

LIJST VAN VRAGEN

1

Welke consequenties hebben de plannen om reguliere treinen te laten rijden over de HSL voor de afspraken in PHS?

2

- a. *Welke zekerheid is er dat het de NS nu wel lukt om hogesnelheidstreinen te laten rijden?*
- b. *Is er bijvoorbeeld zekerheid dat de bestelde treinen daadwerkelijk operationeel zijn op korte termijn of bestaat het risico dat dit niet lukt en er alsnog treinen besteld moeten worden bij een leverancier die wel in staat is hogesnelheidstreinen te leveren?*
- c. *Hoeveel jaren vertraging gaat dat opleveren?*

3

- a. *Waarom levert medeaandeelhouder Air France-KLM geen aandeel in de schade die de Nederlandse Staat lijdt door het openbreken van de bestaande HSL-concessie?*
- b. *Gezien hun aandeel van 10% in HSA zou toch een schadevergoeding van ontheffing van de plichten uit de bestaande concessie ter grootte van 10% ofwel circa € 100 miljoen redelijk zijn?*

4

Welke rol speelt de KLM nog in HSA?

5

Wat zijn de minimale eisen voor treinbediening tussen twee grootstedelijke regio's?

6

Indien de verbinding Rotterdam – Breda straks via de HSL-Zuid wordt gereden, wat zou dan vanuit het perspectief van de reiziger een volwaardig alternatief zijn om niet via de HSL-Zuid te moeten rijden?

7

Bent u van mening dat er tussen twee stedelijke regio's (met meer dan 250 000 inwoners ieder) minimaal een verbinding op IC kwaliteit dient te worden aangeboden?

Zo ja, bent u van plan ook op dit vlak een kwaliteitseis in de concessie voor het Hoofdrailnet op te nemen?

8

Hoe kan het dat tussen twee stations met beiden de Intercitystatus en gelegen aan hetzelfde spoor geen intercityverbinding meer wordt geambieerd?

9

Waarom worden de auto en P+R voorzieningen niet expliciet genoemd bij het voor- en natransport?

10

Is er bij de nieuwe concessie nog sprake van dat passagiers van te voren moeten reserveren voor de HSL? Zo ja, is het niet beter hier vanaf te stappen om zo de drempel voor de reiziger te verlagen?

11

- a. *Kan worden aangegeven waarom niet is gekozen voor «Het Nieuwe Spoorplan, aanvullen en versterken» van FMN (Federatie Mobiliteits-bedrijven Nederland)?*
- b. *Heeft FMN daadwerkelijk een bod neergelegd of kunnen neerleggen voor uitvoering van hun plan?*
- c. *Wat zou naar schatting de opbrengst van de concessies zijn als NS en FMN-bedrijven gaan rijden op het spoor conform het eerder genoemde FMN-plan?*

12

Kunt u aangeven of de NS nu 101 miljoen per jaar voor de concessie gaat betalen vanaf dit jaar of pas in 2015?

13

Kunt u aangeven of het juridisch mogelijk is om de concessie onderhands te gunnen aan een andere vervoerder indien zij bereid zijn meer dan 101 miljoen per jaar te betalen?

14

Geldt het maximum tarief van 30% toeslag op de HSL-Zuid alleen voor de Fyra of ook voor Thalys en reguliere treinen?

15

Welk aandeel in de opgelopen achterstanden van de concessiebetalingen neemt de KLM, als partner in de HSA, voor haar rekening? Hoe is dit bedrag tot stand gekomen?

16

- a. *Waarom kiest u voor een concessie van 10 jaar en niet voor een concessie van 15 jaar met eventueel een tussentijds weegmoment? Kunt u beargumenteren waarom de uitzonderingsgevallen uit de EU-regelgeving niet van toepassing zouden zijn?*
- b. *Deelt u de mening dat een langere concessie het mogelijk maakt materieel over een langere termijn af te schrijven waardoor mogelijk voor het zelfde geld meer treinkilometers aan de reiziger kunnen worden geboden voor hetzelfde geld?*

17

Hebt u doorgerekend wat de gevolgen zijn voor het aantal reizigers en reizigerskilometers van (1) een scenario met een toeslag van 30%, (2) een scenario met een hogere toeslag (3) een scenario met een lagere toeslag, en (4) een scenario zonder toeslag? Wat zijn hiervan de resultaten?

18

- a. *Wat wordt bedoeld met een tarief dat maximaal 30% hoger ligt dan het tarief van het Hoofdrailnet? Wordt daarbij uitgegaan van het huidige tariefsysteem met zogenaamde tariefeenheden?*
- b. *Deelt u de mening dat reizigers via de HSL al een toeslag betalen doordat tussen Schiphol en Rotterdam met dezelfde hoeveelheid tariefeenheden wordt gerekend als via de oude route langs Leiden terwijl de afstand korter is? Deelt u de mening dat de reiziger hierdoor in feite twee keer een toeslag betaald en dat daardoor effectief de toeslag hoger kan zijn dan 30%?*
- c. *Kunt u aangeven wat de gemiddelde snelheid is op het traject Amsterdam Centraal-Rotterdam via de HSL en daarbij uitgaan van de hemelsbrede afstand tussen beide stations? Kunt dit vergelijken met de gemiddelde snelheid, hemelsbreed gezien, voor het traject Groningen-Zwolle? Vindt u op grond van deze vergelijking nog steeds dat een toeslag van 30% gerechtvaardigd is voor de HSL-Zuid?*

- d. *Geldt de limiet van 30% ook voor abonnementen of alleen voor losse kaartjes?*
- e. *Geldt de toeslag voor alle treinen over de HSL-Zuid dus ook voor de nieuwe intercity's Den Haag-Eindhoven?*
- f. *Deelt u de mening dat reizigers met de introductie van de HSL-Zuid in feite maar twee keuzes hebben: of langer onderweg zijn dan in de oude dienstregeling, of meer betalen en iets sneller op de bestemming zijn?*
- g. *Betekent het handhaven van een toeslag dat reizigers elke keer als ze op het station komen apart een toeslag moeten regelen bij de automaat als ze voor hun reis gebruik maken van een trein over de HSL-Zuid als ze hier geen abonnement voor hebben? Deelt u de mening dat dit ten koste gaat van het reisgemak van «reizen op saldo» dat juist door de OV-chipkaart mogelijk is geworden?*
- h. *Bent u bereid het principe van «meer betalen voor meer snelheid» ook toe te passen op de rest van het hoofdrailnet en dus stoptreinen goedkoper te maken dan intercity's?*

19

- a. *Wat bedoelt u precies met de randvoorwaarde «consequenties voor samenloop»? Wat is de aanleiding om een risico te zien in samenloop? Het maakt toch niet uit welke vervoerder ergens rijdt voor de capaciteit op het spoor? Als de reiziger met hoofdletter R voorop staat dan moet een eventueel capaciteitsknelpunt toch gewoon worden opgelost?*
- b. *Kunt u daarom exact (en dus meetbaar) aangeven hoe dit criterium weegt in uw afwegingen?*
- c. *Kunt u analyses of rapportages aan de Kamer ter beschikking stellen die aantonen dat juist samenloop van meerdere operators op één net een probleem geeft?*
- d. *Zijn er evaluaties of studies van de laatste jaren omtrent het samenlopen van de huidige bijna 30 (goederen- en personenvervoerders) op het Nederlandse spoornet?*
- e. *Indien dergelijke evaluaties of studies niet of beperkt zijn uitgevoerd: gaat u een en ander alsnog onderzoeken? Indien een dergelijk onderzoek een positieve uitkomst geeft: bent u dan bereid te onderzoeken of betreffende lijnen (mede gelet op het reizigersbelang en het inkomstenpotentieel vanuit reizigersgroei) eerder gedecentraliseerd kunnen worden dan pas na een midterm-review?*
- f. *Wanneer zal de midterm-review plaats vinden? Hoe past deze in de tijdschema's van de diverse concessies? Bestaat er ook een midterm-review voor het HRN? Zo niet, waarom niet?*

20

- a. *Waarom is niet gekozen voor twee concessies: één voor het hoofdspoor en één voor de HSL, die wel gelijktijdig worden gegund?*
- b. *Is het dan niet juist mogelijk om in ieder van de concessies scherp toegesneden voorwaarden op te nemen, waaronder onmiddellijke opzegging en schadevergoeding indien niet aan de voorwaarden wordt voldaan?*

21

- a. *Klopt het dat SNCF en Virgin geïnteresseerd zijn in het verzorgen van het vervoer over de HSL?*
- b. *Is er onderhandeld met deze bedrijven? Zo nee, waarom niet?*
- c. *Zo ja, wat zou hun bod zijn op de concessie HSL?*

22

- a. *Hebt u alle 6 oplossingsrichtingen met betrokken partijen besproken?*
- b. *Zo ja, hadden de betrokken partijen dezelfde voorkeur?*

c. *Zo nee, waarom niet?*

23

Is er een risico dat de andere gegadigden voor de HSL-Zuid concessie in 2001 uw besluit kunnen aanvechten?

24

Welke vervoerders hebben u laten weten dat zij de HSL-concessie over wilden nemen? Hebt u onderhandelingsgesprekken met deze partijen gevoerd?

25

Klopt het dat de HSA (c.q. aandeelhouders NS en KLM) in 2002 een actieve lobby voerden om de jaarlijkse gebruiksvergoeding terug te brengen tot € 101 miljoen per jaar?

26

Klopt het dat het oorspronkelijke contract de mogelijkheid bood in geval van tariefrestrictie van maximaal 125% van het gewone treinkaartje de concessieprijs te verlagen? Zo ja, waarom is deze mogelijkheid opgenomen?

27

Kan de op 1 juni 2004 verschenen quick scan van de HSA business case naar de Kamer worden gestuurd? Zo nee, waarom niet?

28

Welke verlaging van de concessieprijs is binnen de juridische kaders maximaal nog mogelijk?

29

Is geïnventariseerd hoelang een onderhandse gunning van de huidige concessie aan een derde partij zou duren? Zo nee, waarom niet?

30

Is er het afgelopen jaar contact geweest met Virgin? Zo ja, hebben zij een concreet aanbod/ voorstel gedaan met betrekking tot de exploitatie van de HSL? Zo ja, is daar serieus naar gekeken? Zo nee waarom niet?

31

Klopt het dat bij een faillissement van HSA, haar aandeelhouders de verplichting hebben om gedurende één jaar de vervoersdiensten over de HSL-Zuid te continueren, voor rekening en risico van de Staat? Hoe hoog zouden in dat geval de kosten van een jaar doorrijden zijn voor de Staat?

32

Is het mogelijk om binnen een jaar een vervoerder te vinden voor de HSL-Zuid? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan gesteld worden dat het argument van discontinuïteit van het reizigersvervoer in geen enkel scenario aan de orde hoeft te zijn?

33

Kunt u de in uw brief genoemde scenario's nader uitwerken?

34

Wat is de reden dat er niet voor is gekozen om het HSL-traject gewoon toe te voegen aan het spoornet en te gebruiken voor normale treindiensten zonder toeslag, zodat iedereen kan profiteren van deze snelle verbinding?

35

- a. *Zijn er nog andere dan de 6 oplossingsrichtingen onderzocht?*
- b. *Zo ja, welke gaat het om en waarom is gekozen voor deze 6 oplossingsrichtingen?*

36

Hoe hoog is het rendement op geïnvesteerd vermogen van de aandeelhouders? Is dit rendement uitgekeerd?

37

Welke verlaging van de concessievergoeding is op basis van de huidige concessie (bijvoorbeeld vanwege EMC- en ERTMS-problemen) binnen de juridische kaders nog maximaal mogelijk?

38

- a. *Is het mogelijk om binnen een jaar een vervoerder te vinden voor de HSL-Zuid?*
- b. *Zo ja, kan gesteld worden dat het argument van discontinuïteit van het reizigersvervoer in geen enkel scenario aan de orde hoeft te zijn?*
- c. *Zo nee, waarom niet?*

39

Kunt u alsnog systematisch voor alle scenario's in een overzichtstabel duidelijk maken wat voor elk van de scenario's de precieze gevolgen voor de reiziger, respectievelijk de belastingbetaler kunnen zijn? Kunnen de gevolgen voor de belastingbetaler ook in euro's worden uitgedrukt?

40

Hoe snel kan een nieuwe aanbesteding van de HSL plaatsvinden? Is geïnventariseerd of bedrijven als SNCF, Virgin en DB wellicht binnen een jaar een dienstregeling zouden kunnen realiseren op de HSL? Zo ja, wat is daar uitgekomen? Zo nee, waarom is dat niet onderzocht?

41

Kan nader worden toegelicht waarom zonder actie van uw kant het waarschijnlijk was geweest dat het bestuur van HSA de activiteiten al eerder dan medio 2012 zou hebben gestaakt?

42

Waarop is de verwachting gebaseerd dat als er geen actie wordt ondernomen HSA waarschijnlijk medio 2012 failliet zal gaan?

43

- a. *Hebt u, gelet op het dreigen van een faillissement en in het onderzoek naar opties voor oplossingen, gesproken met de partijen die destijds náást NS geboden hebben op de concessie voor de HSL? Welke aard had dit overleg? Wat is daar uitgekomen?*
- b. *In hoeverre oordeelt u een dergelijk overleg en onderzoek nodig om tot daadwerkelijk inzicht omtrent marktconformiteit van alternatieve oplossingen, en de gekozen oplossing, te kunnen komen? Waarom hebt u er voor gekozen om slechts 1 scenario te onderzoeken?*

44

Wat zijn de gevolgen van integratie hoofd railnet en HSL voor het beheer en onderhoud van het tracé van de HSL-Zuid?

45

- a. *Zijn, gezien de complexiteit van de u gekozen oplossingsrichting, de risico's voor deze oplossingsrichting in kaart gebracht?*

- b. *Zo ja, kunt u de top 5 risico's geven inclusief beheersmaatregelen en restrisico?*
- c. *Zo nee, waarom is geen risicoanalyse gedaan?*

46

Kunt u de gevolgen voor de belastingbetaler per scenario in euro's uitdrukken?

47

Worden er in de nieuwe concessie mogelijkheden opgenomen om meer invloed van reizigers te realiseren? Bijvoorbeeld via reizigerswaarderingen op een aantal onderdelen van de dienstverlening?

48

Wat is precies het verschil tussen het combineren van HSL-Zuid en het hoofdrailnet en het onderbrengen van de HSL-Zuid in het Hoofdrailnet?

49

Wat gebeurt er als niet alle V250 materieel wordt opgeleverd?

50

Klopt het dat u bij het debat over de begroting van Infrastructuur & Milieu voor 2012 heeft gesteld dat er nooit grote partijen zijn geweest die hebben gesteld dat zij de exploitatie van de HSL over zouden kunnen nemen? Zo nee, waar ging het gesprek met Virgin dan over? Zo ja, welke partijen hebben zich dan gemeld?

51

Welk negatief effect heeft het niet doorrijden van de Fyra naar Antwerpen op het rendement van de Fyra?

52

Betekent de concessieverlening aan NS dat de KLM zich terugtrekt uit de concessie voor de HSL-Zuid? Zo nee, voor welk deel blijft de KLM partner?

53

Blijft de KLM wel aandeelhouder van de HSA? Zo nee, wordt NS 100% aandeelhouder of zijn er andere partijen die mee instappen?

54

Bedoelt u met een rendabel hoofdrailnet, het hoofdrailnet inclusief HSL-Zuid? Zo nee, hoe ziet u dat dan voor zich? Zo ja, wordt het verlies op de HSL dan gecompenseerd door hogere prijzen voor de reiziger elders?

55

Waarom biedt gunning aan NS de meeste voordelen c.q. de hoogste opbrengst? Waar blijkt dat uit?

56

Kunt u de opbrengsten van € 101 miljoen per jaar voor de HSL-concessie garanderen? Welke juridische en financiële garanties zijn ingebouwd om te voorkomen dat de nieuwe concessie van de HSL wederom zou kunnen uitdraaien op een financieel debacle?

57

Kunt u aangeven wat de totale extra kosten zijn op de Rijksbegroting in de periode tot 2028, in vergelijking met de situatie waarin de huidige HSL-concessie had kunnen worden voortgezet? Klopt het dat dit € 1 miljard is?

58

Is het bedrag van € 101 miljoen in de afspraken met de NS geïndexeerd, en zo ja, volgens welke index?

59

Betekent het feit dat inkomsten na 2024 worden meegerekend in de gepresenteerde oplossing, door te zeggen dat de schade door de HSA-problematiek op uw begroting slechts € 390 miljoen bedraagt, dat deze oorspronkelijk in de periode na de HSL-concessie niet waren voorzien? Kunt u hier nader op ingaan?

60

Waarop is de berekening gebaseerd van het idee dat er alsnog circa 1,4 miljard aan betalingen wordt gedaan voor de concessie? Hoe groot is dit bedrag exact en in welke jaren wordt welk bedrag ontvangen?

61

Impliceert 101 miljoen euro per jaar voor een tienjarige concessie niet een totaalbedrag van ca. 1 miljard in plaats van 1,4 miljard? Wordt voor de jaren 2011 tot en met 2014 ook € 101 miljoen per jaar betaald? Zo ja, is het bedrag van € 101 miljoen voor 2011 al van HSA ontvangen? Zo nee, kan dan worden gesteld dat tot op heden nog nooit een euro voor het vervoer van de HSL-Zuid door de Staat is ontvangen?

62

Kan voor de in de horizontale toelichting van de Miljoenennota 2012 genoemde reeks «diversen» een uiteenzetting worden gegeven in termen van voor welke zaken er welke bedragen en in welke jaren gereserveerd staan?

63

Is het aandeel van HSL in de totale reservering onder de post «diversen» exact € 200 miljoen, of is er nog meer gereserveerd voor mogelijk toekomstige tegenvallers?

64

Waarom is er niet eenvoudigweg voor gekozen om een tegenvaller van € 200 miljoen voor het generale beeld op het Infrastructuurfonds te accepteren in plaats van deze constructie met een reservepotje?

65

Kunt u specifiek aangeven hoe € 0,4 miljard zal worden ingepast binnen het Infrastructuurfonds? Om welke bedragen in welke jaren gaat het? Welke nieuwe projecten zullen nu niet uitgevoerd kunnen worden?

66

Waarom wordt verondersteld dat na 2024 er nog steeds € 101 miljoen zal worden ontvangen terwijl daar nog geen enkele afspraak over bestaat en de business case volgens uw eigen inschatting slechts € 60 miljoen per jaar bedraagt?

67

Kunt u toelichten waarom inkomsten van het HSL-vervoer na 2024 die nog niet zeker zijn, worden meegenomen in een cijferopstelling van plussen en minnen voor de periode tot 2025?

68

Worden de veronderstelde inkomsten uit het HSL-vervoer na 2024 via een kasschuif naar voren gehaald en ten gunste gebracht van het Infrastructuurfonds tot en met 2024? Zo ja, wanneer wordt dit budgettair verwerkt

en welke bedragen komen er in welke jaren bij? Zo nee, kan dan gesteld worden dat op het Infrastructuurfonds niet € 0,4 maar € 0,8 miljard ingepast moet worden in de periode tot en met 2024?

69

Klopt de redenering dat ongeacht in welke jaren inkomsten neerslaan of verschoven worden er per saldo een tekort op het Infrastructuurfonds ontstaat van € 0,8 mld. euro wanneer reeds ingeboekte inkomsten van € 2,4 mld. terugvallen naar € 1,4 mld. en daarvan slechts € 0,2 mld. aangevuld wordt via de aanvullende post?

70

Kunt u nader toelichten waarop de hoogte van de nieuw overeengekomen concessievergoeding van gemiddeld € 101 miljoen per jaar is gebaseerd?

71

Kan gesteld worden dat op basis van de in de rijksbegroting geraamde bedragen de waarde van de huidige concessie neerkomt op circa € 185 miljoen gemiddeld per jaar?

72

Hoe kan de Kamer beoordelen of gemiddeld € 101 miljoen per jaar een redelijke uitkomst is? Was een hoger bedrag per jaar onhaalbaar?

73

Hebt u zicht op de inspanningen die HSA heeft verricht de afgelopen jaren om de business case zo rendabele mogelijk te krijgen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u de Kamer daar een overzicht van geven?

74

Kunt u aangeven met wie u heeft onderhandeld, respectievelijk een overeenkomst gaat sluiten: is dat met HSA, of met de aandeelhouders van HSA (NS en KLM) of uitsluitend met de NS?

75

Waarom is gekozen voor het vastleggen van een tariefsrestrictie van maximaal 30% opslag terwijl HSA op dit moment om bedrijfseconomische redenen al niet meer dan 20% opslag rekent?

76

Waarom is niet aangesloten bij de optie in het oorspronkelijke contract van 25%? Kunt u nog eens op een rij zetten wat de redenen zijn waarom in 2002 niet gekozen is voor een tariefsrestrictie van 25% opslag en nu wel?

77

Zijn er ook aanvullende afspraken over vervoer en financiën gemaakt met HSA voor het vervoer de komende jaren tot aan het verlenen van de nieuw beoogde geïntegreerde concessie? Zo ja, hoe luiden deze? Zo nee, wordt dan de huidige concessie naar de letter nageleefd en gehandhaafd tot 2015?

78

Kunt u een overzicht geven per jaar voor de periode 2012–2015 waarin duidelijk wordt welke bedragen HSA betaalt aan de Staat voor het vervoer over de HSL-Zuid in deze periode voorafgaand aan de nieuw beoogde concessie?

79

Wordt de concessievergoeding die HSA verschuldigd is nog steeds jaarlijks geïndexeerd?

80

Wordt de geïndexeerde vergoeding ook jaarlijkse in de Rijksbegroting verwerkt? Zo nee, in welk prijspeil staan deze ontvangsten thans geraamd?

81

Kunt u de Kamer een geactualiseerde versie doen toekomen van het meerjarenoverzicht HSA-ontvangsten 2006–2024 (dat u als bijlage bij Kamerstuk 22 026, nr. 324 in januari 2011 aan de Kamer heeft gestuurd) waarin u duidelijk maakt wat de huidige budgettaire stand van zaken is (meest actuele prijspeil) en wat de budgettaire situatie zou worden indien al uw voorstellen worden overgenomen door de Kamer?

82

Kunt u in dit overzicht ook de actuele raming opnemen van de bedragen die de Staat tot en met 2024 verschuldigd is aan de Infraprovider, en ook hier -indien verschillend- onderverdeeld in de huidige situatie en de situatie indien al uw voorstellen worden overgenomen door de Kamer?

83

Klopt het dat er tot op heden nog geen euro voor het vervoer op de rijksbegroting ontvangen is, terwijl er in de rijksbegroting oorspronkelijk rekening gehouden werd met € 915 miljoen aan ontvangsten (in prijspeil 2007) tot en met 2011? Zo nee, wat is dan het bedrag dat de afgelopen jaren op de begroting van het Infrastructuurfonds misgelopen is? Zo ja, ten laste van welke posten is compensatie gevonden voor het missen van de HSA-ontvangsten in de periode 2006 t/m 2011?

84

Hoeveel is tot en met 2011 door de Staat inmiddels betaald aan de Infraprovider?

85

Indien u uitgaat van de oplossing die het meest gunstig is voor de belastingbetaler, is dan de financiële positie van de staatsdeelneming NS ook in de afweging betrokken? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

86

Hoeveel dividend en interim-dividend heeft de Staat de afgelopen vijf jaar van de NS ontvangen en waar in de rijksbegroting kan de Tweede Kamer dit terugvinden?

87

Is u bekend hoeveel geld de NS tot op heden in HSA heeft gestoken? Zo ja, hoeveel? Zo nee, waarom volgt de aandeelhouder dat niet?

88

Hebt u informatie over de vraag of (internationale) vervoerders juridische stappen willen ondernemen tegen het openbreken van de vervoersconcessie voor HSA?

89

Kunt u uw uitspraak, zoals gedaan tijdens de persconferentie van vrijdag 18 november 2011, toelichten dat er door u een hoger bedrag was gereserveerd voor het oplossen van de HSA problematiek? Hoe groot is het bedrag dat u uiteindelijk niet heeft hoeven inzetten?

90

Indien NS/ ProRail de genoemde interne bezuinigingsmaatregelen van ca € 160 miljoen ten laste brengen van hun winst, waardoor de overheid dit

geld dan misloopt als gedeerde winst, is er dan wel sprake van een bezuiniging, gelet op het gegeven dat beide bedrijven 100% eigendom van de Staat zijn?

91

- a. *Op basis waarvan wordt gesteld dat het tarief voor een tweede klas kaartje op de HSL-Zuid maximaal 30% hoger mag liggen dan het tarief op het Hoofdrailnet in plaats van de eerder door NS gebruikte toeslag van 65%?*
- b. *Waarom wordt gekozen voor de optie van 25% zoals dat in het oorspronkelijke contract stond?*

92

Hoe hard zijn de afspraken met NS dat zij een aantal binnenlandse herkomsten en bestemmingen via de HSL-Zuid infrastructuur gaat bedienen? Hebben de afspraken de status van inspanningsverplichting of van een resultaatverplichting?

93

Zijn er naast genoemde verbindingen, als Den Haag – Eindhoven en Rotterdam – Amsterdam Zuid – Almere, nog andere diensten via het HSL-tracé denkbaar? Zo ja, welke?

94

Zijn er technische aanpassingen aan baan en/ of materieel noodzakelijk om met «gewoon» materieel over de HSL te rijden? Zo ja, welke en wat zijn de kosten daarvan?

95

Welke gevolgen heeft het rijden van gewoon materieel over de HSL voor de geluidsbelasting? Worden de normen aangepast? Zo ja, op welke wijze?

96

Kan worden uitgesloten dat op de HSL goederenvervoer van welke aard dan ook gaat plaatsvinden?

97

Wat zijn de gevolgen van het gebruik van het HSL-tracé door intercity's voor het bestaande internationale treinverkeer voor de te rijden maximumsnelheden? Blijft het mogelijk om overal op het tracé 300 km/h te rijden? Zo nee, waarom niet?

98

Wat zijn de gevolgen van het gebruik van het HSL-tracé door intercity's voor de veiligheid van het treinverkeer over dit tracé?

99

Waarom is niet eenvoudigweg gekozen om een tegenvaller van € 200 miljoen voor het generale beeld op het Infrastructuurfonds te accepteren in plaats van deze constructie met een reservebudget?

100

Waarom wordt verondersteld dat na 2024 er nog steeds € 101 miljoen zal worden ontvangen terwijl daar nog geen enkele afspraak over bestaat en de businesscase volgens uw inschatting slechts € 60 miljoen per jaar bedraagt?

101

Worden de veronderstelde inkomsten uit het HSL-vervoer na 2024 via een kasschuif naar voren gehaald en ten gunste gebracht van het Infrastructuurfonds tot en met 2024? Zo ja, wanneer wordt dit budgettair verwerkt en welke bedragen komen er in welke jaren bij? Zo nee, kan dan gesteld worden dat op het Infrastructuurfonds niet € 0,4 maar € 0,8 miljard ingepast moet worden in de periode tot en met 2024?

102

Klopt de redenering dat, ongeacht in welke jaren inkomsten neerslaan of verschoven worden, er per saldo een tekort op het Infrastructuurfonds ontstaat van € 0,8 mld. euro wanneer reeds ingeboekte inkomsten van € 2,4 mld. terugvallen naar € 1,4 mld. en daarvan slechts € 0,2 mld. aangevuld wordt via de aanvullende post? Zo nee, waarom niet?

103

Klopt het dat de nu ingeboekte 0,4 miljard euro voor de periode 2025 t/m 2028 onder elk scenario zou worden verdiend? Ook in het scenario dat de HSL wel de oorspronkelijke concessieprijs van 2,4 miljard zou opleveren? Zo nee, waarom niet?

104

Kunt u nader toelichten waarop de hoogte van de nieuw overeengekomen concessievergoeding van gemiddeld € 101 miljoen per jaar is gebaseerd?

105

Hoe kan de Kamer beoordelen of gemiddeld € 101 miljoen per jaar een redelijke uitkomst is? Was een hoger bedrag per jaar onhaalbaar?

106

Kan worden aangegeven met wie is onderhandeld, respectievelijk een overeenkomst wordt gesloten: is dat met HSA, of met de aandeelhouders van HSA (NS en KLM) of uitsluitend met de NS?

107

Hoeveel hebben de oorspronkelijke bidders voor de HSL geboden? Ligt dat bedrag onder de 101 miljoen? Zo ja, betekent dit dat eventuele claims van die vervoerders juridisch onhoudbaar zijn? Zo nee waarom niet?

108

Hoeveel treinen gaan er tijdens de spitsuren rijden over de HSL

109

Kan worden gegarandeerd dat er geen treinen in de nachtelijke uren over de HSL gaan rijden? Zo nee, waarom niet? Past nachtelijk verkeer dan binnen de geluidsnormen?

110

Kunt u aangeven of er ook overleg is gevoerd met andere vervoerders waaronder Virgin en of er gesproken is over hoeveel zij bereid waren te betalen voor de HSL-concessie?

111

Gaat de inzet van 0,2 miljard af van de 0,4 miljard schade of is dat ter dekking van extra schade boven die 0,4 miljard?

112

Kunt u aangegeven welke invloed het verlagen van de toeslag op de HSL-Zuid naar 30% voor gevolgen heeft voor het aantal reizigers afgezet tegen het geheel schrappen van de toeslag?

113

Is het juist te veronderstellen dat het criterium van marktconformiteit, zoals u dat stelt onder «4.1. uitgangspunten», niet alleen geldt voor sec de oplossing rondom het HSA dossier, maar voor alle in de brief genoemde voornemens ten aanzien van ontwikkelingen op en rondom het Nederlandse spoor?

114

Hoe worden de regionale partijen betrokken bij de verlening van de concessie voor het Hoofdrailnet aan NS?

115

Hoe kunnen regio's afspraken maken over afstemming tussen bus- en treinverbindingen met de nationale vervoerder?

116

Op welke wijze worden afspraken gemaakt tussen de vervoerder op het Hoofdrailnet en decentrale vervoerders over aansluiting tussen trein en regionaal openbaar vervoer?

117

Hebt u in het onderzoek naar mogelijk te decentraliseren spoorlijnen gekeken naar wat volgens de lokale overheden en vervoerders mogelijk dan wel wenselijk zou zijn, of heeft u de (integrale) dienstregeling van NS als uitgangspunt genomen?

118

Leidt het overdragen van enkele decentrale spoorlijnen aan de decentrale overheid ook tot een extra financiële bijdrage aan de exploitatie van deze lijnen, bijvoorbeeld via de BDU?

119

Op basis van welke conclusie of aanbeveling uit het onderzoek van Ecorys en Arcadis, dat staat genoemd op pagina 11 van uw brief, baseert u dat de reizigers baat zouden hebben bij concurrentie op hetzelfde spoor?

120

- a. *Komt er in de nieuwe concessie een regeling voor meer- en minderwerk zodat uitbreiding van frequenties op uw verzoek of op verzoek van een regio mogelijk is zonder dat hiervoor per traject apart moet worden onderhandeld? Zo nee waarom niet?*
- b. *Bent u bereid deze regeling zowel procedureel (termijnen, te leveren gegevens en door wie) als financieel transparant in te richten voor de Kamer en de regio zodat dit niet meer een black box is, zoals is gebeurd met de extra treinen in het kader van het Actieplan Groei op het spoor? Kortom: een duidelijke formule voor de berekening van de kosten van het meerwerk en afspraken wanneer tijdelijke bijdragen voor meerwerkverbindingen kunnen vervallen (op basis van het aantal reizigers)?*

121

Hoe wilt u in de nieuwe concessie waarborgen dat de belangen van het sprintervervoer in het treinaanbod en de capaciteitsverdeling voldoende zijn gewaarborgd nu NS verantwoordelijk blijft voor zowel het intercity als sprintervervoer in de Randstad?

122

- a. *Hoe kan de samenwerking tussen regio en vervoerder beter worden geborgd? U geeft aan dat «NS de samenwerking zal opzoeken», kan dat concreet worden gemaakt? Kunt u in dit kader reageren op de*

voorstellen in de brief van het OV-bureau Randstad d.d. 31 mei 2011 (zie bijlage)?

- b. Gaat u over de overleggen met de regio heldere afspraken maken in termen van welk overleg, wanneer, minimumtermijnen, et cetera zodat u invulling geeft aan de termen «tijdig en transparant»?
- c. Waarom neemt u bepalingen over de invloed van decentrale overheden op de concessie op in de vervoerconcessie? Licht het niet veel meer voor de hand om dit net als de invloed van reizigersorganisaties te regelen binnen de Wet personenvervoer?

123

Wat bedoelt u met «regionale differentiatie» van punctualiteitscijfers? Zullen die voortaan per lijn beschikbaar komen net als reeds het geval is bij de regionale spoorlijnen?

124

- a. Hoe wordt vervangend vervoer geregeld op samenlooptrajecten?
- b. Deelt u de mening dat reizigers zonder problemen en meerkosten moeten kunnen omreizen met een andere vervoerder in geval van storingen? Bent u bereid hierover afspraken te maken met NS en de regionale opdrachtgevers van de gedecentraliseerde spoorlijnen?

125

- a. Is onderzocht wat de exploitatie-effecten voor provincies en regio's zijn bij invoering van het «visgraatmodel» (geïntegreerd systeem van regiotreinen en bussen)? Zo nee, bent u bereid onderzoek hiernaar te doen?
- b. Hoe gaat u in de nieuwe concessie regelen dat ook op de sprinterverbindingen die niet worden gedecentraliseerd, indien de regio dat wenst, het zogenaamde «visgraatmodel» kan worden ingevoerd om de integratie van trein en bus te verbeteren?
- c. Deelt u de mening dat zo een model kan leiden tot een forse groei van de vervoersmarkt maar dat als bus en trein niet in één concessie zijn opgenomen, de ene partij mogelijk meer geld kwijt is en de andere partij minder bij de invoering van dit model? Deelt u de mening dat er daarom afspraken nodig zijn tussen NS en de busvervoerder over betalingen over en weer?

126

- a. Beschikt u over analyses van het Zwitserse systeem, dit ook ter beoordeling van de voorstellen in het eerder genoemde FMN-plan? Kunt u deze analyse/ beoordeling ter beschikking stellen aan de Kamer?
- b. Indien een dergelijke vergelijking niet bestaat: waarom niet? Bent u dan bereid deze (vergelijkende) analyse alsnog te maken en aan de Kamer te doen toekomen?

127

- a. In hoeverre is er, gelet op het zware accent dat in bijlage 3 wordt gelegd op ontsluiting vanuit en naar de Randstad als een belangrijke richtinggever voor verder beleid, gericht beleid gevoerd voor juist versterking van het verkeer binnen de regio's? Indien sprake is van gerichte beleidsvoering, welke regio's betref dit?
- b. Is er een analyse beschikbaar van de toename van het reizigersvolume die gegenereerd wordt voor de Intercity's wanneer juist het binnenregionale vervoer verbeterd wordt, zodat daarmee een aantrekkelijker toegang ontstaat naar het Intercitynetwerk?

128

- a. *Kunt u een overzicht geven van situaties waar sprake is van een monopolie positie van NS ten opzichte van de overige vervoerders en waar deze leidt tot marktimperfecties? Wat is het beleid om op deze aspecten te komen tot marktconformiteit en hoe wordt dit geregeld in de vervoerconcessie?*
- b. *Klopt het dat één van deze marktimperfecties betreft het innen door NS van de gelden die betaald worden voor de Ov-studentenkaarten en abonnementen? Kunt u aangeven hoe en wie de verdeling van deze gelden bepaalt tussen enerzijds de NS, en anderzijds de Regiovervoerders? Kunt u omschrijven hoe gewaarborgd wordt dat, wanneer er bijvoorbeeld een toename is van 15 % gebruik door abonneementhouders van de regiovervoerders, dat deze laatsten dan ook een evenredige verhoging van de inkomsten kunnen voorzien? Vindt inkomstenverdeling plaats in evenredigheid met het reële volume aan benutting van vervoer bij de verschillende vervoerders? Wordt er bijvoorbeeld gemeten en getoetst hoeveel er bij wie wordt gereisd? Is die meting mede basis voor het vaststellen van een evenredige en eerlijke inkomstenverdeling? Kunt u aangeven waar en hoe er een objectieve borging van de verdelingssystematiek is voorzien?*
- c. *Wie is de vaststellende partij van het boetesysteem, dat binnen de huidige verdelingssystematiek van de inkomsten uit abonnementen voorziet in een korting op de inkomsten bij factoren die nadelig werken op een optimale en plezierige reis? Hoe wordt gewaarborgd dat de vaststelling van deze boetesystematiek, bijvoorbeeld de keuze van welke boete voor welke tekortkoming, objectief plaats vindt, zonder bevoordeling of benadeling van enige partij? Heeft de organisatie die de boetes vaststelt enig belang in één van de vervoerders op het Nederlandse Spoornet?*
- d. *Is u bekend dat enige discussiepunten in de bovengenoemde boetesystematiek al twee jaar ter beoordeling bij de NMA is voorgelegd? Welke mogelijkheden heeft u om de NMA te bewegen zo spoedig mogelijk met helderheid ter zake te komen?*
- e. *Kunt u aangeven hoe de beprijzing tot stand komt van de diensten en leveringen die de NS levert aan andere vervoerders op het Nederlandse Spoornet (Zoals: ticket-verkoop-automaten, balieruimten en staffing, spoortoegang etc.)? Is omtrent deze leveringen alleen de NS leverancier, of zijn er ook andere leveranciers toegelaten? Voor de diensten en leveringen waar alleen de NS wordt toegelaten, en er sprake is van een monopolie: hoe wordt gewaarborgd dat de prijsstelling objectief en transparant tot stand komt? Wordt deze prijsstelling door enige neutrale partij beoordeeld?*

129

- a. *In hoeverre is er een relatie tussen de planstudie spoordriehoek Zwolle-Leeuwarden-Groningen en de eventuele decentralisatie van stoptreinen in deze driehoek?*
- b. *Waarom is in de ProRail studie naar de spoordriehoek niet het alternatief onderzocht van het koppelen van de stoptrein naar Leeuwarden of de stoptrein naar Groningen aan één van beide intercity's en deze in Meppel te laten splitsen zodat de knoop Zwolle eenvoudiger wordt (4 treinen die min of meer tegelijk moeten vertrekken richting Emmen/Leeuwarden/Groningen in plaats van 5) en het capaciteitsknelpunt tussen Zwolle en Herfte wordt ingeperkt?*
- c. *Waarom is in de ProRail studie naar de spoordriehoek niet het alternatief onderzocht van kwartierdiensten van de intercity's ten zuiden van Zwolle (vanuit Lelystad en Utrecht) die om en om doorrijden als intercity of stoptrein richting Leeuwarden/Groningen zodat de knoop in Zwolle eenvoudiger wordt (3 treinen die min of*

meer tegelijk moeten vertrekken richting Emmen/Leeuwarden/ Groningen in plaats van 5) en het capaciteitsknelpunt tussen Zwolle en Herfte wordt ingeperkt? Deelt u de mening dat een dergelijk model ook voordelen heeft voor de reizigers van de stopstations omdat die hiermee een directe verbinding houden met de Randstad?

- d. *Deelt u de mening dat inzicht in kosten en baten van dit soort alternatieven waarbij er sprake is van een gedeeltelijke of volledige integratie van de beide stopdiensten in het intercity net eventueel gecombineerd met andere alternatieven zoals een derde spoor Zwolle-Herfte wel van belang is alvorens er wordt besloten over het al dan niet decentraliseren van stoptreinen in de spoordriehoek?*
- e. *Bent u bereid daarom deze alternatieven alsnog te onderzoeken?*

130

- a. *Wat zijn de exacte voorwaarden op basis waarvan een lijn kan worden gedecentraliseerd?*
- b. *Welke kaders worden bij decentralisatie meegegeven?*

131

Zijn er ook andere vervoerders uitgenodigd tot het doen van een indicatief bod (concurrentiegerichte dialoog) of anderszins aan potentiële vervoerders te kennen gegeven dat u op zoek was naar de voor de reiziger en belastingbetaler meest gunstige exploitatie van de HSL-Zuid? Zo ja, wat heeft dit opgeleverd?

132

Klopt het dat één van de uitzonderingsgevallen voor het onderhands gunnen van de concessie is dat de partij zelf geen buitenlandse activiteiten heeft?

133

Klopt het dat de NS op basis van EU-regelgeving nooit een concessie voor 15 jaar kan krijgen zolang zij haar buitenlandse activiteiten in onder andere het Verenigd Koninkrijk laat doorlopen? Zo ja, is door de aandeelhouder van de NS overwogen om met die buitenlandse activiteiten te stoppen? Zo nee, waarom niet?

134

Geldt het risico dat benoemd werd in de brief van 30 januari 2009 (Kamerstuk 22 026, nr. 288), namelijk dat het «niet mogelijk is om de lange termijn problematiek van HSA te adresseren zonder het reële risico dat een aanpassing van de contractvoorwaarden zou moeten worden aangemerkt als ongeoorloofde staatssteun» nog steeds? Zo ja, hoe groot is dat risico en wat kunnen de consequenties zijn? Zo nee, waarom geldt dat nu niet meer?

135

Kan gesteld worden dat op basis van de in de rijksbegroting geraamde bedragen de waarde van de huidige concessie neerkomt op circa € 185 miljoen gemiddeld per jaar? Zo nee, wat is dan het bedrag?

136

Blijft KLM aandeelhouder? Hebben zij voorwaarden gesteld aan de te sluiten overeenkomst? Zo ja, welke?

137

Waarop is de afweging gebaseerd om de lijnen in Limburg te decentraliseren? Waarom is niet gekozen voor het traject Weert-Roermond?

138

Welke bezwaren heeft de NS aangedragen tegen het decentraliseren van deze lijnen? Waarom is er toch voor gekozen hier niet naar te luisteren?

139

Wanneer is het onderzoek naar de mogelijkheden voor decentralisatie van de overige drie lijnen afgerond?

140

Kunnen tijdens de concessieperiode (2015–2025) meer lijnen worden gedecentraliseerd? Zo ja, hoe is dat juridisch geregeld?

141

Is enkelvoudig in- en uitchecken met de OV-chipkaart technisch mogelijk in geval van samenloop? Zo ja, op welke wijze?

142

Klopt het dat decentrale overheden tariefvrijheid hebben gekregen wat betekent dat zij binnen hun regio de tarieven zelfstandig kunnen bepalen? Ontstaat er dan niet concurrentie op het spoor? Maakt dit enkelvoudig in- en uitchecken niet onmogelijk?

143

Is het gevaar niet aanwezig dat andere vervoerbedrijven, die graag meer regionale lijnen willen exploiteren, de busverbindingen met de stations in die regio suboptimaal maken zodat de NS minder omzet maakt? Zo nee, waarom niet?

144

Worden de twee aan te besteden lijnen in Limburg daarna toegevoegd aan de concessie Limburg? Met de provincie Limburg als opdrachtgever? Zo nee, wat is dan de oplossing?

145

Kunt u aangeven of u bij de integratie van de HSA op het Hoofdrailnet ook een resultaatsverplichting heeft opgenomen voor de NS betreffende het gebruik van reguliere Intercity's? Zo ja, hoe luidt deze resultaatsverplichting dan precies?

146

Klopt het dat de business case 2010 van HSA van ca. 60 miljoen per jaar gebaseerd is op het huidige vervoer over de HSL waar dus nog geen gebruik wordt gemaakt van volwaardig HSL materieel?

147

Klopt het dat de business case 2010 van HSA van ca. 60 miljoen per jaar gebaseerd is op volwaardig vervoer met HSL materieel en betekend dat dus ook dat indien de levering van de V-250 op zich laat wachten, de 60 miljoen per jaar niet gehaald wordt?

148

Kunt u aangeven wat de HSL-concessie het afgelopen jaar heeft opgebracht?

149

Kunt u uitleggen waarom het een belangrijk voordeel is dat de Hoofdrailnet en HSL-concessie worden samengevoegd, aangezien de NS reeds rijdt over de HSL-Zuid infrastructuur?

150

Kunt u uitleggen op welke wijze regulier treinvervoer inpasbaar is op de HSL-Zuid infrastructuur als er conform planning straks 6x per uur een HSL verbinding met zo een 100 km/h uur sneller over het spoor raast dan een reguliere Intercity?

151

Kunt u voor de vijf genoemde lijnen inzicht geven hoe groot de groep reizigers is die tussen landsdelen reist (interregionaal) en die binnen de betreffende landsdelen (regionaal) reist?

152

Waarom is een tijdige realisatie van de aanbevelingen van de commissie Meijdam (OV-chipkaart) niet als randvoorwaarde gesteld?

153

Wat zijn de consequenties van integratie hoofdtrainnet en HSL voor PHS en OV SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad), gezien de samenhang van PHS?

154

Wat is de reden dat er is gekozen voor een concessieduur van 10 jaar in plaats van 15 jaar, terwijl dit in uitzonderingsgevallen wel mogelijk is? Wat wordt precies verstaan onder de noemer uitzonderingsgevallen?

155

Voor de decentralisatie van stoptreindiensten zijn randvoorwaarden gesteld, waar al aan voldaan wordt wanneer er wordt afgezien van decentralisatie. Waarom kiest u er toch voor om verder te gaan met het onderzoek naar drie lijnen?

156

- a. *Wat is het gevolg van de opname van het V250-materieel in de Redelijke Regeling? Zijn hier nog risico's aan verbonden nu er nog steeds problemen zijn bij de leverancier?*
- b. *Bent u bekend met de recente problemen met materieel van dezelfde leverancier in Denemarken?*
- c. *Bent u bereid de opname van het V250 materieel in de Redelijke Regeling daarom pas in te laten gaan vanaf het moment dat het materieel alle tests goed heeft doorstaan en zich een redelijke tijd heeft bewezen in de dienstregeling?*

157

- a. *Deelt u de mening dat onderdeel van de «redelijke oplossing» waarover u spreekt met uw Belgische ambtsgenoot tenminste een verbinding moet zijn die qua frequentie en reistijd minimaal gelijkwaardig is aan de Beneluxtrein dus tenminste 1x per uur een snelle intercity verbinding vanuit Brabant?*
- b. *Is de oplossing definitief bekend voordat de Kamer zal spreken over concessie voor het geïntegreerde hoofdtrainnet?*

158

Wat zijn de bezwaren van de NS tegen decentralisatie van genoemde lijnen? Is de NS de enige partij die bezwaar maakt? Zo nee, wie nog meer en met welke argumentatie?

159

Kunt u een precieze berekening aanleveren van de opbouw van de voor de staatskas bespaarde gelden ter grootte van € 2,4 miljard – € 390 miljoen = € 2 040 miljoen, zijnde het verschil tussen «niets doen en een

failliet HSA» en de maatregelen die u voorstelt? Kunt u per component in deze opbouw exact aangeven hoe de betrokken bedragen zijn onderbouwd? Klopt het dat juridische afwegingen (in het kader van Europese aanbestedingsregels) er toe hebben geleid dat u als concessievergoeding voor de exploitatie geen € 60 miljoen (de business case van NS), maar € 101 miljoen jaarlijks ontvangt? Klopt het dat NS u meer vergoedt dan ze eigenlijk kan vergoeden en de HSA exploitatie door NS nog steeds verliesgevend is?

160

Wat is de actuele stand van zaken rond het 20e V-250 treinstel dat de Belgische spoorwegen zouden aanschaffen?

161

Welke afspraken heeft u hierover gemaakt met HSA? Wat gebeurt er als dit treinstel er onverhoopt toch niet komt? Tot welke derving van inkomsten leidt dat en voor wiens rekening komt dat?

162

Wanneer neemt de NS besluiten over het bedienen van extra binnenlandse herkomsten en bestemmingen via de HSL?

163

Worden over de te onderhouden binnenlandse diensten via het HSL-tracé nog nader afspraken gemaakt en vastgelegd op een later moment? Zo ja, wanneer?

164

In hoeverre is het technisch mogelijk om zonder enige aanpassing met intercity's over het HSL-tracé te gaan pendelen?

165

Bent u bereid in de concessievoorwaarden op te nemen dat treinen altijd minimaal één hoofdconducteur aan boord hebben? Zo nee, waarom niet?

166

Op welke wijze wilt u ervoor zorgen dat reizigers niet de dupe worden van competentie- en concurrentiestrijd tussen vervoerders op één spoor, bijvoorbeeld rond problemen met de chipkaart, overstappen en bij calamiteiten?

167

Hebt u overwogen in de concessievoorwaarden voor HSA enige grip te houden op de tarieven? Zo ja, waarom hebt u daar dan vanaf gezien? Zo nee, waarom niet?

168

Betekent de keuze voor een nieuwe geïntegreerde onderhandse concessie voor HSL-Zuid + hoofdrailnet dat vanaf 2015 de exclusiviteit voor HSA voor het grensoverschrijdende deel van de HSL-Zuid vervalt en het grensoverschrijdende vervoer wordt geliberaliseerd op grond van de Liberaliseringsrichtlijn en andere partijen dus zonder belemmering bijvoorbeeld een verbinding Amsterdam-Londen kunnen bieden via de HSL-Zuid?

169

Waarom handhaaft u, ondanks de aangenomen Motie-Cramer over ruimte in de vervoersconcessie voor nieuwe stations (Kamerstuk 31 801, nr. 8), de bedieningsgarantie voor nieuwe stations?

- b. *Deelt u de mening dat u opdrachtgever bent en de NS uitvoerder? Zo ja, dan zou het besluit over realisatie van een nieuw station toch alleen aan de politiek moeten zijn en niet afhankelijk moeten zijn van een bedieningsgarantie van NS? Deelt u de mening dat daarom de bedieningsgarantie moet worden afgeschaft en vervangen door een gemotiveerd advies van NS?*
- c. *Klopt het dat NS voor het afgeven van bedieningsgarantie voor stations vaak hogere eisen stelt aan het aantal nieuwe in- en uitstappers dan de op verzoek van de Kamer afgeschafte subsidienorm van 1 000 nieuwe in- en uitstappers?*
- d. *Bent u bereid als alternatief voor de bedieningsgarantie, in lijn met het bovenstaande, afspraken te maken met NS door bijvoorbeeld in de concessieverlening voorwaarden op te nemen waarbij NS altijd een nieuw station zal bedienen dan wel een bedieningsplicht op te nemen voor een lijst stations waarvan de kans groot is dat zij in de periode tot 2025 worden gerealiseerd en aanvullend daarop een afspraak te maken dat NS nog eens ten minste 10 stations zonder meerkosten zal bedienen indien u zou besluiten stations te willen openen die niet op genoemde lijst staan?*

170

- a. *Hoe is de planning van de besluitvorming over ERTMS aangezien over de concessie in 2012 wordt besloten terwijl de sector pas in 2013 met een implementatieplan komt? Kan de verschijning van dit implementatieplan worden versneld?*
- b. *Welke eisen t.a.v. ERTMS zullen worden gesteld? Betekent dit de eis van inbouw in al het materieel voor 2018?*

171

Bent u bereid afspraken te maken met NS over meer transparantie over de vervoersprestaties per spoorverbinding bijvoorbeeld volgens de criteria van het Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer (MIPOV)?

172

Bent u bereid voor de prestatie-indicatoren voor de vervoerconcessie bodemwaarden vast te stellen per traject?

173

Bent u bereid in de concessie de verplichting op te nemen dat de vervoerder in 2020 minimaal de frequenties volgens PHS zal rijden? Dit onafhankelijk van de marktvraag want: aanbod creëert vraag en we investeren niet voor niets € 4,5 miljard in het spoor?

174

- a. *Bent u bereid in de concessie de verplichting op te nemen dat de bediening van stations niet slechter zal worden dan in de huidige situatie?*
- b. *Klopt het dat tussen twee stations met beiden de Intercitystatus en gelegen aan hetzelfde spoor geen intercityverbinding meer wordt geambieerd?*
- c. *Deelt u de mening van de Gemeenten Breda/ Dordrecht en de provincies Zuid Holland en Noord Brabant dat er tussen twee stedelijke regio's (met meer dan 250 000 inwoners ieder) minimaal een verbinding op IC kwaliteit dient te worden aangeboden? Zo ja, bent u van plan ook op dit vlak een kwaliteitseis in de concessie voor het Hoofdrailnet op te nemen?*
- d. *Indien de verbinding Rotterdam – Breda straks via de HSL-Zuid wordt gereden, wat zou dan vanuit het perspectief van de reiziger een volwaardig alternatief zijn om niet via de HSL-Zuid te moeten rijden? Deelt u de mening dat een toeslag niet acceptabel is als het enige*

alternatief op deze corridor wordt geboden door stoptreinen, wat een slechtere kwaliteit betekent dan het huidige treinaanbod?

175

Bent u bereid met de NS over een te komen dat het aanbod van de NS: «Nederland Verbinden» als minimumbediening per 2020 wordt vastgelegd?

176

- a. *In het onderzoek naar de reikwijdte van het HRN is het effect van de functiescheiding, door het om en om laten rijden van een (steeds volwaardige) intercity met direct daarna een vertrekkende regio trein, op de robuustheid van het net niet onderzocht. Bestaan er dergelijke onderzoeken? Heeft ProRail onderzoeken uitgevoerd naar de effecten op de robuustheid van het net van de voorstellen in het eerder genoemde FMN-plan? Kunt u er voor zorg dragen dat dergelijke onderzoeken, zo zij bestaan, aan de Kamer worden voorgelegd?*
- b. *Indien dergelijk onderzoek niet bestaat: bent u bereid alsnog dergelijk onderzoek te laten doen?*

177

- a. *Kunt u de Kamer informeren over de mate van winstgevendheid c.q. verlieslatendheid van de stoptreinen van NS?*
- b. *Kunt u een vorm van getalsmatige vergelijking geven van de exploitatie van de Regiotreinen van de regionale vervoerders ten opzichte van de exploitatie van die lijnen door NS?*
- c. *Ontstaat voor NS niet een betere exploitatie voor haar net-systeem indien zij haar stoptreinen in de regio's overdoet aan de regionale vervoerders?*

178

Wat is het verschil tussen een zware inspanningsverplichting en een gewone inspanningsverplichting?

179

Waarom is bij grensoverschrijdende verbindingen voor een inspanningsverplichting, terwijl op de andere aspecten sprake is van een resultaatverplichting?

180

Het voorstel van de FMN is het invoeren van het «visgraatmodel». Kan dit systeem ook ingevoerd worden door middel van afspraken van de NS met regionale (bus)vervoerders? Zo nee, waarom niet?

181

Kunt u aangeven hoe u aan de 0,4 miljard denkt te komen in 2025–2028, terwijl u de waarde van de concessie op 60 miljoen per jaar schat en de concessie voor de HSL tot 2024 loopt?

182

Kunt u aangeven of het volgens de geactualiseerde businesscase wel gerechtvaardigd is dat voor regulier Intercity vervoer waarbij geen sprake is van een sneller product met een toeslag van 30% gewerkt wordt?

183

Kunt u aangeven of het verlengde MIRT tot uw begroting behoort?

184

Kunt u aangeven waarom het juridisch wel mogelijk is om de concessievergoeding voor 2015 aan te passen, maar waarom andere wijzigingen in

de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet voor 2015 juridisch gezien niet mogelijk zouden zijn?

185

- a. *Betekent het feit dat er nu 101 miljoen voor de HSA concessie zal worden betaald in plaats van de 166,5 miljoen uit de oorspronkelijke bieding en de 60 miljoen uit de business case van 2010 dat er kruissubsidie plaatsvindt tussen HRN en HSL-Zuid?*
- b. *Waarom rekent u met een toekomstige concessievergoeding voor de periode 2025–2028 van 0,4 miljard en dus 100 miljard per jaar en niet met de genoemde 60 miljoen? Creëert u door te rekenen op 0,4 miljard niet een mogelijke nieuwe tegenvaller in genoemde periode?*

186

Wat betekent het precies voor die betreffende lijnen dat de NS slechts verantwoordelijk is voor de grensoverschrijdende verbindingen waar zij zelf financieel bijdraagt? Welke grensoverschrijdende lijnen zijn dat wel en welke niet?

187

Hoe worden de randvoorwaarden voor mogelijke aanbesteding van de stoptreindiensten Groningen-Zwolle, Eindhoven-Weert en Apeldoorn-Enschede getoetst?

188

Kunt u aangeven welk tijdspad geldt voor de verhoging van de frequentie op de PHS-corridors?

189

Kunt u aangeven waarom lijnen als Zwolle – Leeuwarden of Ede-Wageningen – Arnhem niet zijn onderzocht, terwijl de vervoerders begin 2011 al aangaven wel brood te zien in deze lijnen?

190

- a. *Hebt u ook een andere indeling van het nachtnet overwogen met daarin ook andere bestemmingen opgenomen?*
- b. *Zo ja, wat was de uitkomst?*
- c. *Zo nee, waarom niet?*

191

Hoeveel van de genoemde 800 miljoen euro voor het toegankelijk maken van Verlengd interregiomaterieel (VIRM) materieel heeft betrekking op de aanschaf?

192

Wordt de NS verplicht in het kader van het grensoverschrijdend vervoer het eerste Intercitystation in het buitenland aan te doen? Zo nee, hoe wordt dit dan opgelost?

193

Klopt het dat de rechtstreekse verbinding van Zeeland met Schiphol komt te vervallen?

194

Is er inmiddels een alternatief (behoudens een trein met 11 stops) voor de reizigers uit Zeeland en Brabant die met de trein naar België willen reizen op het moment dat de Beneluxtrein wordt opgeheven?

195

Klopt het dat de frequentie van sprinters/stoptreinen op het traject Leeuwarden-Zwolle zal worden verhoogd naar twee keer per uur in de daluren tot 20.00 uur? En dat daarnaast de huidige IC-verbinding blijft bestaan?

196

Kunt u ons het rapport van het Britse onderzoeksbureau, dat wordt genoemd op pagina 11 van uw brief, dat begin december gereed zou zijn, toesturen?

197

Kunt u aangeven waarom Zwolle – Groningen wel wordt gedecentraliseerd en Zwolle – Leeuwarden niet, terwijl dit toch 2 gelijkwaardige trajecten zijn die vandaag de dag bediend worden door de ongewenste stopintercity's?

198

Kunt u aangeven hoeveel het Rijk verdient aan de decentralisatie van deze spoorlijnen?

199

Wat gebeurt er met de achtergestelde lening in verband met aanloopverliezen HSL die inmiddels aan de NS is verstrekt in de afgelopen jaren?

200

- a. *Kunt u aangeven waarom u decentralisatie van de sprinter Zwolle-Groningen wel onderzoekt en decentralisatie van de sprinter Zwolle-Leeuwarden niet?*
- b. *Is de voorgenomen decentralisatie van de sprinter Maastricht-Roermond inclusief het door de FMN voorgestelde doortrekken van deze sprinter naar Weert?*
- c. *Bent u bereid in uw onderzoek naar de decentralisatie van de stoptrein Enschede-Apeldoorn ook het traject Apeldoorn-Amersfoort mee te nemen gezien het feit dat op deze verbinding station Hoevelaken op korte termijn open gaat en er in de regio diverse wensen leven voor nieuwe stations waaronder Barneveld-Noord?*
- d. *Waarom onderzoekt u niet ook de decentralisatie van de stoptrein Arnhem-Ede Wageningen gezien de regionale wens de Valleilijn door te trekken naar Arnhem?*
- e. *Kunt u een precies tijdschema geven waarin enerzijds de planning van de decentralisatie van de twee «direct» te decentraliseren lijnen is aangegeven, en anderzijds de planning van het onderzoek (naar inpassing PHS, tariefharmonisatie en samenloop/ robuustheid) van de andere drie lijnen?*
- f. *In hoeverre ziet u mogelijkheden om deze laatste planning zodanig aan te scherpen dat, indien de drie te onderzoeken lijnen inderdaad voor decentralisatie in aanmerking komen, deze decentralisatie in hetzelfde tempo uitgevoerd kan worden als thans het voornemen is met de eerste twee lijnen?*
- g. *Is het mogelijk om de genoemde onderzoeken af te ronden voordat u definitief besluit over de concessie voor het hoofdrailnet en de Kamer haar finale oordeel hierover kan geven? Zo nee, wat moet er precies onderzocht worden dat het langer moet duren?*
- h. *Beschikt u over cijfers over de huidige financiering van de nu nog door NS beheerde te decentraliseren lijnen? Welke subsidies gaan mee met deze te decentraliseren lijnen, mede gelet op de thans over het algemeen verlieslatendheid van deze lijnen?*
- i. *Hebt u voor de regioliijnen die nu of later in het beleidsvoornemen gecentraliseerd kunnen worden offertes uitgevraagd bij NS? Waarop*

zult u de uitgangspunten voor financiering en subsidieverstrekking richting decentrale overheden gaan baseren?

- j. Zoals u gebruik maakt van mogelijkheden om het HRN onderhands te gunnen aan de NS: wat zijn de criteria om de te decentraliseren netten al dan niet ook onderhands te gunnen, in plaats van aan te besteden? In hoeverre gelden er voor de te decentraliseren netten wettelijke verplichtingen voor aanbesteden in plaats van onderhands gunnen ten opzichte van het HRN?*
- k. Hebt u een vorm van voorlopige toets (naar inpassing PHS, tariefharmonisatie en samenloop/ robuustheid) van de overige te beoordelen lijnen zoals FMN die voorstelt tot haar beschikking? Zo ja: kan deze aan de Kamer voorgelegd worden? Zo nee, bent u bereid deze alsnog te laten uitvoeren, binnen een samenwerking tussen de genoemde onderzoeksbureaus, NS en FMN?*

201

- a. Bent u bereid het onderzoek naar de spoorlijn Enschede-Apeldoorn te integreren met het onderzoek naar de decentralisatie van de spoorlijn Enschede-Zwolle gezien de samenloop op het traject Enschede-Wierden zodat er een integraal beeld ontstaat en niet onnodig meerdere onderzoeken naar hetzelfde traject worden gedaan?*
- b. Deelt u de mening dat het wenselijk is eventuele decentralisatie van de spoorlijnen Enschede-Zwolle en Enschede-Apeldoorn gelijktijdig te doen om te komen tot het beste regionale spoorproduct voor de reiziger met hoofdletter R?*
- c. Kunt u een overzicht geven van alle overbelastverklaringen in de afgelopen jaren op het traject Amersfoort-Enschede?*

202

Bestaat er een borging die er op toeziet dat de tarieven van TLS in een omgeving van marktneutraliteit plaats vindt? Hoe zit de beslissingsprocedure voor deze tarieven in elkaar? Is daarin gewaarborgd dat géén van de vervoerders – waaronder een van de grootaandeelhouders, NS – een voordeelpositie heeft in de besluitvorming hieromtrent?

203

Kunt u aangeven in hoeverre de beperking van de schade (welke nu kennelijk deels voor rekening komt van de NS, en voor het overgrote deel gedekt wordt uit opbrengsten die NS genereert uit het Hoofdrailnet) in het belang is van de reiziger?

In hoeverre komt het er op neer dat de «besparing» betaald moet worden uit de «niet HSL-treinkaartjes» en dat dus de reiziger betaalt voor het falen van de oorspronkelijke HSL-plannen?

204

- a. Klopt het dat «opknippen» van het hoofdrailnet in het geheel niet aan de orde is in de laatste, en geldende, voorstellen van de FMN? Is het u bekend dat de kern van het voorstel is om te komen tot een volledige functiescheiding van enerzijds Intercitytreinen (die in deze plannen bij één exploitant, bijvoorbeeld NS blijven), en anderzijds Regiotreinen, welke in een geïntegreerde dienstregeling met bussen gaan rijden?*
- b. Hebt u een doorrekening laten maken van het financiële effect van het invoeren van systematieken als voorgesteld door de FMN op de totale reizigersgroei en op de totale inkomstenstroom die met die groei gepaard gaat gelet op de (sterke) reizigersgroei in de binnen Nederland reeds op regionaal niveau uitgevoerde regionetten met een geïntegreerd achterliggend busnet, en mede gelet op de*

reizigersgroei in het buitenland, met name ook in het Intercityverkeer, bij invoering van functiescheiding?

- c. *Hebt u berekeningen laten uitvoeren rondom de mogelijke kostenbesparingen als gevolg van de voorstellen van de FMN? In hoeverre is er onderzoek gedaan naar de per saldo mogelijke kostenbesparingen voor NS, aangezien de regionale lijnen over het algemeen nu verlieslatend zijn voor NS?*

205

- a. *In hoeverre is een rapport van een extern bureau steekhoudend om te beslissen omtrent marktconformiteit? In hoeverre zijn er benchmarks beschikbaar, en heeft dit bureau daar toegang toe, die voor de Nederlandse situatie een scherp en betrouwbaar fundament leveren voor het beoordelen van marktconformiteit? Welke methode hanteert het bureau om te kunnen beoordelen of een akkoord marktconform is, zonder dat business cases van andere partijen zijn beoordeeld? Gaat u hiertoe nog met andere vervoerders in overleg?*
- b. *Kunt u het rapport ter beschikking stellen van de Kamer, zodra beschikbaar?*
- c. *Bent u bereid de NMA, welke immers in september 2011 een marktscan deed, een oordeel vragen over de marktconformiteit?*
- d. *Indien het nog uitkomende rapport gaat aanduiden dat er geen marktconformiteit is, dan wel dat de uitspraken in dat rapport mede gebaseerd zullen zijn op veronderstellingen en inschattingen: zal er dan opnieuw gekeken gaan worden naar andere opties, c.q. zal het voorgestelde akkoord met de NS dan opnieuw onderhandeld worden?*

206

- a. *Welke zekerheden/ onderpanden biedt de NS aan de Nederlandse Staat ter nakoming van de HSA garantie zodat, in een voorkomend geval, de staat niet uiteindelijk opgezadeld wordt met een holle garantie? Wordt een deel van het vermogen van NS daadwerkelijk opzij gezet ter onderbouwing van een werkelijke garantie? Gaan er bankgaranties afgegeven worden?*
- b. *In hoeverre kan hier gesproken worden van een reële (de staat vrijwarende) garantie, gelet op het feit dat de staat 100 % aandeelhouder is?*
- c. *Wat gebeurt er met de achtergestelde lening in verband met aanloopverliezen HSL die inmiddels aan de NS is verstrekt in de afgelopen jaren?*

207

Wat gebeurt er met HSA na de integratie in het hoofdrailnet? Wordt deze partij dan opgeheven en is daarmee dus ook de rol van de andere aandeelhouder van HSA gestopt?

208

- a. *Kan in de concessie Hoofdrailnet de voorwaarde van zelfstandige toegankelijkheid uiterlijk in 2 030 worden opgenomen conform de aangenomen motie Aptroot-Bashir over toegankelijk ov voor mensen met een beperking (Kamerstuk 33 000-XII, nr. 16 ?*
- b. *Uitstel tot latere datum is toch in strijd met eerdere afspraken en in ieder geval in strijd met de breed aangenomen motie?*
- c. *Hoe wordt het zelfstandig toegankelijk maken van het materieel gefinancierd?*

209

Komen de reistijden op basis van 250/300 km/h ook terug in de nieuwe concessie en hoe worden deze gehandhaafd?

210

Waarom kiest u voor grensoverschrijdende verbindingen voor een inspanningsverplichting, terwijl op alle andere stations van het hoofd-railnet een resultaatsverplichting wordt gehanteerd?

211

Kunt u aangeven in hoeverre het mogelijk is de bediening van grensoverschrijdende stations al dan niet tijdelijk los te koppelen van het Hoofdrailnet indien Duitsland of België de infrastructuur niet op orde heeft?

212

Kunt u aangeven in hoeverre de beoogde grensoverschrijdende verbindingen extra verträgen met zich mee kunnen brengen betreffende de reguliere dienstregeling als gevolg van stremmingen op de buitenlandse infrastructuur of in de gehanteerde prioriteitsvolgorde op het buitenlandse spoor?

213

Kunt u aangeven welke middelen u voorhanden heeft indien door het niet nakomen van de afspraken van Duitse of Belgische zijde de vereiste grensoverschrijdende bediening wordt verhinderd of vertraging oploopt?

214

Hoe zijn de minimumbedieningsniveaus van tweemaal per uur te verenigen met de ambitie tot reistijdverkorting?

215

Kunt u aangeven wat die zware inspanningsverplichting voor grensoverschrijdend vervoer inhoudt? Maken specifieke lijnen daarvan onderdeel uit?

216

Is de keuze om het verlengd interregiomaterieel niet versneld af te schrijven, waardoor het treinvervoer pas in 2 045 geheel toegankelijk zal zijn, niet in strijd met de opmerking dat alles in het werk moet worden gesteld om treinen toegankelijk te maken? Graag een toelichting op dit punt.

217

- a. *Op welke wijze gaat u NS in de nieuwe concessie (financieel) prikkelen om te komen tot groei van het aantal reizigers en reizigerskilometers?*
- b. *Deelt u de mening dat de reizigersgroei in ieder geval sneller moet verlopen dan de totale groei van de personenmobiliteit?*

218

- a. *Wat zijn de voorwaarden van de zware inspanningsverplichting om aanvullende grensoverschrijdende verbindingen te realiseren? Wanneer heeft NS hieraan voldaan? Is dit in feite een resultaatsverplichting met als enige ontbindende voorwaarde de medewerking van buitenlandse vervoerders en overheden?*
- b. *Gaat het hier in lijn met de aangenomen motie Mastwijk en Anker over toevoegen van HSL-stations net over de grens aan de lijst met te bedienen stations (Kamerstuk 32 351, nr. 3) om verbindingen met intercity kwaliteit? Wat bedoelt u in dit kader met «zoveel als mogelijk of gewenst te streven naar IC-kwaliteit»? Wanneer moet NS nu wel of niet IC kwaliteit leveren?*
- c. *Bent u bereid de overleggen met de betrokken regio's en het buitenland zoveel mogelijk af te ronden voor de definitieve concessieverlening en het Kamerdebat over de concessie rond de zomer/herfst*

2012 zodat de afspraken over de grensoverschrijdende verbindingen zo concreet mogelijk in de concessie kunnen worden opgenomen?

- d. Klopt het dat ProRail heeft aangegeven in 2012 geen infra-maatregelen tussen Heerlen en Herzogenrath te kunnen treffen terwijl deze wel van groot belang zijn voor het tot stand komen van een betrouwbare exploitatie van de toekomstige IC (Eindhoven-) Sittard – Heerlen – Aachen zijn? Hoe kan de aangegeven deadline in het MIRT-projectenboek 2012 (Kamerstuk 33 000-A, nr. 3) van maart 2013 dan nog gehaald worden? De regio wacht sinds mei 2009 op omzetbare uitspraken, bent u daarom bereid Prorail tot spoed te manen?

219

Wat gaat u doen ter zekerstelling/ garantstelling van de vele operationele beloften die door NS in de onderhandelingen kennelijk zijn gedaan? (minimumbedieningsniveaus, toegankelijkheid, nachtnetverbindingen) Welke sancties c.q. waarborgen worden ingebouwd om het belang van de reiziger hierin zeker te stellen?

220

Kunt u de Kamer in een tijdschema aangeven waarin enerzijds de planning van de decentralisatie van de twee «direct» te decentraliseren lijnen is aangegeven en anderzijds de planning van het onderzoek (naar inpassing PHS, tariefharmonisatie en samenloop/ robuustheid) van de andere drie lijnen?

221

Kunt u aangeven welke aanvullende bepalingen voor het nachtnet gaan gelden? Kunt u aangeven welke kansrijke nachtnetverbindingen de NS onderzoekt? Welke rol speelt u hierbij?

222

Welke planning heeft u, met het oog op behandeling in de Kamer, voor ogen met betrekking tot de concessieverlening voor het hoofdrailnet?

223

Hebt u overwogen de exploitatie van de fietsenstallingen bij de stations te betrekken in de onderhandelingen over de nieuwe concessie, bijvoorbeeld bij de hoogte van de gebruiksvergoeding die NS aan Prorail moet betalen? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid dit alsnog te doen, mede om in de nieuwe concessieperiode tegemoet te komen aan de wens van de Kamer om bij de stations ook gratis plekken te blijven aanbieden?

224

- a. Zijn de openingstijden van fietsenstallingen het enige dat u in de concessie met betrekking tot de plaats van de fiets in de keten opneemt?
- b. Bent u bereid met NS ook afspraken te maken over de exploitatie zodat gratis stallingen bij alle stations gegarandeerd blijven? Zo nee, waarom niet?

225

Welke ruimte is er voor de Kamer nu u met NS een deal heeft op basis van een Programma van Eisen op hoofdlijnen terwijl u nog met de Kamer en NS in gesprek moet over technische of functionele eisen? Waarom hebt u er niet voor gekozen om het programma van eisen reeds in dit stadium verder uit te werken zoals bij alle andere programma's van eisen voor OV-concessies in Nederland gebruikelijk is?

226

Wat is de planning voor de concessieverlening van het hoofdrailnet?

227

Kunt u aangeven in hoeverre het mogelijk is om de NS bij grootschalige evenementen zoals carnaval een nachtnetverbinding op te leggen?

228

Kan de NS de verhoging van de gebruiksvergoeding met 40 miljoen euro (conform het regeerakkoord) doorberekenen aan de reizigers via een tariefsverhoging? Zo ja, onder welke voorwaarde(n)?

229

Welke gevolgen heeft uitbreiding van het nachtnet voor het tijdstip van onderhoudswerkzaamheden aan het spoor?

230

Kunt u, gelet op het feit dat u in uw brief stelt dat het 800 miljoen extra zou kosten om alle treinen zelfstandig toegankelijk te maken, aangeven hoeveel geld er reeds besteed is of geraamd is tot 2 030 om treinen zelfstandig toegankelijk te maken?

231

Kunt u aangeven of de NS bereid is om een hogere concessievergoeding te betalen als deze lijnen niet zouden worden gedecentraliseerd? Heeft NS aangegeven hoeveel meer dat zou zijn?

232

- a. *Kunt u een schematisch overzicht geven van de planning van het vervolgproces? Hoeveel tijd zit er bijvoorbeeld tussen het toezenden van het definitieve beleidsvoornemen en de ontwerp concessie naar de Kamer? Is er voor de zomer nog een mogelijkheid dat de Kamer dit definitieve beleidsvoornemen kan bespreken zodat de resultaten hiervan nog kunnen worden verwerkt in de ontwerp concessie?*
- b. *Bent u bereid de Kamer bij het toezenden van het definitieve beleidsvoornemen ook een meer uitgewerkte versie van het programma van eisen te sturen waarin de opmerkingen van de Kamer zijn verwerkt?*