

Vergaderjaar 2014–2015

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 536**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2014

In het Algemeen Overleg Vervoer en Beheer hoofdrailnet (ontwerpconcessies) van 1 oktober 2014 is door mij toegezegd een aantal niet beantwoorde vragen uit de eerste termijn schriftelijk te beantwoorden. U heeft mij op 2 oktober de vragen gestuurd die volgens de woordvoerders niet beantwoord zijn. Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen aan. Hierbij is, conform in het AO, aangegeven wat binnen en wat buiten de scope van de concessies valt.

### **VVD**

#### *Vraag 1*

Er moet een duidelijke streefwaarde worden opgenomen voor de aansluiting van NS op andere vervoerders, die staat nu als PM geformuleerd. Wat wordt hiervoor ingevuld?

#### *Antwoord*

De prestatie-indicator «kwaliteit van aansluitingen NS op andere vervoerders op de belangrijkste knooppunten» is in ontwikkeling, zoals in het AO is toegelicht. De indicator wordt in samenspraak met andere vervoerders vormgegeven. Dit vraagt tijd. De consumentenorganisaties worden tevens uitgenodigd hun visie te geven bij de ontwikkeling. Definitie, bodem- en streefwaarde worden door de concessieverlener in overleg met NS bepaald. Het streven is de indicator, inclusief bodem- en streefwaarden, volgend jaar in het vervoerplan 2016 te presenteren. Dit betekent dat vanaf 1 januari 2016 kan worden gehandhaafd op deze indicator.

#### *Vraag 2*

De ACM stipt terecht aan dat er een onafhankelijke meting moet komen van de prestatiegegevens en nog belangrijker, de klantoordelen van NS. Graag een reactie, ook dit is een typisch geval van de slager keurt zijn eigen vlees. Kan de groei van het aantal reizigers, of de aantallen reizigers

in en buiten de spits worden mee genomen als informatie-indicator?  
Waarom niet?

*Antwoord*

In het AO is reeds aangegeven dat in de concessie is opgenomen dat het streven is de klantoordelen vanaf 2016 onafhankelijk te meten. Daartoe worden de voorbereidingen getroffen. De mogelijkheden en kosten worden in beeld gebracht. De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomst.

Wat de procesindicatoren betreft, zoals vervoerscapaciteit en reizigerspunctualiteit, is er een verwevenheid met het operationele en logistiek proces van het produceren en meten van data. NS meet deze prestaties, waarbij ProRail de punctualiteit meet. Onafhankelijkheid van deze metingen is geborgd doordat NS haar meetsystemen op een dusdanige wijze dient in te richten, dat het een betrouwbaar beeld geeft van de prestaties van NS. NS is verplicht de jaarlijkse verantwoording op dit punt te voorzien van een verklaring van een onafhankelijke instelling. Voorts zal de concessieverlener periodiek een audit laten uitvoeren naar de prestatiemetingen.

NS geeft jaarlijks in het vervoerplan de generieke groeioprognose weer. NS rapport over de groei in de (half)jaarlijkse verantwoording. Daarnaast geeft NS jaarlijks in de financiële verantwoording inzicht in de reizigerskilometers (spits/dal) aan de concessieverlener. Hiermee wordt de groei op het spoor inzichtelijk. Met de nieuwe ontwerpvervoerconcessie komt ook meer transparantie over de prestaties. In dat kader zullen de reizigerskilometers, uitgesplitst naar spits en buiten spits, met de Kamer worden gedeeld.

*Vraag 3*

Wat vindt de Staatssecretaris van een ex ante toets door de ACM van de stationsnetverklaring? Moet die hier worden geregeld of bij de wijziging in de wetgeving?

*Antwoord*

Deze vraag valt buiten de scope van de concessie.

Recent heeft onderzoek plaatsgevonden door Ecorys naar de noodzaak van het vooraf toetsen van tarieven en voorwaarden voor toegang tot diensten en voorzieningen op stations. Uit dit onderzoek blijkt dat de potentiële mededingingsproblemen niet dusdanig zijn dat vooraf toetsen door ACM noodzakelijk is<sup>1</sup>. NS en ProRail stellen het komende jaar vrijwillig een stationsnetverklaring op waarin de voorwaarden en tarieven voor toegang tot diensten en voorzieningen op stations zijn opgenomen. Het staat NS en ProRail vrij een concept van deze stationsnetverklaring met ACM te delen.

Na implementatie van de Herschikkingsrichtlijn<sup>2</sup> zijn NS en ProRail verplicht om jaarlijks een stationsnetverklaring op te stellen. ACM houdt toezicht op deze netverklaring door zelf onderzoek te doen of op klachten te reageren. Ook kan ACM na vaststelling van de netverklaring bindende aanwijzingen geven om deze te wijzigen. Aangezien de netverklaring ruim een jaar voor inwerkingtreding wordt gepubliceerd heeft ACM voldoende tijd om gedurende die periode onderzoek te doen en aanwijzingen te geven.

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 518

<sup>2</sup> EU richtlijn tot instelling van één Europese spoorwegruimte, Richtlijn 2012/34/EU

#### *Vraag 4*

Het lid De Boer heeft samen met de PvdA een motie ingediend dat per station, in overleg met de betrokken gemeente, maatwerk moet worden geboden voor wat betreft het afsluiten van de stations met poortjes om daarmee de toegankelijkheid van de stations voor iedereen te waarborgen (ook omwonenden en hulpdiensten). Dit staat nu zacht geformuleerd: NS moet slechts een goede procedure doorlopen. Wij willen een stap verder gaan: NS moet overeenstemming met de gemeenten hebben over de wijze waarop poortjes worden geplaatst en de wijze waarop de stations toegankelijk zijn voor mensen die niet met de trein reizen maar bijvoorbeeld van de ene kant naar de andere kant willen passeren. Zoals het er nu staat kan NS haar zin doordrukken als ze maar een juiste procedure heeft doorlopen. Kan dit worden vastgelegd in de concessie? De staatssecretaris lijkt in haar antwoorden in vorige AO's verder te gaan dan de concessie. Stel dat een gemeente geen toestemming geeft, kan NS haar zin dan doordrukken?

#### *Antwoord*

Het plaatsen van poortjes en het in gebruik nemen van de geplaatste poortjes op de treinstations kent een lange geschiedenis. Poortjes als een middel om sociale veiligheid te verbeteren en het zwart rijden terug te dringen zijn al lang onderwerp van gesprek. Ook in uw Kamer is hierover gesproken, ondermeer met de aanwending van de FENS-gelden (Fonds Eenmalige bijdrage NS) in 2000 en met het actieplan Sociale Veiligheid. Dat er poortjes komen, is voor mij daarmee een gegeven.

Stations worden echter niet alleen door reizigers gebruikt en het verschilt per station in hoeverre een station ook een verbinding vormt tussen verschillende wijken. Daarom is het van belang dat er maatwerk geleverd wordt om specifieke omstandigheden (zoals interwijkverbinding of monumentale status) bij stations voldoende mee te nemen en dat de gemeenteraad hier een rol in heeft. Daarom moet NS een zorgvuldig proces doorlopen. Dit is in de vervoerconcessie geborgd. Maar ook de gemeenten moeten in dit proces meewerken. Een doorslaggevende bevoegdheid van gemeenteraden past hierin niet. In een zorgvuldig proces hoort dat partijen met elkaar in gesprek zijn over mogelijke bezwaren en met elkaar zoeken naar mogelijkheden om die bezwaren weg te werken.

#### *Vraag 5*

Art 14, lid 5 bepaalt dat de vervoerder voor het hoofdrailnet en ProRail een samenwerkingsprotocol maken. Dit is toch redelijk beperkt, waarom worden andere vervoerders, waaronder ook de goederenvervoerders niet ook in dit artikel opgenomen? Het verzoek van de VVD-fractie luidt om dit alsnog te doen. En wie krijgt de doorslaggevende stem als partijen er niet uit komen?

#### *Antwoord*

Het samenwerkingsprotocol is een idee van de regionale vervoerders. Het ziet op samenwerking tussen de verschillende bij het spoor betrokken partijen. Via de concessies kunnen alleen NS en ProRail worden verplicht hieraan mee te werken en niet de andere partijen. Aan de OV & Spoorafels wordt, mede gelet op het belang van wederkerigheid, over de invulling gesproken.

#### *Vraag 6*

Er moet een verwijzing in de beheersconcessie komen naar belangrijke goederencorridors (de «European Rail Freight Corridors»).

#### *Antwoord*

De implementatie van de Europese spoorgoederencorridors is via een Europese Verordening<sup>3</sup> geborgd. Deze verordening heeft een rechtstreekse werking in Nederland en brengt verplichtingen voor ProRail met zich mee. ProRail dient de implementatie hiervan vorm te geven. Om deze reden zijn de Europese spoorgoederencorridors niet expliciet in de ontwerpbeheerconcessie opgenomen. Ik zal dit in de toelichting van de concessie nader duiden.

Ten behoeve van het belang van het goederenvervoer is in de beheerconcessie een prestatiegebied opgenomen dat moet zorgen voor een aantrekkelijk product voor de goederenvervoerder en de verlader. Onder dit prestatiegebied wordt ook de beschikbaarheid en efficiëntie van doorgaande internationale treinpaden begrepen. Tot slot bevat de beheerconcessie verplichtingen voor ProRail om samen te werken met goederenvervoerders en internationale infrastructuurbeheerders teneinde een goede samenwerking te creëren rondom de belangrijke goederencorridors.

#### *Vraag 7*

Het financiële belang van NS kan de uitbreiding van samenloop beperken ingeval van een substantieel nadeel voor NS. Wanneer is dit het geval en moet niet de toegevoegde waarde van alle partijen worden gewogen, en van de reiziger, en beide vervoerders?

#### *Antwoord*

Uitbreiding van samenloop door middel van frequentieverhoging door een regionale vervoerder op bestaande samenlooptrajecten is onder voorwaarden mogelijk. Eén van deze voorwaarden is dat de uitbreiding geen substantieel financieel nadeel voor NS oplevert. Immers, met de concessie wordt NS het exclusief recht gegund om het hoofdrailnet te bedienen.

Op basis van dit uitgangspunt en de hoeveelheid verwachte reizigers op alle trajecten heeft NS een business case ontwikkeld. Een substantieel nadeel doet zich voor wanneer uitbreiding van de samenloop tot een dermate grote verschuiving van reizigersstromen van NS naar de andere vervoerder leidt dat de business case van NS onder druk komt te staan.

Een andere voorwaarde om tot een uitbreiding van samenloop te besluiten is dat het een verbetering inhoudt voor de totale groep van reizigers.

De toegevoegde waarde voor de reiziger, voor NS en voor de regionale vervoerder vormen op deze wijze onderdeel van de besluitvorming.

## **SP**

#### *Vraag 1*

Waarom begint NS niet sneller al met de inbouw van toiletten? Als er wel sneller begonnen wordt, kost dit dan extra geld? Zo ja, waar blijkt dit uit?

#### *Antwoord*

Het inbouwen van reguliere, rolstoeltoegankelijke toiletten in treinstellen die daarvoor niet zijn ontworpen, kan ingrijpende gevolgen hebben voor de constructie van de treinen. Zoals ik ook in de eerste termijn van het debat van 1 oktober jl. heb aangegeven, vergt het een zorgvuldig proces van ontwerp tot contractering. Daarbij kent een aanbesteding haar eigen

<sup>3</sup> Verordening nr. 913/2010 inz. het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer, PbEU L276/22

vaste stappen en doorlooptijd. Ook is het niet mogelijk te veel treinen tegelijk aan de dienst te onttrekken, omdat zij nodig zijn voor het vervoer van reizigers. Zoals na elke aanpassing die de constructie van het treinstel raakt, moeten de sprinters na de verbouwing worden goedgekeurd voor toelating op het spoor.

Al deze noodzakelijke stappen maken dat dit proces niet sneller kan verlopen dan nu gepland is. Extra middelen versnellen het proces naar 2018 niet. Wel zal de inbouw 3 jaar eerder zijn afgerond dan het eerder toegezegde jaar 2025.

#### *Vraag 2*

De SP-fractie vindt dat overheden een grotere rol moeten krijgen bij een definitief besluit over het realiseren van nieuwe stations. Waarom neemt de Staatssecretaris dit niet op in de concessie?

#### *Antwoord*

Initiatieven voor nieuwe stations worden besproken binnen de landsdelige OV & Spoortafels. Hier zijn de (decentrale) overheden ook vertegenwoordigd. Aan de tafels wordt in de breedte het gesprek over de maatschappelijke wenselijkheid van nieuwe stations gevoerd. De attractiviteit voor reizigers in het openbaar vervoer, de maakbaarheid in de dienstregeling van de betrokken vervoerders en de betaalbaarheid worden besproken.

Volgens de nieuwe ontwerpvervoerconcessie is NS verplicht een bedieningsgarantie af te geven, tenzij uit de genoemde criteria een negatief resultaat blijkt of het station niet kostendekkend kan worden geëxploiteerd. Ook afspraken over de betaalbaarheid worden gemaakt aan de landsdelige tafel. Het gesprek hierover wordt nadrukkelijk ook gevoerd met decentrale overheden. Overheden spelen op deze wijze een belangrijke en mogelijk doorslaggevende rol in het definitief besluit over het realiseren van nieuwe stations.

Deze werkwijze is verankerd in de ontwerpvervoerconcessie.

#### *Vraag 3*

Reizigers die met de OV-chipkaart een station met gesloten poortjes willen passeren zijn soms wel 20 euro kwijt, ook al maken ze geen gebruik van de trein. Het bedrag wordt afgeschreven en op de kaart opgeladen. Dit kan niet de bedoeling zijn. Kan dit niet opgelost worden?

#### *Antwoord*

Zaken rondom de OV-chipkaart worden behandeld in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB). De concessie is hiervoor niet de geëigende plek, omdat het alle vervoerders aangaat. Deelname aan het NOVB is in de concessie verankerd.

Bij het passeren van een poortje of paaltje wordt geen bedrag van een rekening afgeschreven. De reiziger maakt zelf geld over via een automaat of het gaat via een machtiging die de reiziger zelf heeft afgegeven. Bij het passeren van een poortje of paaltje wordt een saldo van de kaart afgeschreven als borg, dat bij het uitchecken weer wordt teruggestort minus de kosten voor de reis. Als er niet gereisd wordt, krijgt de reiziger de hele borg direct weer terug. Bij het in gebruik nemen van poortjes neemt NS maatwerkoplossingen, vooral als het station ook veel gebruikt wordt door passanten (de interwijkstations). Een van de mogelijke maatregelen zijn passagepassen, waarmee passanten zonder dat er een borg wordt afgeschreven door het poortje kunnen.

#### *Vraag 4*

Als OV-chipkaartpoortjes sluiten wordt een stad vaak in tweeën gedeeld. Hier komen meer aspecten aan de orde dan alleen de belangen van NS. Wij vinden dat de gemeenteraad uitdrukkelijk akkoord moet gaan voordat chipkaartpoortjes sluiten. Wil de Staatssecretaris dit in de concessie opnemen?

#### *Antwoord*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 4 van de VVD.

#### *Vragen 5 en 6*

De Staatssecretaris wil graag dat de reizigers meer verspreid reizen. Dat is een goed uitgangspunt, maar het verhogen van prijzen in de spits lijkt ons geen goed middel. Waarom wordt de prijs in de daluren niet verlaagd? Dat zal ook meer reizigers trekken en zich vanzelf terugverdienen. Het blijft ook vreemd dat er nog steeds in de concessie staat dat wanneer de drukte op sommige stukken niet kan worden opgevangen, de prijzen maar moeten worden verhoogd. Waarom kiest het kabinet niet voor andere manieren om de drukte op te vangen, bijvoorbeeld inzet van meer materiaal?

#### *Antwoord*

Tariefdifferentiatie kan van belang zijn voor een betere benutting van het systeem en een betere spreiding van de reizigers over de dag. Met dat doel is tariefdifferentiatie ook opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). Tariefdifferentiatie staat naast andere instrumenten om te sturen op een betere vervoercapaciteit voor de reizigers. NS kan daarom gedurende de looptijd van de concessie een voorstel doen voor tariefdifferentiatie en dit ter besluitvorming voorleggen aan de concessieverlener.

Mede naar aanleiding van de motie Van Veldhoven/Hoogland<sup>4</sup> zijn aan het artikel randvoorwaarden toegevoegd, die door de SP ook genoemd worden. Zo moet NS onderzoek uitvoeren naar de effecten van verschillende percentages van tariefdifferentiatie voor de verschillende reizigersgroepen en op de benutting van het systeem. Voorts is in de concessie de randvoorwaarde opgenomen dat er bewijs moet zijn dat capaciteitsuitbreiding, optimaliseren van de dienstregeling en enkel een prijsverlaging niet voldoende werkt of onbetaalbaar is. Met deze randvoorwaarden wordt dus expliciet gezien of de invoering van tariefdifferentiatie ook kan zonder tariefverhoging in de spits of dat inzet van meer materieel een alternatief is.

### **PVV**

#### *Vraag 1*

Wat is de vergoeding voor (alleen) de huidige/aflopende hoofdrailnetconcessie op dit moment?

#### *Antwoord*

In 2014 betaalt NS een vergoeding van 30 miljoen euro voor de hoofdrailnet(vervoer)concessie.

#### *Vraag 2*

Hoeveel betaalt NS op dit moment als concessievergoeding voor de HSL-Zuid?

#### *Antwoord*

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 495

In 2014 betaalt NS 40 miljoen euro (prijspeil 2010) concessievergoeding voor de HSL-Zuid. De concessievergoeding loopt jaarlijks op tot 142 miljoen euro (prijspeil 2010) in 2024. Dit is gemeld aan uw Kamer bij de beantwoording van schriftelijke vragen met betrekking tot concept-ontwerpconcessies van 6 juni 2014<sup>5</sup>.

*Vraag 3*

Is het juist dat de concessievergoeding voor HSL-Zuid en het hoofdrailnet samengevoegd wordt en samen € 80 miljoen bedraagt?

*Antwoord*

Zoals gemeld in de brief van 18 november 2011<sup>6</sup> betaalt NS voor de vervoerconcessie een concessievergoeding die voor de periode 2015–2024, 800 miljoen euro zal bedragen (80 miljoen euro per jaar). De totale concessievergoeding voor de HSL-Zuid voor de periode van 2009–2024 bedraagt 1.412 miljoen euro (prijspeil 2010)<sup>7</sup>.

*Vraag 4*

Is er nagegaan of er partijen zijn die meer willen betalen dan NS voor de concessie voor de HSL-Zuid?

*Antwoord*

Bij de financiële problematiek van High Speed Alliance (HSA) in 2011 is het streven steeds geweest om een oplossing te vinden die het beste is voor zowel de reiziger als de belastingbetaler. In de brief van 18 november 2011<sup>8</sup> is aan uw Kamer toegelicht dat het onderbrengen van de HSL-Zuid in het hoofdrailnet financieel gezien de beste optie is. Deze optie heeft de toets op marktconformiteit doorstaan.

*Vraag 5*

Hoeveel gaat de NS minder betalen voor de concessie HSL-Zuid?

*Antwoord*

Deze ontwerpvervoerconcessie verankert de afspraken over de HSL-Zuid uit 2011. In de brief van 18 november 2011<sup>9</sup> is uw Kamer over deze afspraken geïnformeerd. NS betaalt niets minder ten opzichte van die afspraken.

*Vraag 6*

Waarom wacht de Staatssecretaris de uitkomsten van de parlementaire enquête Fyra niet af alvorens de concessie HSL-Zuid aan de NS te geven?

*Antwoord*

In het kader van het dreigende faillissement van HSA is met uw Kamer gesproken over het verlenen van de concessie HSL-Zuid, zie ook de brief van 18 november 2011<sup>10</sup>. Met deze concessie voer ik de besluiten die toen genomen zijn uit. Dit staat los van de parlementaire enquête.

*Vraag 7*

Is de Staatssecretaris bereid om een apart hoofdstuk sociale veiligheid toe te voegen aan de concessie waarin afspraken worden gemaakt over:

- aantal en zichtbaarheid van conducteur;
- afspraken met politie;

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 489

<sup>6</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 343

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 489

<sup>8</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 343

<sup>9</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 343

<sup>10</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 343

- aanpak van overlastgevers;
- terreurdreiging;
- veiligheid op stations;
- openbaar incidentenregister;
- personele veiligheid;
- SMS-dienst voor reizigers?

*Antwoord*

Specifieke issues inzake (sociale) veiligheid vragen om constante aandacht en een hoge alertheid. In zowel de ontwerpbeheer- als de ontwerpvervoerconcessie maakt daarom sociale veiligheid in treinen en op/bij transfervoorzieningen expliciet deel uit van de prestatiegebieden, in plaats van een apart hoofdstuk in de beide concessies. NS en ProRail dienen aan deze prestatiegebieden zelf invulling te geven en hierover te rapporteren in respectievelijk het vervoer- en het beheerplan. Daarnaast heeft NS een klantoordeel sociale veiligheid waarop zij wordt afgerekend. NS besteedt jaarlijks circa 100 miljoen euro aan het vergroten van de sociale veiligheid. Dit bedrag wordt onder andere gebruikt voor opleiding en (weerbaarheids) trainingen, cameratoezicht op stations en in treinen en het continu bemannen van een veiligheidscentrale<sup>11</sup>. Het idee van de SMS-dienst voor reizigers vind ik interessant. Ik bespreek dit buiten de concessie om met NS.

Over terroristische dreigingen zijn afspraken gemaakt tussen de Minister van Veiligheid en Justitie, de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid, de spoorsector en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Op deze manier kunnen er bij dreigingen snel maatregelen worden genomen. Alleen de Minister van Veiligheid en Justitie doet uitspraken over de wijze waarop Nederland geprepareerd is op terroristische dreigingen.

*Vragen 8 en 9*

Is de Staatssecretaris bereid om de NS-top onder de Wet Normering bezoldiging Topfunctionarissen publieke en semi publieke sector (WNT) te laten vallen? Kan de Staatssecretaris er zorg voor dragen dat er nooit ontslagregelingen of bonussen worden uitgekeerd aan de NS topfunctionarissen?

Is de Staatssecretaris bereid om de NS-top direct verantwoordelijk te stellen voor de prestatieafspraken?

*Antwoord*

Staatsdeelnemingen zijn private vennootschappen die winstgevend behoren te zijn en die opereren in een (internationaal) concurrerende omgeving. Zij worden daarbij niet publiekelijk bekostigd in hun uitvoering. Staatsdeelnemingen van het Rijk, waaronder NS, vallen daarom als categorie buiten de WNT en behoren niet tot de (semi)publieke sector. Bovendien vallen staatsdeelnemingen buiten de formele definitie van de «sector overheid» zoals die is vastgesteld in Europese regelgeving (Europese Stelsel van Rekeningen (ESR)). Het kabinet gaat NS dan ook niet onder de WNT brengen.

De beloning van de top van NS is de aangelegenheid van de Minister van Financiën en de Raad van Commissarissen. Op dit moment heeft de Raad van Commissarissen vastgelegd in het beloningsbeleid dat 75% van de variabele beloning door publieke doelstelling wordt bepaald. Daarnaast geldt dat als minder dan 90% van de publieke of bedrijfseconomische doelen wordt gehaald er geen variabele beloning wordt toegekend. In de

<sup>11</sup> Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 2410



brief van de Minister van Financiën aan uw Kamer van 21 december 2012 wordt het beloningsbeleid en de geïmplementeerde versoeringen bij NS verder toegelicht<sup>12</sup>.

Wanneer het sanctioneringregime in de vervoerconcessie is vastgesteld zal het Ministerie van Financiën in gesprek gaan met NS over het beloningsbeleid van de top van NS. Het doel is om het beloningsbeleid meer in lijn te brengen met het sanctioneringregime, zoals ook in de motie Bashir/Merkies<sup>13</sup> wordt gesteld. Het Ministerie van Financiën bericht uw Kamer hier te zijner tijd over.

## **D66**

### *Vraag 1*

De Staatssecretaris heeft in het Algemeen Overleg op 6 maart 2014 gezegd dat er lokaal, door de gemeenteraad ingestemd moeten worden met het plaatsen van de OV-chipkaartjes. Hoe geeft ze invulling aan deze toezegging? Gebeurt dit nu ook?

### *Antwoord*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 4 van de VVD.

### *Vraag 2*

Er is nog overleg met NS over stopcontacten in de tweede klasse van gerenoveerde treinen en de kosten daarvan. Maar de NS is nu, tot 2020, bezig met grootschalige renovatie van intercity's. De treinen die nu worden gerenoveerd rijden tot 2032 door – zonder stopcontact. Hoe gaat de Staatssecretaris dit proces versnellen?

### *Antwoord*

Mijn ambitie en die van de spoorsector is om het gemak en comfort voor de reizigers zo groot mogelijk te maken. Hier horen goede voorzieningen zoals stopcontacten bij. Het streven is dus de reizigers deze voorziening te bieden.

Voor nieuw intercity-materieel geldt dat NS, mede naar aanleiding van de motie Van Tongeren<sup>14</sup>, heeft besloten bij toekomstige aanbestedingen voor de aanschaf (nieuwbouw) van intercity's stopcontacten als specificatie op te nemen voor zowel de eerste als tweedeklas. Dit betekent concreet dat vanaf 2021 intercity's ook in de tweede klas van stopcontacten worden voorzien. Dit alles doet NS voor eigen rekening.

Ten aanzien van het bestaande intercity-materieel geldt dat in het grootste deel van de intercity's in de eerste klas reeds stopcontacten aanwezig zijn. In sommige intercity's worden bij renovatie stopcontacten in de eerste klas ingebouwd. Bij andere is dat naar inschatting van NS niet bedrijfseconomisch verantwoord, omdat de levensduur van deze treinen nog relatief kort is.

Voor het materieel waarin nog geen stopcontacten worden ingebouwd, waaronder stoptreinen, geldt dat middelen die NS of de overheid aan stopcontacten besteden, niet meer beschikbaar is voor andere voorzieningen voor de reizigers. Een goede afweging blijft dus nodig. Daarom wil ik de inbouw van stopcontacten in het overige materieel afwegen in het kader van een integraal revisie- en aanschafprogramma. Dit maakt het mogelijk dergelijke eisen op kostenefficiënte wijze en met minimale

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 375

<sup>13</sup> Kamerstuk 28 165, nr. 153

<sup>14</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 434

gevolgen voor de beschikbaarheid van het materieelpark te realiseren. NS zal hiertoe (volgens afspraak in 2015) een kostenopgave doen. NS maakt tevens inzichtelijk wat de fasering is van reeds geplande revisies en de aanschaf van stoptreinen. Wanneer ik over deze informatie beschik, kan ik besluiten over de eventuele inbouw van stopcontacten in meer treinen dan NS al heeft toegezegd.

*Vraag 3*

Kan de Staatssecretaris de ACM van tevoren laten toetsen of de prijzen voor de stationsnetverklaring redelijk zijn?

*Antwoord*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 3 van de VVD.

*Vraag 4*

Hoe is de onafhankelijkheid van ProRail geborgd in de beheerconcessie? Zijn daar afspraken over gemaakt?

*Antwoord*

Zoals in het debat van 1 oktober is gemeld dient ProRail in haar optreden (aangaande capaciteitsverdeling en verkeersleiding) niet-discriminerend te opereren ten aanzien van alle spoorvervoerders. Deze onafhankelijkheid volgt onder meer uit de Europese kaders waarbinnen ProRail de beheerconcessie uitvoert en vanuit de Spoorwegwet.

De beheerconcessie is de «license to operate» voor ProRail en hierin mag de onafhankelijke positie niet ter discussie staan. Tijdens de consultatie is door een aantal partijen opgemerkt dat in een aantal bepalingen in de beheerconcessie deze onafhankelijkheid onvoldoende naar voren komt. Waar nodig zijn de concessieteksten hierop aangepast om te borgen dat over die onafhankelijkheid geen twijfel bestaat.

*Vraag 5*

Het is lastig grip te krijgen op de prestaties van ProRail in de context van hoe het eigenlijk staat met het spoor. Hoe kunnen wij dit beter in beeld krijgen, bijvoorbeeld via een referentiejaar?

*Antwoord*

ProRail heeft de wettelijke plicht om de veilige berijdbaarheid van het spoor te borgen. Hoe ProRail dat doet, is in de eerste plaats aan ProRail zelf. Om ProRail in een positie te brengen zodat ze proactief kan sturen op de kwaliteit van de infrastructuur moet ProRail zelf invulling geven aan (operationele) veiligheids- en onderhoudsnormen. ILT ziet vanuit haar toezichtstaken toe op de veiligheid en berijdbaarheid op het spoor. In april 2014 heeft ILT gerapporteerd over de fysieke kwaliteit van de railinfrastructuur (nulmeting), over de resultaten de Kamer per brief d.d. 28 mei jl. is geïnformeerd<sup>15</sup>.

Om te sturen op de kwaliteit van de infrastructuur is ProRail in de beheerconcessie aanvullend verplicht om:

- Het verbeterprogramma Prestatiegericht Onderhoud uit te voeren. In dit programma zijn afspraken gemaakt over het ontwikkelen van een nieuwe set veiligheidswaarden voor de infrastructuur en een database die beter zicht geeft op de staat van de infrastructuur.
- Over een actuele database te beschikken, die adequaat zicht geeft op de staat van de infrastructuur.
- Invulling te geven aan een grote hoeveelheid verplichtingen omtrent veiligheid waaronder:

<sup>15</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 486

- het invulling geven aan het prestatiegebied veiligheid in het beheerplan;
- aandacht voor de veiligheidscultuur binnen ProRail;
- specifieke informatie-indicatoren, zoals aantal verstoringen, aantal STS passages en aantal ontsporingen;
- een meldingsplicht voor ProRail in het beheerplan van de belangrijkste incidenten in het afgelopen jaar, inclusief de afhandeling ervan.

#### *Vraag 6*

In de concessie is nu een bepaling toegevoegd dat financiële middelen van NS bestemd blijven voor grensoverschrijdend vervoer, op het moment dat besloten wordt een grensoverschrijdende verbinding te schrappen. Wat betekent dat?

#### *Antwoord*

Het artikel in de vervoerconcessie heeft tot doel minimaal het budget dat NS binnen de business case beschikbaar heeft voor grensoverschrijdend vervoer te behouden. De grensoverschrijdende verbindingen die NS rijdt, zijn niet rendabel. NS levert dus een bijdrage om deze verbindingen te laten rijden. Wanneer NS, nadrukkelijk in overleg met de concessieverlener, een bestaande grensoverschrijdende verbinding staakt is het van belang dat de bijdrage die zij leverde beschikbaar blijft voor en besteed wordt aan grensoverschrijdende verbindingen. Dit kan dan worden ingezet ter verbetering van een andere grensoverschrijdende verbinding of voor het opzetten van een nieuwe verbinding.

Wanneer er op de gestaakte verbinding een andere vervoerder gaat rijden, en NS ondervindt hier financieel nadeel, kan dit nadeel op de bijdrage in mindering worden gebracht. Dit financieel nadeel kan ontstaan als reizigers ook voor binnenlandse reizen gebruik maken van deze nieuwe vervoerder, terwijl zij eerst met NS reisden.

#### *Vraag 7*

Waarom staat er wel een duidelijke tekst over de spoorverbinding naar Aken, maar niet over de andere grensoverschrijdende verbindingen?

#### *Antwoord*

Ten aanzien van alle grensoverschrijdende verbindingen geldt dat samenwerking en afstemming nodig is tussen diverse partijen om de verbeteringen te realiseren zoals opgenomen in de concessie en dat de uiteindelijke verbetering afhankelijk is van deze samenwerking.

Voor alle verbindingen die expliciet genoemd worden, is in gelijke mate aangegeven wat van NS wordt verwacht. In het geval van Aken is dat een intercity-verbinding zodra de infrastructuur gereed is. Voor de verbinding naar Aken is na het besluit tot de elektrificatie van het traject vanaf Landgraaf tot de grens en de daarop volgende start van een sneltrein Maastricht-Heerlen-Aken vanaf eind 2017, een intercity-verbinding de logische vervolgstap. Voor de stoptreinverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen dient een reistijdwinst te worden gerealiseerd. Voor de verbinding naar Luik kan verbetering zowel plaatsvinden door middel van een intercityverbinding als door een stoptreinverbinding. De uiteindelijke invulling van de verbetering en de keuzes die hierin gemaakt worden, zijn mede afhankelijk van wat de betrokken partijen gezamenlijk beschouwen als een passend en haalbaar dienstenaanbod, gebaseerd op de daadwerkelijke vervoervraag en de financiële kenmerken van de voorziening. De uitkomst van dit overleg moet niet bij voorbaat worden vastgezet door verdergaande eisen in de concessie op te nemen dan nu reeds het geval is.

## **ChristenUnie**

### *Vraag 1*

Waarom legt de vervoersconcessie niet vast dat nieuw materieel voorzien moet zijn van stopcontacten om zo discussies achteraf te voorkomen?

### *Antwoord*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 2 van D66.

### *Vraag 2*

Waarom legt de vervoersconcessie niet vast dat ook stoptreinen met ingang van een bepaalde datum moeten zijn voorzien van WIFI? Immers: veel stads- en streekbussen hebben ook al WIFI en hiermee zouden stoptreinen dus het enige OV zonder WIFI worden terwijl ook in stoptreinen reizigers langere tijd kunnen zitten.

### *Antwoord*

De vervoerconcessie is toekomstvast opgesteld. In de vervoerconcessie is in algemene zin ervoor gekozen om zo min mogelijk eisen ten aanzien van een specifieke «techniek» op te nemen. Over een aantal jaren kan er wellicht een nieuwe techniek zijn. De behoefte van de reiziger staat centraal.

WIFI in stoptreinen is een van de behoeften die reizigers kunnen hebben en die het reisgemak vergroten. NS is verplicht onderzoek te doen naar deze en andere behoeften van reizigers en de consumentenorganisaties hierbij te betrekken. NS ontwikkelt vervolgens plannen tot implementatie en is gehouden hier uitvoering aan te geven voor zover dit van haar geveerd kan worden binnen de financiële kaders van de concessie. Dit laatste is een belangrijke voorwaarde voor nieuwe voorzieningen of deze nu voortkomen uit wensen van de reiziger of, zoals in dit geval, van uw Kamer. Aan de concessie liggen immers financiële afspraken ten grondslag. Eisen en financiële kaders moeten in balans blijven, dus als een eis betreffende het aanleggen van «WIFI in stoptreinen» aan de concessie wordt toegevoegd, moet ook gekeken worden wat er dan niet gebeurt.

### *Vraag 3*

Waarom stelt de Staatssecretaris niet expliciet dat een achteruitgang van de frequentie overdag niet is toegestaan, zoals nu dreigt tussen Alkmaar en Haarlem?

### *Antwoord*

De concessie verplicht NS tot een aanbod van treinen dat past bij de vraag van de reizigers. Als een absoluut minimum is de minimale bediening van twee keer per uur vastgelegd. Het is aan NS om binnen de kaders invulling te geven aan de dienstregeling. Daarbij moet NS wel overleggen met decentrale overheden en consumentenorganisaties over de ontwikkelingen in de vraag en het treinaanbod en met regionale vervoerders over de optimalisatie van de aansluitingen.

Het maken van de dienstregeling is een complexe puzzel. Het betreft een samenhangend spoornetwerk waar wijzigingen in het ene deel van het land invloed kunnen hebben op de bediening in andere delen van het land. Het ontwerp van de dienstregeling is in een vroeg stadium dan ook onderwerp van gesprek op de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels. Iedereen wordt op deze manier vanaf het begin meegenomen in de mogelijkheden en onmogelijkheden van alle wensen en ook de consequenties daarvan elders in het netwerk.

### *Vraag 4*

Waarom wordt NS via een extra tariefstijging gecompenseerd voor vraaguitval als gevolg van de reguliere tariefverhogingen (in verband met onder andere de hogere gebruikersvergoeding)? Is het niet een taak van NS om te zorgen dat zo min mogelijk reizigers afhaken in plaats van de prijs nog verder te verhogen waardoor het effect alleen nog wordt versterkt?

*Antwoord*

Volgens de Herschikkingsrichtlijn<sup>16</sup> moet ProRail alle kosten, die rechtstreeks voortvloeien uit het exploiteren van de treindienst, doorberekenen in de tarieven voor de gebruiksvergoeding. Wanneer op grond van een stijging van deze kosten ProRail een hogere gebruiksvergoeding vraagt, mag NS deze doorberekenen in de tarieven voor de reizigers voor zover het uitgaat boven de inflatie (CPI). Stijging van de gebruiksvergoeding als gevolg van de omstandigheid dat NS meer treinkilometers rijdt, mag niet worden doorberekend aan de reizigers. Ook prestatieregelingen en overige mogelijke heffingen (zoals bijvoorbeeld schaarsteheffing) die zijn bedoeld als prikkels om vervoerders tot optimaal gebruik van de infrastructuur te laten komen, worden niet doorberekend in de tarieven. Doorberekening in de tarieven mag NS zodanig doen dat de vervoersopbrengsten met hetzelfde bedrag stijgen, rekening houdend met het verwachte reizigersvolume zonder deze stijging en de met vraaguitval. Dit is ook zo opgenomen in de sinds 2005 geldende vervoerconcessie. Overigens is de tariefbepaling een van de elementen in de financiële kaders die in het onderhandelakkoord zijn vastgelegd. Uw Kamer is hierover geïnformeerd met een brief van 18 november 2011 (Kamerstuk 22 026, nr. 343) en heeft in 2012 deze koers gesteund.

*Vraag 5*

Waarom bevat de vervoerconcessie niets over de uitvoering van de motie OV-chip 2.0 van de leden De Boer en Dik-Faber?

*Antwoord*

Het uitvoeren van de motie OV-chip 2.0 vindt plaats in het kader van het NOVB, het betreft immers alle vervoerders. Via de concessie is geregeld dat NS de afspraken uit het NOVB moet uitvoeren. Daarom is de motie niet in de concessie als zodanig terug te vinden.

*Vraag 6*

Is de Staatssecretaris het met de ChristenUnie-fractie eens dat het systeem van tariefeenheden niet meer van deze tijd is? Is zij bereid van NS in de concessie te eisen dat voortaan het tarief zal worden gebaseerd op basis van het aantal kilometers volgens de kortste route?

*Antwoord*

In een schriftelijk overleg van mei 2013 is het systeem met tariefeenheden uitvoerig aan de orde geweest<sup>17</sup>. Toen is aangegeven dat bij iedere systeemwijziging er reizigers zijn die erop vooruitgaan en reizigers die erop achteruit gaan. De wijziging moet in totaal namelijk financieel neutraal zijn. Bovendien heeft wijziging van het stelsel van NS ook gevolgen voor andere spoorvervoerders, aangezien in het NOVB afspraken gemaakt zijn over interoperabele producten. Om die reden zal dit niet in de concessie worden opgenomen. Wel zal het gesprek met NS en het NOVB verder worden gevoerd over het tariefstelsel.

*Vraag 7*

<sup>16</sup> EU richtlijn tot instelling van één Europese spoorwegruimte, Richtlijn 2012/34/EU.

<sup>17</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 486

Mooi dat NS zich aansluit bij de onafhankelijke OV-klantenbarometer die de klantoordelen meet. Gaat dit ook per lijn gebeuren?

*Antwoord*

De wijze waarop aansluiting wordt gezocht bij de OV-klantenbarometer wordt de komende tijd verder uitgewerkt, waarbij de mogelijkheden en de kosten in beeld worden gebracht.

*Vraag 8*

Mooi ook dat de Staatssecretaris strenger gaat kijken naar de 10 drukste lijnen en de 10 slechtst presterende lijnen. Maar dat zijn toch niet 10 jaar dezelfde lijnen?

*Antwoord*

De extra focus op de aandachtstrajecten reizigerspunctualiteit en vervoer-capaciteit zal moeten leiden tot een verbeterde prestatie. Dit betekent dat na verloop van tijd een aanpassing van de trajecten is geboden. Een logisch eerste moment is het ijkmoment in 2017, zoals in de ontwerpvervoerconcessie is opgenomen.

*Vraag 9*

Waarom worden er geen bodemwaarden per corridor vastgesteld (waaronder de prestaties per corridor in ieder geval niet mogen zakken) conform aanbeveling 5 van de commissie Kuiken (dus naast een landelijke bodemwaarde die wordt berekend op basis van de prestaties over het hele netwerk)?

*Antwoord*

Conform de LTSA bevat de vervoerconcessie een beperkte set met prestatie-indicatoren. De prestatie-indicatoren «aandachtstrajecten ten aanzien van vervoer-capaciteit in de spits» en «aandachtstrajecten reizigerspunctualiteit» zoomen in op de minst presterende lijnen, waarmee naast het landelijke gemiddelden ook kan worden gesanctioneerd op afzonderlijke lijnen.

Daarnaast is met NS en Prorail de afspraak gemaakt dat op basis van informatie-indicatoren prestaties zoveel als relevant, gedifferentieerd in beeld worden gebracht.

*Vraag 10*

Er zijn nog te veel storingen en spoedreparaties. Er lopen verbeterprogramma's, maar is de Staatssecretaris ook bereid een prestatie-indicator te introduceren die storingen vertaalt naar aantal uitgevallen treinen en om een plafond te stellen op de reizigershinder als gevolg van geplande werkzaamheden?

*Antwoord*

In de ontwerpbeheerconcessie zijn twee prestatie-indicatoren opgenomen over storingen: «aantal TAO's (Treindienst Aantastende Onregelmatigheid)» en «klanthinder als gevolg van storingen infra». Laatstgenoemde indicator is een nieuwe indicator die nog ontwikkeld moet worden.

Aan de prestatie-indicatoren zijn bodem- en streefwaarden gekoppeld, zodat een duidelijk plafond wordt meegegeven aan (klanthinder als gevolg van) verstoringen.

De ambitie is vervat in de vorm van een streefwaarde 2019 voor deze prestatie-indicatoren, gericht op het verminderen van het aantal storingen en spoedreparaties.

Daarnaast zijn informatie-indicatoren in de beheerconcessie opgenomen over onder andere het aantal uitgevallen treinen en de gemiddelde hersteltijd van TAO's. Dit geeft voldoende mogelijkheden om te sturen op vermindering van storingen en de reizigershinder als gevolg daarvan.

*Vraag 11*

Wanneer komt NS met voorstellen over de bediening van bijvoorbeeld Luik? Waar moeten die plannen aan voldoen? Hoe stuurt de Staatssecretaris hier op? Of krijgt NS daar onbeperkt ruimte?

*Antwoord*

Voor het verbeteren en tot stand laten komen van grensoverschrijdende verbindingen, zoals naar Luik, is samenwerking en afstemming nodig tussen diverse partijen. Zie in dit kader het antwoord op vraag 7 van D66.

*Vraag 12*

De ChristenUnie-fractie mist afspraken over het automatisch omroepen van stations en bestemmingen in de trein, over een betere herkenbaarheid van treinen bijvoorbeeld met lijnnummers en over overstapinformatie op aansluitende bussen.

*Antwoord*

NS zal met andere partijen de ketenreis verbeteren. Met het klantoordeel over de ketenreis zal er zicht zijn op hoe reizigers dit ervaren. De specifieke door uw Kamer genoemde aspecten worden niet in de vervoerconcessie vastgelegd. Via de vervoerconcessie wordt NS aangestuurd op verbetering van de prestaties voor de reiziger, waar reisinformatie een onderdeel van is. In de vervoerconcessie is het prestatiegebied reisinformatie gedefinieerd. Het is aan NS om invulling te geven aan dit prestatiegebied. Via het vervoerplan wordt daar grip en regie op gehouden. Daarnaast is reisinformatie een van de onderwerpen waarover NS op grond van de vervoerconcessie overleg moet plegen met de consumentenorganisaties. Daarmee wordt vanuit het perspectief van de reiziger invulling gegeven aan reisinformatie.

*Vraag 13*

De Staatssecretaris stelt heel wat voorwaarden aan uitbreiding van samenloop met regionale vervoerconcessies. De ChristenUnie-fractie wil dat hier de reiziger centraal komt te staan. Als meer dan een bepaald percentage van de reizigers verder reist over het spoor dan het eindstation van de regionale lijn dan moet de regionale trein gewoon door kunnen rijden. Het kan toch niet zijn dat NS straks minder vaak naar Dordrecht gaat rijden, maar dat Arriva niet de treinen van de Merwedelinlijn mag laten doorrijden naar Rotterdam?

*Antwoord*

De concessie bevat bepalingen die vereisen dat NS tijdig overlegt met regionale spoorvervoerders over de ontwikkeling van de dienstregeling en deze in gezamenlijkheid verbetert door het optimaliseren van de aansluitingen voor de reiziger, teneinde een betere deur-tot-deurreis te realiseren. Grote stromen overstappende reizigers komen hierbij nadrukkelijk in beeld. De reiziger staat hierin centraal.

De bepalingen in de ontwerpvervoerconcessie geven ruimte aan NS en decentrale overheden of regionale vervoerders om binnen de formele grenzen van de concessies een integrale dienst (over de concessiegrenzen heen) voor de reizigers te ontwikkelen. Dit kan een interessante optie zijn wanneer er sprake is van aanzienlijke concessiegrensoverschrijdende vervoerstromen. Daarbij staat het belang van alle reizigers voorop. Er



worden wel voorwaarden gesteld dat het logistiek inpasbaar moet zijn en dat het NS niet belemmert in het nakomen van haar concessieverplichtingen.

Zie met betrekking tot de voorwaarden voor samenloop ook het antwoord op vraag 7 van de VVD.

*Vraag 14*

NS gaat veel meer overleggen met reizigersorganisaties en regionale overheden, bijvoorbeeld in het Nationaal Openbaar Vervoersberaad (NOVB). Maar wat als dit overleg geen resultaat heeft? De ChristenUnie-fractie wil een escalatiemodel in de concessie zodat dan de Staatssecretaris beslist.

*Antwoord*

Daar waar samenwerking gevraagd is, is vaak sprake van decentrale bevoegdheden. De ontwerpvervoerconcessie kan en mag hier geen doorzettingsmacht realiseren. De concessie biedt vooral het kader voor samenwerking. In 2016 wordt de samenwerking geëvalueerd. Mochten aanvullende maatregelen noodzakelijk blijken, dan zullen deze worden doorgevoerd.

*Vraag 15*

Waarom mogen decentrale overheden slechts over een deel van het vervoerplan adviseren? Geef ze volledig adviesrecht!

*Antwoord*

Belanghebbenden hebben adviesrecht op de onderwerpen die hen aangaan. Voor de decentrale overheden is dat het prestatiegebied deur-tot-deur reis, het prestatiegebied aangeboden vervoer en de bijbehorende doorkijk van vier jaar. Daarnaast wordt aan de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels, waar decentrale overheden ook aan deelnemen, gesproken over de ontwikkelingen in het OV en op het spoor.

*Vraag 16*

Ook in de aangescherpte concessie kan NS nog steeds de opening van nieuwe stations tegenhouden door het niet afgeven van een bedieningsgarantie. De Kamer heeft eerder in moties gevraagd dit veto te schrappen. De Staatssecretaris moet als concessieverlener beslissen over nieuwe stations en NS hoort dit uit te voeren en hooguit een adviserende rol te hebben. Waarom kiest de Staatssecretaris hier niet voor?

*Antwoord*

Zie hiervoor het antwoord op vraag 3 van de SP

*Vraag 17*

Waarom maakt de Staatssecretaris niet gewoon alle vervoerprestaties en beheerprestaties per lijn openbaar (aansluitend op aanbeveling 5 van de commissie Kuiken), en dan niet alleen een samenvatting van de informatie op een website, maar ook de brondata? Deze informatie is niet alleen van belang voor overheden maar ook voor reizigers(organisaties). Er zal wel meer openbaar worden maar hier komen nog afspraken in een beheerprotocol, dat vindt de ChristenUnie-fractie te vaag. Ook bevat de concessie nog allemaal voorbehouden over vertrouwelijkheid van gegevens (onder andere artikel 11, lid 3 en artikel 19, lid 4). NS en ProRail hebben toch niets te verbergen op dit punt? De ChristenUnie-fractie wil alle brondata van alle vervoerders nog dit jaar openbaar, zoals ook staat in de aangenomen motie van het lid Dik-Faber en ook geadviseerd door de commissie Kuiken. Hetzelfde geldt voor brondata over prestaties van ProRail (storingen, benutting capaciteit baanvakken, benutting snelheid



baanvakken, et cetera). Gaat de Staatssecretaris de concessies op dit punt nog aanpassen? Zo ja, op welke wijze?

*Antwoord*

Transparantie en openbaarheid van data raakt een aantal aspecten, waar hierna op in wordt gegaan.

Zoals ook is besproken in het debat van 1 oktober jl. is transparantie belangrijk. Het realtime ter beschikking stellen van brondata voor reisinformatie is als verplichting in artikel 37 van de concessie opgenomen. Dit is in overeenstemming met de afspraken die daartoe in het NDOV (Nationale Databank Openbaar Vervoer) zijn gemaakt. NS is gehouden de gegevens kostenloos en transparant ter beschikking van derden te stellen. Bij de gegevens die via de NDOV-afspraken beschikbaar zijn is er sprake van een licentie met afspraken over continuïteit en leveringszekerheid. Bij open data is dit niet per definitie het geval. Hierbij geldt dat in het NDOV voorwaarden worden gesteld dat de data alleen mag worden gebruikt voor reisinformatie en er geen misbruik van mag worden gemaakt. Overigens gelden deze afspraken voor alle vervoerders. Hiernaast geldt dat de prestatiegegevens van NS onder de nieuwe concessie openbaar worden gemaakt. Zo werkt NS op dit moment aan de invulling van artikel 6 uit de ontwerpvervoerc concessie over transparantie. Vanaf 2015 zullen alle scores op de prestatie- en informatie indicatoren in gedifferentieerde vorm via een website publiek toegankelijk worden gemaakt. Welke vorm van differentiatie per indicator mogelijk en zinvol is, wordt in overleg met de concessieverlener gedurende de looptijd van de concessie ontwikkeld.

Voorts kunnen decentrale overheden op hun verzoek de beschikking krijgen over alle informatie ten behoeve van beleidsontwikkeling, waaronder de vervoervraag en reizigersaantallen. Indien er sprake is van vertrouwelijke informatie, maken NS en decentrale overheden afspraken op welke wijze deze vertrouwelijkheid geborgd kan worden. Maar voor decentrale overheden komt deze informatie dus zonder meer beschikbaar.

## **50Plus/Klein**

*Vraag 1*

Hoe garandeert de Staatssecretaris dat boetes enerzijds goed zijn voor de reiziger en anderzijds NS daadwerkelijk stimuleren en dat reizigers bij een hogere boete niet slechts worden geconfronteerd met een hogere prijs voor het treinkaartje?

*Antwoord*

Zoals in het debat van 1 oktober reeds is aangegeven, zijn boetes een effectieve prikkel om NS te bewegen de afgesproken prestaties op de kwaliteit van de dienstverlening na te komen. Hier is de reiziger bij gediend, omdat dit zowel een basiskwaliteit als geleidelijke kwaliteitsverbetering garandeert. De opbrengst uit de boetes wordt door het ministerie, in samenspraak met de consumentenorganisaties besteed. Besteding zal in het verlengde van de LTSA liggen en ten goede komen van de reiziger.

*Vraag 2*

Ziet de Staatssecretaris het intrekken van de concessie als prikkel voor NS als een reële optie? Zo ja, hoe ziet het alternatief eruit en in hoeverre is dit reëel?

*Antwoord*

In het debat van 1 oktober is aangegeven juridisch advies te vragen naar de verdere invulling van de mogelijkheid die de Wet personenvervoer 2000 biedt om de concessie geheel of gedeeltelijk in te trekken. Toegezegd is dat uw Kamer vóór het krokusreces in 2015 de resultaten van dit advies ontvangt.

*Vraag 3*

Als NS de data niet aan derden levert conform bijlage 1 van het publicatiedocument NDOV, zoals omschreven in de concessie, is de Staatssecretaris dan bereid om hier een last onder dwangsom op te zetten, zoals zij in haar brief aankondigt als mogelijke sanctie voor het niet nakomen van afspraken?

*Antwoord*

In het algemeen geldt dat NS een last onder dwangsom kan worden opgelegd op het moment dat NS zich niet houdt aan een van de verplichtende bepalingen zoals die in de vervoerconcessie zijn opgenomen. Dat geldt ook voor de verplichting van artikel 37 om data aan te leveren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld