van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet de vereiste bedieningsgarantie voor de vervoerder te schrappen als voorwaarde voor de opening van nieuwe stations, zodat voor de vervoerder alleen nog de bedieningsplicht geldt. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld in mijn brief van 18 augustus 2011 (Kamerstuk 31 801, nr. 19) is de totstandkoming van een nieuw station het resultaat van overleg tussen initiatiefnemer, vervoerder en spoorwegbeheerder. Het opleggen van een bedieningsplicht zou dit overleg hinderen en heeft niet mijn voorkeur.

Het uitgangspunt dat ik hanteer, is dat de exploitatie van het nieuwe station zonder Rijksbijdrage dient plaats te vinden. De aanname daarbij is dat de vervoerder bereid zal zijn om de bedieningsgarantie af te geven, wanneer het station bij zal dragen aan de kostendekkende exploitatie van haar netwerk. Dit uitgangspunt is dan ook de reden dat ik aan mijn instemming tot aanleg van een nieuw station de voorwaarde verbind van afgifte van de bedieningsgarantie door de vervoerder. De kostendek-



kendheid wordt nu al beoordeeld door de vervoerder binnen de exploitatie van het netwerk. Na het nemen van het aanlegbesluit kan ik de bediening van het nieuwe station, conform artikel 2 van de huidige vervoerconcessie, verplichten.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen wanneer de reisinformatie zodanig geautomatiseerd is dat reizigers er vanuit kunnen gaan dat de informatie op de schermen betrouwbaar is en dat de systemen ook grote verstoringen aan kunnen en reisinformatie blijven leveren.

In het kader van het winterprogramma ben ik met NS en ProRail aan het onderzoeken hoe de actuele reisinformatie in sterk ontregelde situaties verbeterd kan worden. Hiertoe wordt gekeken hoe het komt dat op 3 en 4 februari jl. de reisinformatie niet afdoende was en welke relatie de reisinformatie precies heeft met de logistieke systemen. Ik zal u over de uitkomsten van dit onderzoek berichten in het winterprogramma dat ik in mei aan uw Kamer stuur.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen wanneer er landelijke dekking zal zijn van het OV-fietsstelsel en of hierover afspraken kunnen worden gemaakt in de vervoerconcessie.

De OV-fiets is een zelfstandige BV binnen het NS concern. De exploitatie van de OV-fiets is een commerciële activiteit waarin NS stevig heeft geïnvesteerd. De OV-fiets valt daarom buiten de vervoerconcessie. Ik zie overigens weinig aanleiding om afspraken te willen maken over de OV-fiets. Sinds NS de OV-fiets heeft overgenomen heeft de OV-fiets een sterke groei doorgemaakt, zowel qua aantal verhuringen als qua aantal verhuurlocaties.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vragen hoe vaak een audit is uitgevoerd naar de metingen van de klantoordelen.

In 2005 heb ik specifiek de betrouwbaarheid van het klanttevredenheids-onderzoek van NS laten onderzoeken (Sartorius, Kamerstuk 29 984, nr. 27).

De eindconclusie van dat rapport luidt: «De uitkomsten van het door NS Reizigers uitgevoerde onderzoek naar het oordeel van de klanten over de kwaliteit van het reizen met de trein op het NS-net moeten als objectief en betrouwbaar worden gekwalificeerd. Ze vormen een reële weergave van de kwaliteitsoordelen van de treinreizigers op het door NS beheerde spoornetwerk en zijn niet afhankelijk van de organisatie die het onderzoek uitvoert.» In 2011 heb ik een audit gedaan naar de meetsystemen van NS voor alle kernprestatie-indicatoren. De conclusie van deze audit was onder meer dat de uitvoeringspraktijk van de meetsystemen overeenkomt met de beschrijving van de meetsystemen in het vervoerplan.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen mij het advies van de NMA op te volgen en te onderzoeken of de positie van de regionale vervoerders ten aanzien van de kaartautomaten en reisinformatie versterkt kan worden, bijvoorbeeld door meer transparante afspraken en toezicht op deze afspraken.

Ten aanzien van kaartautomaten is in de huidige concessie opgenomen dat indien de regionale treinvervoerders, respectievelijk de verantwoordelijke decentrale overheden, op de door hen bediende stations vervoerbewijzen naar alle stations in Nederland willen verkopen, NS hieraan haar medewerking verleent door het tegen redelijke voorwaarden leveren van kaartautomaten. Voor reisinformatie stuur ik bij de overdracht van ProRail

naar NS op goede borging van de belangen van de regionale vervoerders en het maken van transparante afspraken over de wijze waarop NS voor regionale vervoerders de reisinformatie gaat verzorgen.

Ten aanzien van kaartautomaten zal ik bij de vormgeving van de nieuwe concessie bezien of en, zo ja, welke waarborgen opgenomen moeten worden om de positie van regionale vervoerders zeker te stellen. Hierbij speelt ook de ontwikkeling naar de OV-chipkaart. Ook speelt dat de toegangsvereisten voor toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen in Europa, in het kader van de herziening van het eerste spoorpakket, worden aangescherpt. Bij de implementatie van deze richtlijn zal ik bezien welke eisen in wet- en regelgeving moeten worden opgenomen.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** vragen een onderzoek naar het effect van een vaste kilometerprijs voor al het treinverkeer en stellen dat een mogelijk voordeel hiervan is dat er geen problemen meer zijn bij overstappen op regionale treinen en zelfs een apart kilometertarief voor deze treinen, geïntegreerd met het regionale busnet, mogelijk wordt.

Een tariefsysteem betekent een behoorlijke wijziging van de huidige tariefafspraken voor wat betreft tariefvrijheid voor decentrale overheden en de tariefafspraken met NS. In de vervoerconcessie voor het hoofd-railnet stel ik eisen aan de kaartsoorten en de tariefontwikkeling. De huidige degressieve structuur is voor NS daarbij al sinds jaar en dag de basis. Decentrale overheden zijn opdrachtgever van de regionale treinvervoerders en hebben wettelijk de vrijheid om afspraken over tariefvoorwaarden met hun respectievelijke opdrachtnemers te maken, zowel voor wat betreft de gedecentraliseerde treindiensten als voor wat betreft ander OV.

De leden van de **ChristenUnie-fractie** vragen waarom tol bij snelwegen tijdelijk is ter financiering van een snellere oplevering en de toeslag op de HSL-Zuid niet is begrensd. Deze leden willen weten of ik de mening deel dat dit geen gelijke behandeling is. Ook vragen de leden -als de toeslag niet verdwijnt- of ik bereid ben te regelen dat de toeslag tijdelijk zal zijn en zal eindigen zodra een in de vervoerconcessie vastgelegd bedrag is geïnd.

Ik vind het in dit opzicht passender om een vergelijking te maken tussen de aanleg van de bovenbouw van de HSL-Zuid en de aanleg van een snelweg waarbij tol zou worden geheven. Zoals bij u bekend heeft het consortium Infrasppeed de bovenbouw van de HSL-Zuid (rails, bovenleiding, treinbeheersing en communicatiesystemen) in een DBFM-constructie (Design, Build, Finance, Maintain) gerealiseerd. In ruil hiervoor heeft Infrasppeed het recht om tot 2030 exclusief het onderhoud aan de HSL-Zuid uit te voeren en ontvangt Infrasppeed een beschikbaarheidsvergoeding van de Staat. Er is hiermee dus sprake van een tijdelijke situatie en derhalve een begrenzing op de HSL-Zuid. Ik ben daarom van mening dat, in het kader van de HSL-Zuid, er wel degelijk een gelijke behandeling van weg en spoor is.

Ik ben niet bereid om de tijd waarin er een toeslag op het reizen via de HSL-Zuid wordt geheven te begrenzen, maar heb dat wel voor de hoogte gedaan. In de door mij met NS gemaakte afspraken over de HSA is bepaald dat de toeslag niet hoger mag zijn dan 30% van de prijs van het reizen op het hoofdrailnet. Dit is een beperking ten opzichte van de huidige mogelijkheden die HSA heeft.

De toeslag op de HSL-Zuid is gerelateerd aan de hogere snelheid en het hogere kwaliteitsniveau. NS betaalt mij ook gedurende de gehele concessieperiode een vergoeding voor het exclusief recht op het binnenlandse vervoer over de HSL-Zuid.