

Lijst van vragen – totaal

1

De evaluatie van de spoorwegwetgeving is gebaseerd op gegevens van de periode 2005–2007, het kabinetsstandpunt is ook gebaseerd op gegevens van na deze periode, kunt u globaal aangeven op welke belangrijke punten u veranderingen heeft geconstateerd in de periode na 2007?

2

Bent u het eens met de in de bijlage B bij de evaluatie gedane uitspraak van dr. M. Herweijer dat de weerstanden die de onderzoekers moesten overwinnen om bij ProRail en NS de benodigde gegevens te verwerven, groot waren? Is het waar dat u zelf soms ook moeite heeft met het vergaren van de noodzakelijke informatie bij zowel NS als ProRail? Mogen NS en ProRail weigeren om bepaalde gegevens aan u en de Kamer te verstrekken? Zo ja, op welke gronden?

3

Kunt u aangeven op welke wijze nieuwe stations, in gebieden waar de bevolking zeer snel groeit (groeikernen, nieuwbouwwijken), zodanig snel worden aangelegd dat nieuwe bewoners vanaf het begin de mogelijkheid krijgen met het openbaar vervoer te reizen?

4

Momenteel wordt voor de status van een station (aanleg en opening nieuw station, stoptrein-status of IC-status) het aantal instappers gebruikt. Kunt u aangeven in hoeverre daarbij stations in gebieden waar veel verkeerscongestie op de weg is, dit aantal instappers lager kan worden dan in een gebied waar dat probleem niet of minder speelt?

5

Kunt u aangeven in hoeverre u bij uw beleidsvoering afhankelijk bent van technische kennis van ProRail en NS?

6

Deelt u de mening van uw inspectie dat er handhaafbare veiligheidsnormen moeten komen in de beheerconcessie en de mening van de spoorpartijen dat er sprake is van versnipperde veiligheidsregelgeving? Welke conclusies trekt u daaruit?

7

Is in het kader van de evaluatie van de spoorwetgeving ook gesproken met de spooraannemers? Zo niet, kan dit dan alsnog gebeuren?

8

Waarop baseert u uw uitspraak dat de samenwerking tussen de spoorbeheerder en de vervoerders de afgelopen jaren verbeterd is? Is dit in uw ogen nu ook beter dan 10 jaar geleden?

9

Welke (extra) maatregelen gaat u nemen om na een aantal jaren van tegenvallende resultaten er alsnog zorg voor te dragen dat u in uw kabinetsperiode gemiddeld 5 procent reizigersgroei per jaar bereikt?

10

Hoe wilt u sturen op cultuurveranderingen binnen NS en ProRail, terwijl er tegelijkertijd gestuurd wordt op efficiëntie en maatschappelijk rendement? Wat betekent «sturen op cultuurveranderingen» in de praktijk, ook gelet op de andere speerpunten? Welk criterium is leidend?

11

Waarom is de plicht tot het voeren van een gescheiden boekhouding voor spoorwegondernemingen die zowel personen als goederen vervoeren niet strikt geïmplementeerd? Wat gaat u daar aan doen?

12

Welke sturingsmogelijkheden hebt u bij de bepaling van de tarieven door de beheerder, nu en in de toekomstige situatie? Worden mogelijkheden tot beïnvloeding door u (en daarmee indirect de Kamer) van de tarieven vergroot of verkleind in het voorgestelde beleidskader?

13

Wordt de autonomie van ProRail met betrekking tot de totstandkoming van de gebruiksvergoeding ten opzichte van de vervoerders, respectievelijk ten opzichte van u, vergroot of verkleind in het voorgestelde beleidskader?

14

Wat zijn de status en de «hardheid/afdwingbaarheid» van het weergegeven beleidskader voor de gebruikersvergoeding? Maakt u, gegeven de in de evaluatie gesignaleerde problemen, alsnog gebruik van de wettelijke mogelijkheid om een AMvB gebruiksvergoeding op te stellen? Zo nee, hoe moet voetnoot 1 op pagina 17 van het kabinetsstandpunt geduid worden? Zo ja, wat wordt straks wel en niet in deze AMvB vastgelegd?

15

Hoe verhouden de uitgangspunten voor een zuivere berekening van de gebruiksvergoeding onder het kopje «duidelijkheid» (kostendekkendheid, nieuwe kostensoorten, tariefsdifferentiatie) zich tot de beperkingen die vervolgens onder het kopje «stabiliteit» worden opgelegd aan de tarieven voor de komende jaren (gematigde lijn moet worden gevolgd, geen hogere jaarlijkse tariefstijgingen dan die van de afgelopen jaren)?

16

Betekent uw uitspraak dat de benodigde wetswijziging (waardoor het niet meer mogelijk is om te onderhandelen over de tarieven van de gebruikersvergoeding) wordt doorgevoerd, dat er geen AMvB meer nodig is? En wat is de status van deze wetswijziging?

17

- a. Wat wordt in het beleidskader gebruiksvergoeding concreet verstaan onder het introduceren van nieuwe kostensoorten gericht op prikkels voor efficiënter gebruik en optimale benutting van het spoor? Hoe kunnen dergelijke prikkels geïntroduceerd worden als gelijktijdig ook de eis wordt gesteld dat nieuwe kostensoorten in principe niet mogen leiden tot hogere kosten voor de reiziger en de verlader?
- b. Wat is het verschil tussen deze «nieuwe kostensoorten» en de mogelijkheid die de beheerder heeft tot tariefsdifferentiatie op het gebied van kwaliteit en milieukosten?
- c. Kan nader worden gespecificeerd in welke concrete gevallen de beheerder tarieven mag differentiëren (prijsmechanisme)?
- d. Kan een overzicht gegeven worden van de mate waarin ProRail thans gebruik maakt, respectievelijk voor 2010 en later voornemens is gebruik te gaan maken, van de op pag. 88 van de evaluatie genoemde mogelijkheden, zoals schaarsteheffingen, milieudifferentiatie, kortingsregelingen, prestatieregelingen en annuleringsvergoedingen?
- e. Hebt u mogelijkheden om op het punt van tariefsdifferentiatie op beleidmatige gronden (benutting, kwaliteit, milieu) te sturen en/of te interveniëren? Zo ja, welke? Zo nee, waarom wordt het aan de

beheerder overgelaten of er bijvoorbeeld wel of geen milieubeleid gevoerd wordt in de spoorsector?

- f. Welke mogelijkheden heeft u om de tarieven die ProRail heeft vastgesteld in de netverklaring 2010 gewijzigd te krijgen? Kunt u aangeven hoe hoog deze tarieven zijn en duidelijk maken waarom volgens u sprake is van een te grote tariefschok?

18

Als de prijsdifferentiatie leidt tot hogere prijzen, wat zal er dan met deze extra opbrengsten gebeuren, gezien het feit dat er geen sprake mag zijn van hogere inkomsten bij de beheerder?

19

Volgt uit de mogelijke prijsdifferentiatie bij de gebruiksvergoeding dat «vuil» materieel meer zal moeten betalen dan nieuwer en daardoor «schoner» materieel?

20

Wordt er bij deze prijsdifferentiatie rekening gehouden met de realistische afschrijving van het rijdend materieel?

21

Op welke wijze zullen de vervoerders betrokken worden bij de prijsdifferentiaties?

22

Kunt u een voorbeeld noemen van een lijn, aangewezen door u, waar meer dan de aan het gebruik gerelateerde kosten voor worden gerekend? Op grond van welke argumenten zou dit kunnen gebeuren? Hoeveel hoger kunnen deze kosten dan zijn?

23

Hoe gaat u concreet uitvoering geven aan het beleidspunt transparantie? Wat gaat ProRail hiervoor doen? Hoe gaat u ervoor zorg dragen dat ProRail daadwerkelijk meer openheid zal betrachten en inzicht zal geven aan de NMa, de vervoerders en het ministerie over de kostenstructuur en de gebruiksvergoedingssystematiek?

24

In hoeverre vindt u het wenselijk dat de verhoging van de gebruikersvergoeding van ProRail door NS rechtstreeks wordt doorberekend aan de reiziger?

25

Hoe heeft de gebruiksvergoeding voor de personenvervoerders en voor de goederenvervoerders zich de afgelopen jaren ontwikkeld? Welke tendens verwacht u voor de komende jaren?

26

Laat het plan, dat zich richt op een gematigde ontwikkeling van de tariefstijgingen, wel ruimte voor innovatieve nieuwe plannen, die soms om hogere kosten vragen? Of worden de kosten van dergelijke plannen verdeeld over meer jaren dan bij andere projecten?

27

Welke definitie is in de evaluatie gehanteerd voor «aanvragen» van capaciteit, waarvan er volgens de evaluatie 99,1–100% zijn goedgekeurd? Is dit het percentage oorspronkelijke aanvragen die ongewijzigd zijn goedgekeurd? Zo nee, kunt u ook dit percentage geven?

28

Kunt u aangeven hoeveel (al dan niet informele) aanvragen de afgelopen jaren zijn gewijzigd (bijvoorbeeld door het vooroverleg) ten einde goedgekeurd te worden of zijn ingetrokken?

29

Waarom geeft u voorrang aan personentreinen? Welke effect hebben spitsvertragingen op de goederentransporten?

30

Hoe sluit het voorrang geven aan passagierstreinen aan bij het streven van dit kabinet naar grotere inzet op de transportmodaliteit spoor?

31

Hoe wilt u de wijziging van de AMvB capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, om regionaal personenvervoer bij overbelastverklaring, waar mogelijk, in de spits voorrang te geven op goederenvervoer, vormgeven?

32

Kan bovengenoemde wijziging van de prioriteringsregels ertoe leiden dat het nog lastiger zal worden om internationale treinpaden voor goederenvervoer te maken dan het nu volgens ProRail al is?

33

Op welke wijze gaat u het klantgerichter werken van ProRail in het capaciteitsverdelings-proces bewerkstelligen?

34

Hoe kunnen de door het kabinet gewenste verbeteringen (betrekken van alle gerechtigden op een zorgvuldige manier, vergroten van de transparantie, geven van een toelichting op keuzes en adviezen, betrekken van partijen bij uitvoeringsregelingen en gebruiksvergoedingen) worden afgedwongen en gemonitord?

35

- a. Hoe wordt in de huidige processtructuur van capaciteitsaanvragen invulling gegeven aan het principe dat ook knelpunten die in de nabije toekomst overbelast zullen worden overbelast moeten worden verklaard en een capaciteitsvergrotingsplan moeten krijgen?
- b. Wordt vervoerders ook expliciet gevraagd naar hun capaciteitsbehoefte in de nabije toekomst (en dus niet alleen het komende jaar)?
- c. Komt er een formele basis voor het door de decentrale overheden gewenste periodiek overleg met ProRail?
- d. Kan overleg tussen ProRail en decentrale overheden over toekomstige plannen ook leiden tot overbelastverklaringen en wordt dit in de bedrijfsprocessen van ProRail gegarandeerd? Zijn de decentrale overheden standaard gesprekspartner hierbij?
- e. Kunt u een voorbeeld geven van een overbelastverklaring die het resultaat is van een plan van een decentrale overheid (concessieverlener) en niet van een vervoerder?
- f. Hoe verhoudt het proces van overbelastverklaren voor de nabije toekomst zich tot het MIRT-spelregelkader?

36

Wat vindt u van het voorstel om goederentreinen die beter scoren op milieu (uitstoot en geluid) bij capaciteitsproblemen voorrang te geven op treinen die slechter scoren op dit gebied?

37

Hoe staat het nu met de ombouw van lawaaiig materieel? Zijn hiervoor alle materialen goedgekeurd en beschikbaar?

38

Waarom wilt u wel een onafhankelijke geschilbeslechting voor de spoorbedrijven maar niet voor de treinreizigers?

39

Welke maatregelen neemt u opdat het zicht op de te nemen maatregelen in relatie tot de capaciteitsknelpunten voor de overige betrokkenen en uzelf in het proces van de totstandkoming van capaciteitsvergrotingsplannen duidelijk wordt?

40

Gaat een capaciteitsvergrotingsplan automatisch tot uitvoering van de capaciteitsmaatregelen horen, en ook tot opname in het MIRT (bij aanleg of aanpassing van infrastructuur)?

41

Kunt u ook aangeven welke effecten de plannen voor spoorboekloos rijden van de NS hebben op de capaciteit van het spoor? Zal dit leiden tot meer overbelasting? Kunt u reeds ingaan op de huidige situatie met de lopende testen voor spoorboekloos rijden?

42

Kunt u toelichten waarom u ervoor kiest om voor de problemen, die onder andere regionale vervoerders, de NMa en de commissie Sorgdrager signaleren, bij de levering van faciliteiten (mogelijkheden op stations en bijkomende diensten en voorzieningen) door NS aan regionale vervoerders, op te lossen via regulering en niet via een systeemverandering waardoor NS niet langer verantwoordelijk zou zijn voor de non-discriminatoire toegang tot deze faciliteiten?

43

- a. Wat wordt precies bedoeld met «de gedragslijn» als het gaat om het voornemen van het kabinet om via de gedragslijn de samenwerking tussen de beheerder ProRail en de kleine(re) vervoerders te zullen verbeteren?
- b. Welke mogelijkheden hebt u op dit moment om de samenwerking van ProRail met kleine(re) vervoerders te monitoren en betere samenwerking af te dwingen? Wat gaat daarin veranderen?
- c. In hoeverre kunt u het toezichtbeleid van de NMa beïnvloeden? Hoe wordt de NMa Vervoerkamer geacht in haar toezicht bij te dragen aan een betere samenwerking tussen ProRail en de kleine(re) vervoerders?

44

Wat is de taakverdeling tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Financiën waar het gaat om uw streven naar meer maatwerk in de relatie met ProRail? Kunt u tevens ingaan op de vraag welke duidelijkheid er met betrekking tot de onderhandelruimte moet komen?

45

- a. Voert ProRail momenteel branchevreemde of commerciële activiteiten uit? Zo ja, welke, en worden die straks gedwongen afgebouwd?
- b. Wat wordt in dit verband bedoeld met de op pagina 30 van het kabinetsstandpunt genoemde prestatie-indicator «werken voor derden»? Voor welke «derden» mag ProRail wel en niet werken, nu en in de toekomst?

46

Kunt u aangeven waarom ProRail als uitvoeringsorganisatie van Verkeer en Waterstaat in de vorm van een ZBO op meer afstand van het ministerie staat dan Rijkswaterstaat terwijl u stelt dat de positie van ProRail voor rail niet anders is dan Rijkswaterstaat voor de weg en het water?

47

Waarom kiest u er voor om bij ProRail te sturen als aandeelhouder en concessieverlener en niet, zoals Rijkswaterstaat, bij uw ministerie onder te brengen? Welke voor- en nadelen ziet u ten aanzien van het onderbrengen van ProRail bij uw ministerie?

48

Kunt u aangeven in hoeverre er synergievoordelen te behalen zijn als ProRail en Rijkswaterstaat in één uitvoeringsorganisatie zouden zitten? Welke argumenten zijn er voor een aparte uitvoeringsorganisatie voor het spoor?

49

Waarom zou ProRail in een privaatrechtelijke vorm (een BV) beter kunnen samenwerken met vervoerders dan in een publiekrechtelijke vorm (ZBO of agentschap)?

50

Biedt het (op termijn) omvormen van ProRail tot een publiekrechtelijke organisatievorm meer of minder mogelijkheden voor aanscherping van de aansturing, de focus en de rol van ProRail als publieke dienstverlener, dan de huidige positionering? Hoe lang zou een structuurwijziging, nodig om van ProRail een ZBO te maken, in beslag nemen? Welke kosten zouden daarmee gemoeid zijn?

51

Waarom wordt een eventuele aanpassing van de rechtsvorm van ProRail door u gezien als een fundamentele stelselherziening?

52

Wat bedoelt u met synergieverlies?

53

Hoe vaak heeft de overheid als aandeelhouder de afgelopen jaren een inhoudelijke keuze van ProRail afgedwongen of tegengehouden?

54

Is de door u gehanteerde definitie van de sturing van ProRail ook helder voor ProRail?

55

- a. Kunt u de term «verlicht structuurregime» nader duiden?
- b. Wat verandert er concreet als in september het verlicht structuurregime voor ProRail van toepassing wordt?
- b. Kan uiteen gezet worden hoe door u «nadere invulling» gegeven zal worden aan het beloningsbeleid van ProRail? Hoe zal het beloningsbeleid er uit komen te zien?
- c. Kan meer concreet worden gemaakt hoe u financiële prikkels gaat inbouwen voor het management van ProRail? Om welke bedragen gaat het en op basis waarvan zal het management worden afgerekend?

56

- a. Waarom wordt er wel een aparte toezichtafdeling voor ProRail

- gemaakt binnen het ministerie wat betreft de aandeelhoudersrol en niet wat betreft de rol van toezichthouder op de prestaties van ProRail?
- b. Welke voordelen en welke nadelen ziet u voor het organisatorisch scheiden van beleid en toezicht met betrekking tot ProRail?
 - c. Wat is er de ratio van om de rol van aandeelhouder van ProRail organisatorisch los te maken van de huidige directie Spoorvervoer, maar niet over te dragen aan het ministerie van Financiën?

57

Waarom kiest u ervoor om ProRail en NS het voortouw te laten nemen bij het opstellen van respectievelijk het beheerplan en het vervoerplan? Als u uw ambities wilt verwezenlijken als aandeelhouder en concessieverlener, kunt u toch beter zelf het voortouw hiertoe nemen?

58

- a. Kunt u toelichten op welke wijze u controleert of ProRail efficiënter is gaan werken, zoals ProRail de afgelopen periode vaak heeft geclaimd?
- b. Kunt u, op basis van de evaluatie en de achterliggende stukken daarbij, nog eens op een kernachtige, samenvattende wijze laten zien hoe de doelmatigheid bij ProRail zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld, zo mogelijk inclusief cijfers en indicatoren over het jaar 2008?
- c. Wat wordt precies bedoeld met de constatering op pag. 175 van de evaluatie dat er «indicaties zijn» dat er verdere efficiencyvoordelen gerealiseerd kunnen worden bij de routinematige kernactiviteiten van ProRail, die nodig zullen zijn om de reeds opgelegde taakstellingen voor de komende jaren in te vullen? Welke indicaties zijn dat? En welke bedragen zijn in het verleden en voor de toekomst ingeboekt als efficiencytaakstelling?
- d. Welke maatregelen kunt u nemen om de doelmatigheid bij ProRail te vergroten? Hoe wordt de doelmatigheidsontwikkeling bij ProRail gemonitord?
- e. Onderschrijft u de volgende conclusie van de visitatiecommissie (op pag. 80 van haar rapport): «Alles overziende moet niettemin worden vastgesteld dat de sturing op de doelmatigheid een van de zwakke schakels is binnen het systeem.»?
- f. Hebt u inzicht in de wijze waarop de efficiencydoelen door ProRail worden bereikt? Beschikt u over indicatoren die aantonen dat hier geen sprake is van uitgesteld werk?

59

- a. Wat gaat u daadwerkelijk doen waar het de uitbreiding van het interventie- en handavingsinstrumentarium ten aanzien van ProRail betreft? Wanneer zal de Kamer hier verdere informatie over ontvangen?
- b. Betekent uw uitspraak dat het kabinet het handavingsinstrumentarium uitbreidt, dat de vervolgens genoemde opties (boete-instrumentarium, aanwijzingsbevoegdheid, opschorten subsidie) op termijn daadwerkelijk geïntroduceerd gaan worden?
- c. Kunt u aangeven of u nog andere handavingsinstrumenten ziet?
- d. Op welke zaken zou een aanwijzingsbevoegdheid ten aanzien van ProRail betrekking hebben?
- e. Waarop is het voornemen van het kabinet om het handavingsinstrumentarium voor ProRail uit te breiden, los van het rapport van de Algemene Rekenkamer?
- f. Hoe staat dit voornemen in verhouding tot de constatering op pag. 115 van de evaluatie, dat de noodzaak tot aanvullend instrumentarium in de relatie tot ProRail niet is gebleken?

60

Wanneer zal de Kamer nadere informatie over de mogelijkheden omtrent het beheer van de Betuweroute ontvangen?

61

- a. Is het denkbaar dat ProRail in de toekomst haar kerntaken ook buiten Nederland mag aanbieden?
- b. Is het denkbaar dat buitenlandse beheerders losliggende delen van het Nederlandse spoornet gaan beheren?
- c. Wat is de definitie die u hanteert voor de term «losliggende delen»?
- d. Wanneer neemt u een besluit over het beheer van losliggende delen van het Nederlandse spoornet? Kunt u aangeven welke overwegingen er ten grondslag liggen aan de keuze om losliggende delen eventueel aan een andere beheerder te gunnen? Welke voordelen zijn hier mogelijk aan verbonden?
- e. Wie zal, op basis van welke criteria, besluiten wie het beheer voert op de losliggende delen van het Nederlandse spoornet?

62

Vindt u dat met de organisaties in het LOCOV de publieke belangen voldoende geborgd zijn? Zou u niet nog meer specifieke groepen (potentiële) reizigers in het LOCOV vertegenwoordigd willen zien, zoals automobilisten die de overstap naar de trein nog moeten maken, of incidentele reizigers?

63

Waarom heeft het LOCOV slechts adviesrecht en geen instemmingsrecht?

64

Overweegt u wellicht de parameter reizigerspunctualiteit in te voeren omdat punctualiteit als parameter ervoor kan zorgen dat een trein op tijd vertrekt maar daardoor niet wacht op een aansluitende trein die net te laat is?

65

Kunt u aangeven hoe uitgevallen treinen worden meegewogen in het percentage vertraagde treinen en de reizigerspunctualiteit? Kunt u aangeven of er bewust voor wordt gekozen treinen helemaal te laten uitvallen zodat de punctualiteitscijfers beter zijn?

66

- a. Kunt u inzichtelijk maken wat de variabele beloning voor bestuurders van NS inhoudt, in cijfers? Wanneer ontvangen de bestuurders hun beloning?
- b. In hoeverre overweegt u de prestaties van NS en ProRail (meer) te koppelen aan de bonussen van de directie en het tussenmanagement?
- c. Wat vindt u van het idee om bij slechte prestaties van NS en ProRail (grote vertragingen en uitval van treinen) de medewerkers van beide concerns te verplichten in de periode erna uitleg te komen geven aan de reizigers over de ontstane problemen?

67

Wat is uw mening over het advies van de Visitatiecommissie om de inbreng van de consumentenorganisaties te verstevigen door hen meer financiële armslag te geven om expertise in te huren?

68

Is er een overzicht beschikbaar van de prestaties, met name met betrekking tot vervoersgroei, punctualiteitsverbetering en klanttevredenheid, van de decentrale spoorvervoerders en NS, op basis

waarvan de presentaties van de verschillende vervoerders met elkaar kunnen worden vergeleken?

69

Voor NS wordt in de evaluatie sterk benadrukt dat punctualiteit en klanttevredenheid zijn verbeterd; hoe verhouden deze cijfers zich tot de prestaties van vervoerders op de lokale lijnen op deze gebieden?

70

Waarom gaat u alleen uit van een zorgplicht van NS in de vervoersconcessie (uitgewerkt in een rapportageverplichting) om het aangeboden vervoer te richten op reizigersgroei? Kunt u aangeven waarom het spoor hier wezenlijk zou verschillen van het regionaal openbaar vervoer waar in verschillende concessies wel degelijk expliciet wordt gestuurd op groei en er zelfs prikkels zijn voor de vervoerder om deze groei te bereiken?

71

Met de omzetting van de punctualiteitsindicator van 3 naar 5 minuten is het lastig om toekomstige punctualiteit te vergelijken met resultaten uit het recente verleden. Kunt u toelichten hoe deze vergelijking toch mogelijk blijft?

72

- a. Kunt u meer en duidelijker informatie geven over de gewenste uitbreiding van het interventie- en handhavingsinstrumentarium ten aanzien van NS? Welke instrumenten wilt u toevoegen en waarom? Hoe worden deze juridisch geborgd?
- b. Waarvoor zal een boete worden ingevoerd en wie mag die boete toekennen?
- c. Wat is de logica van een aanwijzingsbevoegdheid ten aanzien van NS, wie krijgt deze bevoegdheid en wat houdt deze in?

73

- a. Hoe toetst u op het ogenblik de bewering van NS of een bepaalde gewenste wijziging van de dienstregeling (bijvoorbeeld zoals ontstond bij station Hoogeveen) een sluitende businesscase heeft? Zijn hiervoor vaste procedures en rekenmodellen welke ook door het ministerie en buitenstaanders zijn te doorgronden? Is daarbij ook inzicht in de wisselwerking tussen sprinters en intercity's?
- b. Hoe wordt hierbij omgegaan met bedrijfsgevoelige informatie? Is er overeenstemming met NS wat in dit soort kwesties als bedrijfsgevoelige informatie kan worden beschouwd en wat niet? Hoe verhoudt zich dat in uw ogen tot Artikel 68 van de Grondwet, dat de inlichtingenplicht van het kabinet regelt?
- c. Op basis waarvan hebt u besloten een startsubsidie te geven voor het vervoegd introduceren van extra treinen in het actieplan spoor?
- d. Is er geen behoefte aan een meer transparante structuur voor meer- of minderwerk?

74

Wat is de concessieprijs die NS vanaf 2009 gaat betalen? Welk effect zal dit hebben op de tarieven van de vervoersbewijzen?

75

Hoe wordt gewaarborgd dat de concessieprijs daadwerkelijk leidt tot efficiëntie en niet tot ongewenste neveneffecten (bijvoorbeeld prijsverhogingen)? Hoe verhoudt de concessieprijs zich tot de prijs die centrale overheden betalen voor gebruik van het railnet?

76

- a. Waarom is er voor gekozen om een deel van de opbrengstenstijging van NS te investeren in de versterking van de financiële positie van de NS als geheel?
- b. Kunt u aangeven in hoeverre de NS haar basis financieel mag verbeteren terwijl tegelijkertijd de reizigerstarieven worden verhoogd?
- c. Welke resultaten zijn met de investeringen in uitbreiding van het aanbod en kwaliteitsverbetering gerealiseerd?

77

- a. Kunt u toelichten op welke wijze het hoofdrailnet is vastgesteld en welke overwegingen daarbij een rol speelden?
- b. Welke voor- en nadelen ziet u ten aanzien van het onderbrengen van het decentrale spoor bij het hoofdrailnet?
- c. Kunt u aangeven welke concrete alternatieve modellen zullen worden meegenomen in het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet?
- d. Kunt u de Kamer vooraf informeren over de opzet van dit onderzoek en achteraf informeren over de resultaten daarvan?
- e. Wordt daarbij ook de variant waarbij het sprintertransport wordt losgekoppeld van het intercity vervoer onderzocht?
- f. Hoe wordt ingeval dat sprinters en intercity's onder dezelfde vervoerder vallen, voorkomen dat de kwaliteit van het sprintertransport in de Randstad verhoudingsgewijs lager is dan op de gedecentraliseerde lijnen doordat de vervoerder voorrang geeft aan het meer lucratieve intercitytransport?

78

Wat zijn de gevolgen voor de concessie vanaf 2015 voor het hoofdrailnet als NS niet meewerkt aan het aanscherpen van de huidige concessie?

79

Hoe wilt u zowel op publiek belang als efficiëntie sturen? Welk begrip is dan leidend? Hoe wilt u deze soms tegenstrijdige doelen laten samenkomen?

80

Vindt u dat er genoeg personenvervoerders in Nederland actief zijn om te kunnen spreken van een afdoende concurrentie om het spoor?

81

Deelt u de mening dat de NS reisinformatie met andere vervoerders zou moeten delen en vice versa zodat NS ook meer zou kunnen wijzen op de andere vervoerders en omgekeerd? Zo ja, hoe gaat u hiervoor zorgen? Zo nee, waarom niet?

82

Hoe kan het dat de aankomst- en vertrektijden van decentrale vervoerders niet goed afgestemd zijn op die van de NS?

83

- a. Wat vindt u van de suggestie van de commissie Sorgdrager om ProRail meer armslag te geven om beter in te kunnen springen op de behoeften van regionale vervoerders en hun concessieverleners ten aanzien van infrastructuur?
- b. Ziet u een gebrek aan kennis bij de decentrale overheden als de voornaamste reden waarom zij tot op heden geen gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid om kaderovereenkomsten met ProRail af te sluiten? Zo ja, wat vindt u van de opmerking van de commissie Sorgdrager dat de systematiek van de jaarlijkse financiering van

ProRail en de beperkte duur van de beheersconcessie moeilijk te combineren zijn met meerjarige afspraken tussen een decentrale overheid en ProRail? Zo nee, wat is volgens u dan wel de voornaamste reden daarvoor en wat is het kabinet voornemens daaraan te doen? Wat moet er in de wet en/of de praktijk veranderen om de kans groter te maken dat in de toekomst wel kaderovereenkomsten worden gesloten?

- c. Is het voorleggen van regionale concessies ter advisering aan ProRail niet veel te laat om eventuele regionale wensen te realiseren? Zou er niet in een veel eerder stadium al over regionale wensen gesproken moeten worden zodat er ook eerder over kan worden gegaan tot overbelastverklaring?

84

Welke voor- en nadelen ziet u ten aanzien van een situatie waarin ProRail het spooronderhoud en -aanleg zelf zou uitvoeren in plaats van dit aan te besteden?

85

Kunt u de uitvoeringsagenda uitbreiden met een vierde kolom waarin steeds per maatregel is aangegeven of, en zo ja, hoe en wanneer, de Kamer betrokken wordt bij de besluitvorming over de voorgestelde maatregel?

86

Kunt u aangeven welke rol u ziet voor de Kamer bij de operationele uitvoering van de spoorwetgeving? Kunt u aangeven op welke manier de Kamer het beste bij de uitvoering van de spoorwetgeving en het functioneren van het spoorsysteem betrokken kan worden, zonder te veel op detailniveau betrokken te worden?

87

Hoe zou u graag zien dat er vorm wordt gegeven aan de samenwerking tussen de Kamer, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Financiën en NS en ProRail? Kunt u daarbij ook ingaan op de samenwerking op de verschillende onderdelen (vervoerplan, beheerplan, aansturing)?