

Vergaderjaar 2011–2012

**22 026**

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

**Nr. 345**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 16 januari 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de brief d.d. 18 november 2011 inzake informatie over de financiële HSA-problematiek (de vervoerder op de HSL-Zuid) en over het beleidsvoornemen inzake de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet vanaf 2015 (Kamerstuk 22 026, nr. 343).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 januari 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israël

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).  
Plv. leden: Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

1

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

In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is voorzien dat de HSL-Zuid wordt gebruikt voor treinen die – mits geschikt voor het HSL-traject met hoge snelheden – tussen Rotterdam en Breda gebruik maken van de HSL in plaats van de huidige route via Dordrecht. De plannen in het beleidsvoornemen sluiten dan ook aan bij 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?*

- a. NS Hispeed rijdt met Thalys inmiddels circa 2 jaar hogesnelheidstreinen over de HSL. Deze hebben van meet af aan 300 km/u gereden over het zuidelijk deel. Sinds september 2011 rijdt de Thalys ook op het noordelijk deel 300 km/u. Zeven van de negentien bestelde V250 treinen zijn reeds in Nederland. De testen met deze treinen verlopen goed. Deze testen zijn bedoeld om fouten op te sporen voordat de treinen in dienst komen. De voortgang die nu wordt bereikt, geeft volgens HSA genoeg zekerheid om te kunnen melden dat in 2012 de V250 als tweede type hogesnelheidstrein, naast de Thalys, in de dienstregeling voor de HSL-Zuid in gebruik komt.
- b. Zie mijn beantwoording van vraag 2a.
- c. Zie mijn beantwoording van vraag 2a.

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?*
- a. KLM is destijds in HSA gestapt om het gebruik van de hogesnelheidstreinen te stimuleren. Doelstelling was de transitie te realiseren van air naar rail voor de kortere afstanden (Brussel). Hiermee kan ruimte (slots) worden vrijgespeeld op de drukke luchthaven Schiphol. Vanaf de start is de rol van de KLM beperkt geweest (tot het leveren van kennis op het gebied van het air-rail product en op het gebied van revenu management). Daarnaast is het zo dat de concessie van HSA per 1-1-2015 beëindigd wordt. Over de toekomst van de juridische entiteit HSA hebben haar aandeelhouders NS en KLM nog geen besluiten genomen. KLM is in de rol van aandeelhouder van HSA overigens wel akkoord met de afspraken die ik in mijn brief van 18 november 2011<sup>1</sup> aan uw Kamer heb voorgelegd.
  - b. Zie mijn beantwoording van vraag 3a. Overigens bedroeg bij de start van HSA het belang van KLM in HSA daarin 10%, maar is dat later teruggebracht tot 5%.

4

*Welke rol speelt de KLM nog in HSA?*

Zie mijn beantwoording van vraag 3.

<sup>1</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 343: hierna te noemen «mijn brief van 18 november 2011»

5

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

In de huidige concessie zijn minimumeisen opgenomen voor treinbediening van elk station. Dit betreft twee keer per uur per richting tussen de «grote» stations en voor de «overige» stations twee keer per uur per richting in de spits en één keer per uur per richting buiten de spits. Bovendien bepaalt de concessie dat het aangeboden vervoer moet voldoen aan de vraag van reizigers. Het is binnen deze randvoorwaarden aan de vervoerder om te bepalen wat de beste manier is om het vervoer in te richten. Het totale treinaanbod tussen grootstedelijke regio's wordt dan ook bepaald door de omvang van de vervoerstromen.

Het is mijn voornemen deze systematiek ook in de nieuwe concessie te hanteren. De minimale bediening in de nieuwe concessie gaat omhoog waardoor de «overige» stations op werkdagen tot in ieder geval 20.00 uur twee keer per uur per richting worden bediend. Daarnaast zal PHS in de concessie worden geborgd.

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?*

Op dit moment rijden er reeds treinen over de HSL-Zuid tussen Rotterdam en Breda, dit als onderdeel van de hogesnelheidsverbinding Amsterdam – Rotterdam – Breda v.v.. Tegelijkertijd rijden er als volwaardig alternatief over het parallelle conventionele spoor Sprinters en Intercity's. Het toekomstige treinproduct is net als nu afhankelijk van de vervoersstromen en de mogelijkheden die de infrastructuur biedt. In de nieuwe concessie worden minimumeisen opgenomen voor de bediening van de stations. Het is binnen deze randvoorwaarden aan de vervoerder om te bepalen wat de beste manier is om het vervoer in te richten.

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?*

In de huidige concessie wordt de minimale bediening per station voorgeschreven (zie mijn beantwoording van vraag 5). Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt naar treintype (IC of Sprinter). Ook moet op grond van de vervoerconcessie het aanbod voldoen aan de vraag van reizigers. De vervoerder kan op basis van haar inzichten beter dan mijn ministerie afwegen wat de behoefte van de reizigers is, hoe de vervoerstromen precies lopen en welke mogelijkheden het spoorwegnet biedt. Vandaar dat de vervoerder de dienstregeling, zij het binnen kaders van de concessie, opstelt. Wel zal ik in de nieuwe concessie PHS borgen voor de toekomst. Tussen grote steden als Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag rijden thans Intercityverbindingen met een frequentie van 4 maal per uur of meer. De precieze omvang van het totale treinaanbod tussen de grootstedelijke regio's is dan ook afhankelijk van de vervoerstromen en de mogelijkheden die het spoorwegnet biedt, tussen regio's is dan ook geen eenduidige kwaliteitseis te formuleren. Ik heb geen voornemen op dit vlak een voorschrift in de nieuwe concessie 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?*

Er bestaat geen «Intercitystatus» voor stations in de zin dat stations recht zouden hebben op bediening met Intercity's c.q. dat NS verplicht zou zijn stations met Intercity's te bedienen. De huidige concessie schrijft de minimale bediening per station voor. Voor de grotere stations is de minimale bediening hoger dan voor de overige stations. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt naar bediening per Intercity of per Sprinter. Het is aan de vervoerder om een dienstregeling te ontwerpen die zo goed mogelijk aansluit bij de behoefte van de reizigers (bv vervoervraag per station) en de logistieke mogelijkheden. Dat is in de huidige concessie de ambitie en dat blijft in de nieuwe concessie de ambitie.

9

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

In het concept van het programma van eisen heb ik vanuit het perspectief van de reizigers de uitgangspunten en onderwerpen benoemd die ik wil afwegen in het proces van concessieverlening. Eén van de onderwerpen is de keten. Hierin hebben verschillende partijen een verantwoordelijkheid. Zoals aangegeven in mijn programma van eisen ben ik voornemens om NS een zorgplicht keten op te leggen in de nieuwe vervoerconcessie. Dit om de inzet van NS ten aanzien van haar rol in de keten inzichtelijk te maken. De precieze invulling vindt plaats bij het opstellen van de nieuwe vervoerconcessie. Alle vormen van voor- en natransport zijn relevant, dus ook de auto. Ik zal het voor- en natransport met onder andere de auto meer expliciet opnemen in het programma van eisen voor de vervoerconcessie. Voor P+R geldt overigens veelal cofinanciering door provincies, gemeenten, Rijk en NS.

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?*

De reserveringsplicht geldt alleen voor het grensoverschrijdende hogesnelheidsvervoer naar Brussel en Parijs. Ook in de nieuwe vervoerconcessie zullen reizigers moeten reserveren voor het reizen met de hogesnelheidstrein naar Brussel en Parijs. De reserveringsplicht is namelijk een belangrijk middel om deze reizigers een zitplaats te kunnen garanderen. Dit is passend bij het type vervoer (vgl. vliegverkeer) en het kwaliteitsniveau van deze treindiensten. Op binnenlandse verbindingen over de HSL hoeft niet gereserveerd te worden. Reserveren i.c. een kaartje bestellen is overigens tot kort voor aanvang van de reis mogelijk.

11

- a. *Kan worden aangegeven waarom niet is gekozen voor «Het Nieuwe Spoorplan, aanvullen en versterken» van FMN (Federatie Mobiliteitsbedrijven 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?*

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 267: hierna te noemen «mijn brief van 22 juni 2011»

- a. In mijn brief van 22 juni 2011<sup>1</sup> heb ik aangegeven kansen te zien in Het

Nieuwe Spoorplan van FMN, maar ook kanttekeningen te plaatsen. FMN ging in eerste instantie uit van meerdere netten: een HSL-net, 1 tot 3 IC-net(ten) en 7 Regionetten. Dit plan is later bijgesteld. FMN heeft de Regionetten in de Randstad laten vallen en zich primair geconcentreerd op 5 Regionetten (Noord-Nederland, Overijssel–Twente, Gelderland, Brabant en Limburg). Ik hecht veel waarde aan het samenhangende hoofdrailnet, waarin met name in de brede Randstad Intercitydiensten en Sprinterdiensten nauw verweven zijn en deels dezelfde markt bedienen. Daarnaast heb ik ambities met hoogfrequent spoor (PHS). Daarom heb ik met name voor de gebieden buiten de brede Randstad en buiten de PHS-corridors gekeken of decentralisatie meerwaarde kan hebben voor de reizigers. Er is een onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet uitgevoerd. Hier komen vijf stoptreindiensten uit die ten opzichte van de referentiedienstregeling PHS 2020 geen extra overstap betekenen. Op basis van de uitkomsten heb ik onder meer gekeken naar de mogelijkheid van het vormen van een decentraal net en de bereidheid van decentrale overheden tot overname van de treindiensten. Het is mijn voornemen te beginnen in Limburg. Daarmee kan in Limburg een net worden gevormd, dat qua treindiensten grotendeels overeenkomt met het door FMN voorgestelde Net Limburg. Daarnaast zie ik in een nader onderzoek de diensten Apeldoorn–Enschede, Eindhoven–Weert en Groningen–Zwolle. Met Apeldoorn–Enschede zou een net dat overeenkomt met het door FMN voorgestelde Net Overijssel–Twente vormgegeven kunnen worden. De overige netten zijn vooralsnog niet volledig aan de orde. In het belang van de reizigers wil ik eerst kijken hoe de samenloop van stoptreinen van regionale vervoerders met intercity's van NS loopt in de praktijk, alvorens ik zie of verdergaande decentralisatie aan de orde is.

- b. FMN heeft in februari 2011 Het Nieuwe Spoorplan gepresenteerd. Dit was een plan in ontwikkeling. De ambities zijn later bijgesteld en FMN heeft zich geconcentreerd op 5 Regionetten (Noord Nederland, Overijssel–Twente, Gelderland, Brabant en Limburg). Ik heb u in mijn brief van 22 juni 2011 mijn eerste reactie op het voorstel van FMN gezonden, waarbij het plan van FMN en achtergrondinformatie waren bijgevoegd. Dit betrof nadrukkelijk geen «bod» in de sferen van een aanbestedingsprocedure.
- c. FMN heeft in eerste instantie aangegeven enkele honderden miljoenen te kunnen besparen. FMN heeft vervolgens de Erasmus School of Economics gevraagd een inschatting te maken van de besparingen van Het Nieuwe Spoorplan. Dit rapport heb ik als bijlage bij mijn brief van 22 juni 2011 opgenomen.

Erasmus School of Economics schat in dat de totale jaarlijkse besparing van Het Nieuwe Spoorplan 210 mln euro is. Dit bedrag wordt als volgt opgebouwd:

- 160 mln besparing op het hoofdrailnet, exclusief de 5 voorgestelde Regionetten (zijnde de efficiencyopgave uit het Regeerakkoord);
- 10–15% inverdieneffecten (21,5 mln) als gevolg van openbare aanbesteding in plaats van onderhandse gunning van dit net;
- 16 mln besparing door openbare aanbesteding van de 5 Regionetten (gebaseerd op extrapolatie van de resultaten van eerdere decentrale aanbestedingen);
- 12,5 mln besparing door het opheffen van parallelle busverbindingen (nadere onderbouwing geeft FMN/Erasmus School of Economics niet vanwege bedrijfsgevoeligheid cijfers).

Zoals ik ook in mijn brief van 22 juni 2011 heb aangegeven plaats ik kanttekeningen bij de inschatting van Erasmus School of Economics. Naast het gegeven dat NS en ProRail de efficiencyopgave van 160 mln uit het Regeerakkoord invullen, vraag ik mij af of extrapolatie van eerdere decentrale successen zuiver is. De voorgestelde decentralisa-

ties zijn van een andere orde dan de voorgaande decentralisaties. Er is nu sprake van stoptreindiensten die over de gehele lengte van de verbinding samenloop kennen met de IC's van het hoofdrailnet. Daarnaast heeft FMN inzicht gegeven in de hoogte van de subsidies in relatie tot het aanbod, maar FMN zegt niets over de onderliggende kostenopbouw en andere keuzen die daarin gemaakt zijn (een grote kostenpost is bijvoorbeeld de conducteur die op het hoofdrailnet verplicht is, daar waar FMN uitgaat van eenmansbediening). Ook is het de vraag of het verstandig is om overal parallelle bussen op te heffen. Dat kan immers ook nadelig zijn voor groepen reizigers en leiden tot een langere reistijd en/of extra overstappen. Dat vraagt wat mij betreft regionaal maatwerk. Overigens heeft het FMN-plan als voornaamste focus regionale netten en geeft het geen oplossing voor de HSA-problematiek; dit is dus niet meegenomen in de berekening van de totale jaarlijkse besparing van het 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?*

De € 101 mln heeft betrekking op de Gebruiksvergoeding die eerst door HSA (t/m 2014) en daarna door NS (vanaf 2015 t/m 2024) aan de Staat wordt betaald voor het gebruik van de HSL-Zuid. Dit is een gemiddeld bedrag inclusief de rente op uitgestelde betaling. Zie ook mijn beantwoording van vraag 60.

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?*

Dat is mogelijk maar niet waarschijnlijk. Zie ook mijn antwoord op vraag 103 inzake de scenario's en de hoogte van de concessiefee voor de HSL-Zuid.

14

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

De gemaximeerde toeslag van 30% geldt voor binnenlandse hogesnelheidstreinen over de HSL-Zuid. De prijsstelling voor het reizen met de Thalys komt tot stand in overleg tussen de verschillende vervoerders die gezamenlijk de Thalys-dienst uitvoeren, hiervoor geldt dus geen gemaximeerde toeslag. NS krijgt daarnaast de mogelijkheid om met IC's over de HSL-Zuid te rijden. Deze mogelijkheid moet nog verder worden uitgewerkt.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 3.

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?*
- a. De duur van de concessie moet voldoen aan de Europese verordening Nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg. De maximale duur van een onderhands gegunde concessie voor spoorvervoer bedraagt tien jaar. Een langere looptijd is slechts in uitzonderingsgevallen toegestaan en daarbij moet rekening worden gehouden met de afschrijvingstermijn van de activa. Zoals verwoord in mijn brief van 18 november 2011 heb ik gezien of een looptijd van vijftien jaar mogelijk zou zijn. Ik heb daar onder meer om juridische redenen van afgezien, na van de zijde van de Europese Commissie signalen te hebben ontvangen dat hier geen sprake is van een uitzonderingsgeval.
- b. De mening dat een langere concessie het mogelijk maakt materieel over een langere termijn af te schrijven deel ik niet. Afschrijvingstermijnen zijn namelijk niet afhankelijk van de duur van een vervoerconcessie maar van de levensduur van het materieel en bedragen voor materieel op het hoofdrailnet nu gemiddeld ca 20 jaar.

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?*

HSA heeft haar business case herijkt en daarbij het optimum vastgesteld wat betreft de vervoersomvang, opbrengsten en kosten. Het schrappen van de toeslag zou ten koste gaan van de zitplaatskans welke vereist is in de concessie voor binnenlandse treinen. De reizigers zouden in dat geval namelijk met meer dan 100% bezettingsgraad te maken krijgen.

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

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?*
- a. Ja, op de HSL-Zuid wordt uitgegaan van de tariefeenheden op het hoofdrailnet tussen trajecten, met een toeslag van 30%.
- b. Nee. Het is bij NS gebruikelijk om voor dezelfde reis, ook als er alternatieve reisroutes zijn, het zelfde aantal tariefeenheden in rekening te brengen. In sommige situaties zijn de tariefeenheden per traject zodanig aangepast dat het aantal tariefeenheden per route gelijk is. Zo zijn er bijvoorbeeld drie routes via het conventionele spoor tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal (via Haarlem, via Schiphol en via Breukelen) die allen 86 tariefeenheden bedragen. In lijn hiermee wordt de route via de HSL-Zuid tussen deze stations ook 86 tariefeenheden. Er is dus maar sprake van één toeslag, namelijk de hogere prijs per tariefeenheid.
- c. De rijtijd Amsterdam – Rotterdam via de HSL-Zuid bedraagt uiteindelijk 36 minuten. Rekenend met een hemelsbrede afstand van 58,5 km is dat een gemiddelde reissnelheid van 97,5 km/uur. De snelste Intercity Zwolle–Groningen (afstand hemelsbreed 84,6 km) doet er 57 minuten over. De gemiddelde snelheid is daarbij 89,5 km/uur. Dus ondanks het feit dat de hogesnelheidstrein over het relatief langzame baanvak Amsterdam – Schiphol rijdt is de gemiddelde snelheid nog steeds hoger. Overigens wijs ik erop dat de hogesnelheidsinfrastructuur start bij Hoofddorp en dat de gemiddelde snelheid op het trajectdeel Schiphol–Rotterdam 143 km/uur bedraagt (47,8 km in 20 minuten). Op basis van de snelheids- en kwaliteitverbetering vind ik een toeslag voor de HSL-Zuid inderdaad gerechtvaardigd.
- d. De afspraak is net als al mijn tariefafspraken met NS gebaseerd op het basistarief van het 2<sup>e</sup> klas kaartje voltarief. NS leidt daarvan de prijzen voor overige kaartjes (bv 1<sup>e</sup> klas en abonnementen) af. Indirect is er dus een relatie met abonnementen.
- e. Zie mijn antwoord op vraag 14.
- f. Ik deel uw mening dat er twee keuzes zijn, maar niet dat de reiziger maar iets sneller is. De reistijdwinst via de HSL-Zuid, ook ten opzichte van de oude dienstregeling, is substantieel.
- g. De OV-Chipkaart moet conform mijn afspraken uit de concessieovereenkomst met NS ook voor de HSL-Zuid beschikbaar zijn en de toeslag zou dus automatisch verwerkt moeten kunnen worden. NS meldt mij dat de tariefstructuur (i.c. het reizen op saldo) is ingericht op de OV-Chipkaart.
- h. Nee. Op het hoofdrailnet worden Intercity's en Sprinters ingezet om samen de conventionele spoormarkt – in aanvulling op elkaar – te bedienen. De Intercity bedient het interregionale verkeer tussen de grotere steden en Sprinter bedient met name de regionale vervoermarkt waarbij alle stations worden aangedaan. Beide maken gebruik



van de conventionele spoorweginfrastructuur. Het hogesnelheidsvervoer daarentegen maakt gebruik van «dedicated» en hiervoor nieuw aangelegd spoor waar het mijns inziens gepast is een hoger tarief te vragen, passend bij de hogere rijsnelheid en betere kwaliteit van het vervoerproduct.

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?*
- a. Samenloop is de situatie waarbij twee of meer concessiehouders (waaronder de vervoerder op het hoofdrailnet) het recht hebben spoorvervoerdiensten aan te bieden tussen dezelfde aan het hoofdrailnet gelegen stations. Dit is nadrukkelijk iets anders dan samengebruik waarbij meerdere vervoerders (personen en/of goederen) gebruik maken van dezelfde infrastructuur, maar slechts één van die vervoerders de reizigersmarkt bedient. Met de eventuele decentralisaties ontstaat een nieuwe situatie op het Nederlandse spoor. Daarin worden de stoptreindiensten die over de volledige lengte van de lijnen, die samenloop kennen met de Intercity's van de hoofdrailnetvervoerder, door de decentrale overheid aanbesteed. (Tot op heden zijn er uitsluitend samenlooptrajecten waarin decentrale treinen slechts voor een beperkt deel van hun traject op het hoofdrailnet rijden). De betrokkenheid van meerdere vervoerders met verschillende opdrachtgevers kan bijvoorbeeld de afhandeling van verstoringen (robuustheid) als ook de verdeling van capaciteit compliceren. Decentraal wordt vaak gekozen voor een meer gekoppelde inzet van personeel/materieel, wat bijsturing kan vereenvoudigen, maar over het totale treinsysteem ontstaat wellicht minder flexibiliteit. Ik wil met ProRail zeker daar waar de baanvakken intensiever worden gebruikt, goed per situatie analyseren waar dit risico's levert.
  - b. De consequenties voor samenloop verschillen per situatie (zie ook mijn beantwoording van vraag 19 a). Per situatie zal dan ook een risico-inschatting worden gemaakt. Ik zal vervolgens in de praktijk meten hoe de samenloop verloopt, voordat ik bij een midterm review van de nieuwe vervoerconcessie bezie of andere stoptreindiensten in aanmerking komen voor decentralisatie.
  - c. Het onderzoek naar reikwijdte heeft de generieke effecten van het decentraliseren van stoptreindiensten parallel aan Intercitydiensten inzichtelijk gemaakt. De onderzoekers hebben ook naar enkele

voorbeelden van samenloop in het buitenland gekeken. Dit onderzoek heb ik als bijlage bij mijn brief van 18 november 2011 aan de Kamer gestuurd. In het onderzoek staat niet dat samenloop van meerdere vervoerders op hetzelfde baanvak op voorhand een probleem is. Wel geeft het onderzoek aan dat de complexiteit met meerdere vervoerders toeneemt, bijvoorbeeld als het gaat om het plannen van een dienstregeling.

- d. Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen «samengebruik» en «samenloop» (zie mijn beantwoording van vraag 19 c). Er bestaat in Nederland niet een situatie met samenloop tussen 30 vervoerders, maar van samengebruik op concessies tussen personenvervoerders, goederenvervoerders en onderhoudsbedrijven. Op enkele plaatsen is sprake van samenloop tussen concessies van personenvervoerders waarbij een regionale concessiehouder aanlandt op stations van NS. De capaciteit wordt verdeeld door ProRail volgens de capaciteitsverdelingsregels. In de evaluatie van de spoorwetgeving is gebleken dat de capaciteitsverdeling over het algemeen een werkend systeem is met heldere spelregels.
- e. De situatie die mogelijk wordt gecreëerd met de decentralisatie van stoptreindiensten, die over de volledige lengte van de stoptreindiensten samenloop kennen met de IC's en die deels dezelfde markt bedienen, is anders dan de beperkte stukken samenloop die op dit moment bestaan.  
Ik heb het voornemen als eerste stap de stoptreindiensten in Limburg (Sittard–Heerlen en Roermond–Maastricht Randwyck) te decentraliseren. Hiernaast onderzoek ik de decentralisatie van Eindhoven–Weert, Apeldoorn–Enschede en Groningen–Zwolle nader en kunnen deze wat mij betreft worden gedecentraliseerd als deze aan een aantal randvoorwaarden voldoen. Bij de midterm review van de nieuwe hoofd railnetconcessie zie ik bovendien de mogelijkheden voor additionele treindiensten, ook op basis van de dan opgedane ervaringen met de eerdere decentralisatie(s). Hierbij geldt hetgeen ik bij mijn beantwoording van vraag 19 b heb aangegeven.
- f. De midterm review betreft de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofd railnet. Net als in de huidige concessie zal daar een tussentijdse evaluatie i.c. een midterm review plaatsvinden.

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?*
- a. Het verlenen van twee aparte concessies is inderdaad een mogelijke optie. Het is dan echter moeilijker om synergieën tussen het conventionele spoorvervoer en het hogesnelheidsvervoer te behalen. Er is voor de toekomst gekozen voor één integrale concessie omdat hiermee een faillissement van HSA wordt voorkomen, de betaling van de uitgestelde Gebruiksvergoeding alsnog wordt nagekomen en omdat hiermee kostenvoordelen en opbrengstvoordelen (o.a. integrale treindiensten over conventioneel spoor en HSL-Zuid) te behalen zijn en daarmee de impact op de rijksbegroting kan worden beperkt.
  - b. De nieuwe integrale concessie zal scherp toegesneden voorwaarden bevatten die voor hoofd railnet en HSL-Zuid op onderdelen verschillen en nog uitgewerkt moeten worden. Het is daarom niet noodzakelijk hiervoor afzonderlijke concessies te verlenen.

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?*
- a. Er heeft alleen op ambtelijk niveau een (oriënterend) gesprek met Virgin plaatsgevonden. Dat gesprek vond plaats op verzoek van Virgin. Er is in dat gesprek niet gesproken over wat Virgin bereid was te betalen anders dan dat Virgin meldde inzage in cijfers te willen hebben om concreet te worden en potentieel een bedrag van de met HSA overeengekomen Gebruiksvergoeding te willen verrekenen. SNCF heeft geen contact opgenomen.
  - b. Zie mijn beantwoording van vraag 21a. Zoals ook in mijn brief van 18 november 2011 is te lezen, heb ik om diverse redenen met voorkeur eerst de integratie van hoofdrailnet en HSL-Zuid onderzocht. Het past niet in dit proces om gelijktijdig met andere partijen te spreken. Daarmee zou een tussenvorm van een onderhandse gunning en een aanbestedingsprocedure zijn ontstaan, wat ik vanwege het gebrek aan transparantie en de daaraan verbonden juridische risico's niet wenselijk vond. Pas bij het onverhoopt stuklopen van mijn besprekingen met NS zou ik mij tot een andere kandidaat hebben gewend.
  - c. Zie mijn beantwoording van vraag 21a.

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?*
- a. Ik heb de zes door mij onderzochte hoofdoplossingsrichtingen niet met andere vervoerders besproken. Zie ook mijn beantwoording van vraag 21b.
  - b. Zie mijn beantwoording van vraag 22a.
  - c. Zie mijn beantwoording van vraag 22a.

23

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

De concessieverlening zal door belanghebbenden inderdaad kunnen worden aangevochten bij de rechter.

24

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

Andere vervoerders dan Virgin hebben zich niet concreet bij mijn organisatie gemeld. Al hebben enkelen wel laten blijken de gang van zaken kritisch te volgen. Zie verder mijn beantwoording van vraag 21.

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?*

In de zomer van 2002 is op verzoek van HSA uitgebreid gesproken over de mogelijkheden van een tariefrestrictie (conform artikel 5.3 van de Concessieovereenkomst), die HSA aanspraak zou hebben gegeven op neerwaartse bijstelling van de destijds geldende Gebruiksvergoeding (€ 148 mln per jaar, prijspeil 2000) met € 47 mln per jaar. Gezien het feit dat onvoldoende inzicht door HSA werd verstrekt in de cijfers van HSA is mijn ambtvoorganger van destijds niet tot een tariefrestrictie overgegaan. Uw Kamer is hierover op 27 augustus 2002 (Kamerstuk 22 026, nr. 170) en op 2 oktober 2002 (Kamerstuk 22 026, nr. 173) geïnformeerd.

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?*

Het is correct dat artikel 5.3 van de Concessieovereenkomst Staat – HSA d.d. 5 december 2001 de mogelijkheid van een tariefrestrictie bood. Deze kon worden ingezet tot uiterlijk 1 september 2002. Hierbij zou dan het gemiddelde tarief voor binnenlands hogesnelheidsvervoer (2<sup>e</sup> klas) tussen HSL-stations worden gemaximeerd op 125% van het in 2010 door HSA verwachte tarief voor reizen over conventioneel spoor. Het opnemen van deze tijdelijke mogelijkheid is destijds een resultaat geweest van onderhandeling tussen de Staat en HSA, maar is nooit geëffectueerd.

27

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

Het door u genoemde rapport is op 31 mei 2011 vertrouwelijk bij uw Kamer ter inzage gelegd (Kamerstuk 22 026, nr. 333).

28

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

De lopende HSL-concessie is in 2001 gegund nadat HSA een openbare tenderprocedure had gewonnen. Op grond van de voorwaarden van de huidige Concessieovereenkomst kan de Gebruiksvergoeding daarom slechts worden verlaagd voor zover dat kan worden gerechtvaardigd op grond van externe, niet aan HSA toerekenbare omstandigheden die ook voor eventuele andere winnaars van de aanbesteding van destijds zouden hebben gegolden. Vanwege dergelijke externe omstandigheden (EMC en ERTMS)<sup>1</sup> verlaag ik Gebruiksvergoeding voor de HSL met een eenmalig bedrag van in totaal € 205,6 miljoen. Voor een verdere verlaging van de door HSA verschuldigde Gebruiksvergoeding bestaat geen ruimte.

<sup>1</sup> EMC staat voor Elektromagnetische Compatibiliteit en verwijst naar het beheersen van de wederzijdse elektromagnetische beïnvloeding tussen de HSL-Zuid en het naastgelegen conventionele spoor. ERTMS staat voor «European Railway Traffic Management System» en is het door de Europese Unie voorgeschreven beveiligingssysteem dat ook wordt gebruikt op de HSL-Zuid.

29

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

Dit is geïnventariseerd. Het onderhands gunnen van de huidige concessie van HSA aan een derde partij zou langer duren dan de oplossing die nu (mede in het belang van de reiziger) is gekozen. Dit onder andere vanwege het feit dat in de nu gekozen oplossing er reeds treinen zijn, er al

een vervoerconcessie ligt die als uitgangspunt wordt gebruikt voor de situatie na 2015 en er al sprake is van een vervoerproduct en bijbehorende organisatie.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 21.

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?*

Die verplichting geldt voor HSA en haar aandeelhouders. De Staat zou in dat geval een vergoeding aan HSA betalen, die bestaat uit een management fee van 5% van de bruto omzet (exclusief BTW) gedurende de betreffende periode.

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?*

Het zou bij een nieuwe aanbesteding waarschijnlijk niet eenvoudig zijn om op korte termijn een nieuwe/andere vervoerder te vinden. Indien een nieuwe aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid zou plaatsvinden zou dit van start tot en met gunning en implementatie zeer waarschijnlijk langer dan één jaar duren. Hierbij speelt een groot aantal factoren. Zo zou een nieuwe vervoerder over de juist gecertificeerde treinen moeten beschikken. Daarbij speelt vervolgens de vraag of die vervoerder het materieel van HSA wil en kan overnemen: indien men nieuw materieel moet aanschaffen dan kan dit meerdere jaren vergen.

33

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

Mijn brief van 18 november 2011 bevat de belangrijkste elementen van alle zes onderzochte hoofdoplossingsscenario's. Het akkoord met NS is nog niet definitief. Er geldt van mijn kant een voorbehoud met betrekking tot parlementaire instemming en een positieve uitkomst van de externe toetsen op de robuustheid van de business case van NS en de vraag of het akkoord marktconform is. Met het oog op mijn onderhandelpositie en terugvalposities kan ik u deze gegevens niet of uitsluitend vertrouwelijk verschaffen. Ik ben vanzelfsprekend bereid om in een vertrouwelijke briefing de genoemde scenario's nader aan uw Kamercommissie toe te lichten.

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?*

De HSL is speciaal aangelegd voor snelle treindiensten en niet voor normale treindiensten. Ik heb er feitelijk voor gekozen om de HSL-Zuid vanaf 2015 toe te voegen aan het hoofdrailnet, maar doe dit o.a. vanwege

de juridische complexiteit gefaseerd. Het voordeel hiervan is dat NS integrale treindiensten over HSL-Zuid en hoofdrailnet kan aanbieden. Ik vind het goed verdedigbaar dat voor een sneller product met hogere kwaliteit een hogere prijs wordt gerekend. Dat gebeurt ook op hogesnelheidslijnen in het buitenland.

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?*
- a. Nee. De zes hoofdoplossingen omvatten alle relevante mogelijkheden. Binnen de zes scenario's zijn diverse alternatieven bekeken.
  - b. Zie mijn beantwoording van vraag 35a.

36

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

HSA heeft nog geen winst gemaakt. De aandeelhouders van HSA hebben tot op heden dus alleen nog maar in HSA geïnvesteerd en daarop nog geen positieve rendementen behaald. Er is dus ook nog geen dividend 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?*

Uit mijn juridische analyse is gebleken dat de in mijn brief van 18 november 2011 genoemde verlaging van de Gebruiksvergoeding met € 205,6 mln vanwege de externe omstandigheden ERTMS en EMC reëel is.

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?*
- a. Zie mijn beantwoording van vraag 32.
  - b. Zie mijn beantwoording van vraag 32.
  - c. Zie mijn beantwoording van vraag 32.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 33.

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?*

Een aanbestedingsproces zal naar verwachting meer dan een jaar doorlooptijd hebben. Daarnaast zal het eventueel verkrijgen van certificatie van andere treinen mogelijk extra tijd vergen. Zie ook mijn beantwoording van vraag 32.

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?*

Het is goed mogelijk dat de bestuurders van HSA zullen gaan redeneren vanuit de principes van behoorlijk bestuur en al voor het verwachte faillissementsmoment van medio 2012 geen nieuwe verplichtingen meer aangaan. HSA heeft dit meerdere malen aan mijn ministerie gemeld. Dit als gevolg van het feit dat er zonder actie van mijn kant geen uitzicht zou zijn op een oplossing en zij in het belang van de vennootschap dienen te handelen. Dit zou de facto kunnen leiden tot het eerder staken van de activiteiten dan in de zomer van 2012.

42

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

Dit is gebaseerd op de business case van HSA en de uitkomsten van een onafhankelijke review daarop door Boston Consulting Group (BCG). Deze onafhankelijke review is op 6 september 2011 vertrouwelijk bij uw Kamer ter inzage gelegd.

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?*
- a. Zie mijn beantwoording van vraag 21. Er is alleen verkennend met Virgin gesproken. Dat gesprek had plaats op verzoek van Virgin. Er heeft één gesprek plaats gehad. Verder spreken had de verwachting kunnen wekken dat een aanbestedingsprocedure zou worden gehouden. Dat was niet mijn bedoeling. Een aanbesteding zou naar mijn inschatting tot een minder gunstige uitkomst hebben geleid.
  - b. Zie ook mijn beantwoording van vraag 22. Ik heb niet één, maar zes hoofdoplossingsscenario's onderzocht. Ik heb na afweging van deze zes scenario's met voorkeur de integratie van hoofdrailnet en HSL-Zuid verder uitgewerkt. Dit scenario biedt mijns inziens het beste resultaat voor de reizigers en de belastingsbetalers. Overigens laat ik een marktconformiteitstoets uitvoeren op het onderhandelresultaat.

44

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

De HSL zal onverminderd deel uit blijven maken van de hoofdspoorweginfrastructuur. ProRail is en blijft verantwoordelijk voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.

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?*

a. Ja

b. Het is lastig een rangschikking van dergelijke risico's te maken. Ik heb een robuuste oplossing gekozen die de komende tijd nader uitgewerkt wordt. Er is desalniettemin een kans dat er bezwaar of beroep wordt aangetekend tegen een element van de door mij gekozen oplossing. Daarnaast heeft het verleden aangetoond dat er sprake is geweest van complexe treinbaanintegratie op de HSL-Zuid. Voor het V250-materieel wordt dit aangepakt door een intensievere samenwerking tussen de betrokken partijen. Complexe treinbaanintegratie kan zich wellicht ook voordoen in een toelatingsproces van Intercitymaterieel op de HSL-Zuid.

c. Zie mijn beantwoording van vraag 45a en 45b.

46

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

Zie mijn beantwoording van vraag 33.

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?*

De huidige concessie onderscheidt een aantal onderdelen van de dienstverlening: de zogenaamde zorgplichtgebieden. Voor elk van die zorgplichtgebieden is er minimaal één prestatie-indicator in de vorm van een klantoordeel. Elk jaar wordt NS afgerekend op de prestatie-indicatoren, dus ook op de klantoordelen. Ik ben voornemens een dergelijke systematiek ook in de nieuwe concessie op te nemen. Daarnaast zal ik conform de Wet personenvervoer 2000 voorschriften in de concessie opnemen over onder meer de onderwerpen waarover advies moet worden gevraagd door NS aan de consumentenorganisaties.

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?*

Het verschil is juridisch-technisch van aard. In het eerste geval zou een concessie worden verleend die zowel het hoofdrailnet als de HSL-Zuid omvat. In het tweede geval wordt eerst het hoofdrailnet opnieuw gedefinieerd, zodanig dat de HSL-Zuid daar onder valt, en wordt vervolgens een concessie voor het nieuw gedefinieerde hoofdrailnet verleend.

49

*Wat gebeurt er als niet alle V250 materieel wordt opgeleverd?*

HSA is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van de juiste hoeveelheid materieel. In het geval dat niet alle V250 materieel zou worden opgeleverd kan HSA niet aan haar concessieverplichtingen voldoen en zal zij elders materieel moeten aantrekken. Overigens ben ik



met NS overeengekomen dat zij garant staan voor betaling cq. de activiteiten van HSA.

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?*

Dit is niet juist. Ik heb in het debat aangegeven dat er zich geen grote partij heeft gemeld voor het hoofdrailnet inclusief de HSL-Zuid. In de Handelingen van dit Kamerdebat is hierover het volgende opgenomen: «...De vraag of het een beloning is voor slecht gedrag heb ik mijzelf natuurlijk ook gesteld. Het liefst zou je tegen een partij die een concessie niet nakomt, willen zeggen dat er dan ook geen grond meer is voor toekomstige samenwerking. Maar zo simpel ligt het natuurlijk niet. We kunnen in dit land niet zomaar het hoofdrailnet, de HSA enzovoorts aan allerlei andere partijen uitbesteden. Er zijn geen grote partijen die dit al in zijn totaliteit zouden kunnen doen. Die hebben zich in ieder geval nog nooit aangemeld. Ik heb in mijn onderhandelingen ook echt gezegd: jullie zijn medeveroorzaker van het probleem – je moet namelijk ook naar de rol van de overheid in het verleden kijken – en jullie moeten het ook mede oplossen; daarom vind ik ook dat jullie financieel moeten bijdragen aan deze problematiek. Zijn ze daarmee beloofd? Ik vind ze niet beloofd...» Voor het antwoord over het gesprek met Virgin verwijs ik naar mijn beantwoording van vraag 21.

51

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

Grensoverschrijdend vervoer maakt een substantieel deel uit van de voorziene inkomsten met Fyra. Het niet doorrijden naar Antwerpen heeft dus een negatief effect op de business case van HSA. De financiële impact hiervan is bedrijfsvertrouwelijk. Voor de volledigheid meld ik u dat volgens planning Fyra dit jaar doorrijdt naar Antwerpen.

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?*

KLM blijft vooralsnog aandeelhouder van HSA. Zodra de concessie voor de HSL-Zuid eind 2014 beëindigd wordt zal HSA geen vervoersactiviteiten verrichten omdat het dan niet meer beschikt over de HSL-Zuid concessie. Zie verder mijn beantwoording van vraag 3.

53

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

Zie mijn beantwoording van vraag 3 en 52.

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?*

Ik bedoel hiermee inderdaad dat het vervoer op het hoofdrailnet en de HSL-Zuid gecombineerd zelfdragend moet zijn. In de door mij gekozen

oplossing betaalt NS mij daarom zowel voor het hoofdrailnet als de HSL-Zuid een concessievergoeding. Tegelijkertijd zullen de bestaande tariefafspraken voor het hoofdrailnet gehandhaafd blijven, dat wil zeggen dat alleen de gebruiksvergoedingstijging en inflatie mogen worden doorgerekend in het tarief voor de reiziger. De reiziger op het hoofdrailnet zal dus niet hoeven te betalen voor de verliezen op de HSL-Zuid.

55

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

Zoals ik ook in mijn brief van 18 november 2011 heb gemeld biedt deze oplossing volgens mij het beste resultaat voor de belastingbetaler, de reiziger en mijn begroting. Een aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid kent een grote onzekerheid qua opbrengst, terwijl NS mij een Gebruiksvergoeding van gemiddeld € 101 mln per jaar tot en met 2024 biedt. Daarnaast heeft NS aangeboden vanaf 2015 een concessievergoeding van € 80 mln per jaar te betalen om tot en met 2024 over het hoofdrailnet te rijden. Ik constateer vervolgens dat NS een aantal kwaliteitsverbeteringen zoals hogere frequenties, integrale treindiensten en verbeterde toegankelijkheid biedt. Dit tezamen beziend ben ik van mening dat de door mij gekozen oplossing de meeste voordelen voor de reiziger en de minste kosten voor de belastingbetaler en mijn begroting heeft. Voor een nadere toelichting verwijs ik o.a. naar het antwoord op vraag 103.

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?*

NS staat tot en met 2014 volledig garant voor de door HSA te betalen Gebruiksvergoeding voor de HSL-Zuid van gemiddeld € 101 mln per jaar en betaalt hetzelfde bedrag over de periode 2015 tot en met 2024. Dat zal pas na een geslaagde business case-review, marktconformiteitstoets en instemming van uw Kamer definitief worden. Om de bedrijfsvoering op de HSL-Zuid te verbeteren heb ik met NS afgesproken dat zij de frequentie van de Fyra treindienst in de daluren kan verlagen van vijf naar vier treinen per uur en dat zij de regeling geld terug bij vertragingen (GTBV) vanaf 2015 in lijn mag brengen met de overeenkomstige regeling in de huidige concessie voor het hoofdrailnet.

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?*

In een situatie waarin de huidige HSL-concessie voortgezet had kunnen worden zou de totale Gebruiksvergoeding voor de periode tot en met medio 2024 € 2,4 miljard zijn. Voor de periode daarna t/m 2028 was niet met een opbrengst gerekend. De totale gebruiksvergoeding voor het HSL-deel van de concessie op basis van het onderhandelingsresultaat is € 1,4 miljard t/m 2024. In de periode 2025 t/m 2028 is € 0,4 mld aan totale inkomsten uit de HSL-Zuid concessie ingeboekt. Verder wordt € 0,4 miljard ingepast op het infrastructuurfonds en € 0,2 miljard gedekt uit de Aanvullende Post Algemeen.

58

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

De Gebruiksvergoeding voor het HSL-Zuid deel wordt jaarlijks geïndexeerd. Het door u genoemde bedrag van gemiddeld € 101 miljoen betreft een nominale waarde die is uitgedrukt in prijspeil 2010. De van toepassing zijnde index is dezelfde als overeengekomen is in de bestaande vervoerconcessie HSL-Zuid.

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?*

Het klopt dat deze inkomsten nog niet waren voorzien. Extrapolatie van de inkomsten in het verlengde infrastructuurfonds was gegeven de onzekerheid omtrent de toekomst van de HSA eerder niet mogelijk. Doordat nu deze afspraak voorligt kunnen, ook in de ogen van de minister van Financiën, de inkomsten in de periode 2025–2028 wel meegerekend worden. Op die manier beperk ik de effecten voor nu voor mijn eigen begroting tot € 390 mln.

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?*

Onderstaande tabel toont de bedragen per jaar voor de gehele concessieperiode, bestaande uit de huidige concessie vanaf medio 2009 t/m eind 2014 (uitgestelde HSA-Gebruiksvergoeding) en de nieuwe concessieprijs (HSL-Gebruiksvergoeding) vanaf 2015 t/m eind 2024. Vanwege het feit dat er een deel van de concessieprijs uitgesteld wordt, wordt er ook rente betaald over de openstaande verplichting.

**Tabel: Gebruiksvergoedingen HSL-Zuid (bedragen €m; prijspeil'10)**

Jaar	Gebruiksvergoedingen HSL-Zuid
2009	–
2010	–
2011	–
2012	40
2013	40
2014	40
2015	112
2016	112
2017	119
2018	125
2019	129
2020	134
2021	137
2022	140
2023	142
2024	142
<b>Totaal</b>	<b>1 412</b>

Bovenstaande tabel betreft de met NS afgesproken bedragen tot 2024. In de begroting worden vervolgens ook bedragen voor de periode 2025–2028 opgenomen. Dit betekent dat er nog 0,4 mld bij komt aan gebruiksvergoeding.

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?*

Zie de tabel bij mijn antwoord op vraag 60. Het is inderdaad correct dat er tot op heden nog geen bedragen voor de HSL-Zuid concessie van HSA ontvangen zijn door de Staat. Dit is het gevolg van het uitstel van betaling dat in 2008 toegezegd is aan HSA, waarbij HSA pas vanaf medio 2012 de Gebruiksvergoeding dient te betalen. Dit is geen gevolg van de huidige afspraken. De betaling van de uitgestelde bedragen vindt plaats vanaf 2012 en er wordt afgelost vanaf 2015.

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?*

Als onderdeel van deze diversenpost is een reservering van 0,2 mld. opgenomen voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu ter dekking van HSA-problematiek. Het beoogde kasritme hiervan is – 13 mln in 2012, 12 mln in 2013, 27 mln in 2014, 27 mln in 2015 en 17 mln per jaar in de jaren 2016 t/m 2024.

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?*

De reservering op de Aanvullende Post ten aanzien van de HSA-problematiek bedraagt 209 mln. Daarnaast is er een voorziening getroffen van 166 mln voor de financiële schade waarmee het ministerie van Financiën als aandeelhouder van de NS wordt geconfronteerd als gevolg van de bijdrage van de NS aan de HSA-problematiek.

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?*

De € 0,2 mld betreft geen constructie met een reservepotje. Bij Miljoenennota 2012 – toen ik nog geen afspraken had gemaakt met de NS – is € 0,2 mld gereserveerd voor de HSA-problematiek op de Aanvullende Post Algemeen. Dat bedrag wordt nu ingezet.

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?*

Zie mijn beantwoording van vragen 42 en 59.

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?*

In 2024 zal er sprake zijn van een volwassen hogesnelheidsproduct, dat niet meer in de ingroefase bevindt. Het is aannemelijk dat er op dat moment ook een hogere Gebruiksvergoeding betaald kan worden dan € 60 mln. Zie hiervoor ook de oplopende Gebruiksvergoeding in de tabel bij het antwoord op vraag 60.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 59.

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?*

De veronderstelde inkomsten blijven voorzien in de jaren 2025–2028. Het infrastructuurfonds heeft een planperiode t/m 2028; over deze periode moet de inpassing derhalve worden gezien.

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?*

Van de schade wordt € 0,4 mld via het Infrastructuurfonds verwerkt door verminderde uitgaven. Daarnaast wordt € 0,4 mld opgevangen door inboeking van voorziene opbrengsten in de resterende looptijd van het MIRT van 2025 tot en met 2028.

70

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

De nieuwe overeengekomen Gebruiksvergoeding voor het HSL-Zuid deel is in de eerste plaats een uitkomst van onderhandelingen. In die onderhandelingen heb ik mij gebaseerd op een business case van HSA voor i) de HSL-Zuid concessie (uit eind 2010, gereviewd door BCG begin 2011) en ii) een geïntegreerde business case voor de HSL-Zuid en de hoofdrailnetdiensten (uit midden 2011, gereviewd door BCG eind 2011), iii) een analyse van de opbrengst van andere scenario's, en iv) een juridische analyse (o.a. externe omstandigheden). Op basis van haar business case zijn NS en IenM een concessieprijs voor de HSL-Zuid en concessieprijs voor het hoofdrailnet overeengekomen.

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?*

Er is thans sprake van twee concessies. Ik ben voornemens per 2015 één geïntegreerde concessie te verlenen. De € 101 mln gemiddeld per jaar voor de HSL-Zuid Gebruiksvergoeding en de € 80 mln per jaar voor de concessievergoeding voor het hoofdrailnet kunnen niet exact opgeteld worden. De € 101 mln gemiddeld per jaar voor de HSL-Zuid heeft betrekking op de periode medio 2009 t/m eind 2024 en hierin wordt rekening gehouden met de ingroeiperiode. De concessievergoeding voor het hoofdrailnet van € 80 mln per jaar heeft betrekking op de periode 2015 t/m 2024 en kent geen ingroei aangezien het hoofdrailnet al een volwassen activiteit is. De HSL-Zuid Gebruiksvergoeding wordt wel geïndexeerd (conform de huidige HSL-Zuid praktijk) en de concessievergoeding voor het hoofdrailnet wordt niet geïndexeerd (conform de huidige praktijk voor het hoofdrailnet).

72

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

Gezien het feit dat de business case van HSA en de onafhankelijke review hierop door BCG aantoont dat een Gebruiksvergoeding van € 60 mln per jaar in de rede ligt en het feit dat HSA de opbrengsten in 2001 fors heeft overschat, beschouw ik op dit punt een Gebruiksvergoeding van € 101 mln als een goede uitkomst van intensieve onderhandelingen. Mijn afspraken met NS zijn echter nog niet definitief, aangezien de review op de geïntegreerde business case aanleiding is om met NS nader te onderhandelen over een onderdeel ervan.

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?*

HSA heeft zich de afgelopen jaren met name gericht op het starten van de vervoersdienst. Problemen zoals het later beschikbaar komen van het V250-materieel zijn mede na aandringen van uw Kamer opgepakt en hebben geresulteerd in de inzet van tijdelijke treinen (Traxx-Prio) op initiatief en voor rekening en risico van HSA. Dit heeft in hoge mate bijgedragen aan meer inkomsten voor HSA. Dit is ondersteund met doelgerichte marketing om elke extra Fyra die in de dienstregeling werd opgenomen, zo snel mogelijk gevuld te krijgen met als resultaat een grote verbetering van het aantal reizen.

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?*

De onderhandelingen hebben plaatsgevonden met NS, waarbij HSA als belanghebbende deels, namelijk waar het om de bespreking van de business case van HSA, aanwezig was. NS heeft haar medeaandeelhouder KLM van de onderhandelingen op de hoogte gehouden.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 17 en vraag 25.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 17 en vraag 25.

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?*

Zoals ik in mijn brief van 18 november 2011 heb gemeld, staat NS garant voor HSA tot het moment dat de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet wordt beëindigd en er (per 1 januari 2015) een nieuwe geïntegreerde concessie voor het hoofdrailnet inclusief HSL-Zuid aan NS wordt gegund. Tot die tijd blijft de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet alsmede de Concessieovereenkomst Staat – HSA van kracht. Zowel de vervoerconcessie als de Concessieovereenkomst zal worden aangepast met de wijzigingen die ik in mijn brief van 18 november heb aangekondigd.

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?*

Zie de tabel bij mijn beantwoording van vraag 60.

79

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

Zie mijn beantwoording van vraag 58.

80

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

De indexatie van de HSA-ontvangsten zal jaarlijks worden verwerkt in de begroting van het Infrastructuurfonds.

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?*

In onderstaande tabel vindt u het gevraagde meerjarenoverzicht HSA-ontvangsten 2006–2024 zoals opgenomen respectievelijk op te nemen in de begroting (in € mln):

Jaar	Huidige stand, prijspeil 2010	Voorstel, prijspeil 2010
2006	-	-
2007	-	-
2008	-	-
2009	-	-
2010	-	-
2011	-	-
2012	71	40
2013	154	40
2014	166	40
2015	166	112
2016	166	112
2017	166	119
2018	166	125
2019	166	129
2020	166	134
2021	206	137
2022	246	140
2023	246	142
2024	124	142
<b>Totaal</b>	<b>2 213</b>	<b>1 412</b>

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?*

De betalingen aan de Infraprovider staan los van de ontvangsten van HSA. De betalingen aan de Infraprovider vinden plaats op basis van het door de Staat met Infrasppeed gesloten (PPS-)contract. In de tabel hieronder vindt u een overzicht hiervan.

**Tabel: Overzicht van geraamde bijdragen aan Infrasppeed (bedragen in € \*1000)**

Infraprovider HSL-Zuid	Artikel 13.04 Infrasppeed
2006	47 524
2007	145 896
2008	145 172
2009	133 760
2010	121 510
2011	125 768
2012	162 854
2013	143 776
2014	145 040
2015	146 099
2016	147 580
2017	147 290
2018	148 422
2019	149 578
2020	166 854
2021	160 728
2022	162 166
2023	163 485
2024	165 104
2025	166 047
2026	167 515
2027	165 665
2028–2031	335 167
<b>Totaal</b>	<b>3 563 000</b>



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?*

Oorspronkelijk was er voor de periode tot en met 2011 € 555 miljoen aan ontvangsten HSA begroot, op prijspeil 2001 (zie begroting Infrastructuurfonds 2006). Op prijspeil 2007 bedraagt dit € 654 miljoen. Deze reeks was gebaseerd op een aanvangsdatum van 1 oktober 2006. Het uitstel van de aanvangsdatum naar 1-10-2008 heeft ertoe geleid dat er in de periode t/m 2011 € 329 miljoen minder zou worden ontvangen (in de periode ná 2011 € 329 miljoen meer). Het uitstel van de aanvangsdatum naar 1 juli 2009 heeft ertoe geleid dat er in de periode t/m 2011 € 116 miljoen minder zou worden ontvangen (in de periode na 2011 € 116 miljoen meer). De uitgestelde betaling zou conform de afspraak tussen lenM en HSA (op basis van het MoU van december 2008) overigens tussen 2021 en 2024 door HSA worden terugbetaald. De regeling uitstel betalingen van de eerste drie jaar heeft er tenslotte toe geleid dat ook de resterende € 209 miljoen voor de periode t/m 2011 is doorgeschoven naar de periode na 2011. Zie de tabel hieronder voor een overzicht.

**Tabel: Overzicht ontvangsten Infrastructuurfonds (bedragen in € mln)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totaal
<b>Oorspronkelijke ontvangsten, o.b.v. aanvangsdatum 1-10-2006, pp 2001</b>	<b>15</b>	<b>65</b>	<b>87</b>	<b>109</b>	<b>131</b>	<b>148</b>	<b>555</b>
Indexeringen t/m 2007	2	11	15	20	24	27	99
<b>Oorspronkelijke ontvangsten, o.b.v. aanvangsdatum 1-10-2006, pp 2007</b>	<b>17</b>	<b>76</b>	<b>102</b>	<b>129</b>	<b>155</b>	<b>175</b>	<b>654</b>
Uitstel aanvangsdatum naar 1-10-2008	- 17	- 76	- 85	- 53	- 53	- 45	- 329
Uitstel aanvangsdatum naar 1-7-2009	0	0	- 17	- 44	- 26	- 29	- 116
Regeling uitstel betalingen eerste drie jaar	0	0	0	- 32	- 76	- 101	- 209
<b>Ontvangsten vanaf rijksbegroting 2010</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Zoals opgenomen in de voorjaarsnota 2009 en de latere Kamervragen hierover is het doorschuiven van de ontvangsten naar latere jaren (voor het grootste deel) tijdelijk opgevangen op beheer en onderhoud spoor (artikel 13.02).

84

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

Zie het overzicht in mijn beantwoording van vraag 82.

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?*

Ja. Hiertoe heb ik mijn ambtgenoot van Financiën geïnformeerd over mijn afweging en voorgenomen besluit.

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?*

De totale dividendbedragen die de Staat ontvangt zijn terug te vinden op begroting IXB onder «Dividend staatsdeelnemingen». Daarbij worden geen bedragen per deelneming genoemd. Die zijn overigens wel uit de openbare jaarverslagen van NS te halen. De volgende dividenduitkeringen zijn ontvangen van NS:

**Tabel: Dividenduitkeringen van NS (bedragen in € mln)**

Jaar	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Regulier Dividend</b>	69	118	98	41	52
<b>(Ad hoc) Superdividend</b>			1 400	155	

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?*

Zoals ik ook in mijn brief van 18 november 2011 heb gemeld, bedraagt het totale garanti kapitaal en eigen vermogen dat NS (en KLM als 5% aandeelhouder) in HSA gestoken hebben opgeteld en geïndexeerd € 298 mln (prijsspeil 2010). Dit bedrag is naar verwachting medio 2012 volledig op.

88

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

Nee. Overigens wordt de vervoerconcessie voor de HSL-Zuid die loopt tot 2015 beperkt gewijzigd. Per 2015 wordt deze concessie beëindigd en ben ik voornemens deze te integreren met de concessie voor het hoofdrailnet.

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?*

Het geld dat ik gereserveerd had voor een tegenvaller op HSA zou ten koste van toekomstige spoorinvesteringen zijn gegaan. Ik ben dus blij dat de tegenvaller meevalt. Mijn afspraken met NS zijn echter nog niet definitief, aangezien de review op de geïntegreerde business case aanleiding is om met NS nader te onderhandelen over een onderdeel ervan. De afronding van het externe rapport over de marktconformiteit is opgeschort totdat de uitkomst van die nadere onderhandeling bekend is. Het is daarom op dit moment niet opportuun om hier op in te gaan. Dit zou immers mijn onderhandelpositie kunnen schaden.

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

De bezuinigingsmaatregelen die NS en ProRail voorstellen om 160 mln per jaar te besparen betreffen efficiencymaatregelen. Dit betekent dat dezelfde prestaties tegen minder kosten kunnen worden uitgevoerd en een en ander dus niet ten koste gaat van de winst. De bijdrage van NS en

ProRail aan de 160 mln per jaar zou hiermee volledig worden gecompenseerd. Er is daardoor geen sprake van een lager bedrijfsresultaat.

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?*
- a. Zie mijn beantwoording van vraag 17.
  - b. Zie mijn beantwoording van vraag 17.

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?*

Ik heb met NS afgesproken dat zij het recht heeft om binnenlandse herkomsten en bestemmingen via de HSL-Zuid infrastructuur te bedienen. Het betreft echter een resultaatsverplichting noch een inspanningsverplichting. In dat geval zou ik immers ook verantwoordelijk worden voor de kosten van bv ERTMS-aanpassingen in Intercitymaterieel. NS heeft dus de mogelijkheid tot bediening maar moet daarvoor zelf investeren en het moet passen in de dienstregeling die voor de HSL-Zuid bestaat en niet ten koste van veiligheid. Daarnaast moeten deze treinen passen binnen de beschikbare geluidsruimte. In ruil hiervoor is NS bereid een hogere concessievergoeding te betalen.

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?*

Ik kan mij voorstellen dat bijvoorbeeld het rijden van Amsterdam–Eindhoven v.v. een theoretisch mogelijke verbinding is. Dit moet echter passen binnen de eerder genoemde randvoorwaarden, de bestaande infrastructuur en het bredere beeld van de dienstverlening aan de reizigers.

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?*

Ja. Er zijn technische aanpassingen nodig aan het conventioneel treinmaterieel om hiermee over de HSL-Zuid te rijden. Om voor toelating op de HSL-Zuid in aanmerking te komen dient dit materieel te zijn uitgerust met het beveiligingssysteem ERTMS. Daarnaast moet dit materieel geschikt te zijn om te kunnen rijden onder een bovenleidingspanning van 25 kV. Het is op dit moment nog niet duidelijk om welk materieel het precies zou kunnen gaan, waardoor het nog niet mogelijk is een indicatie te geven van de kosten. Deze kosten zijn overigens voor de vervoerder.

95

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

In mijn brief die ik op 23 december 2011 aan de gemeente Lansingerland heb gestuurd, ben ik onder andere ingegaan op de berichtgeving over meer Intercity's over de HSL-Zuid. Deze brief heb ik u in afschrift gestuurd, zodat u ook op de hoogte bent van de meest recente ontwikkelingen op dit punt. De normen voor geluidbelastingen zijn opgenomen in wet- en regelgeving. Een geluidbelasting van 57 dB(A) zoals beschreven in het Tracébesluit komt overeen met de voorkeurswaarde, zoals die ten tijde van het Tracébesluit gold. Mijn ambtsvoorganger en ik hebben aangegeven dat de waarden uit het Tracébesluit (voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) of verleende hogere waarden<sup>1</sup>) worden gerespecteerd. Als blijkt dat deze waarden in de eindsituatie niet nageleefd kunnen worden, zijn aanvullende (infrastructurele) maatregelen, indien doelmatig, noodzakelijk. In 2012 zullen de in Swung-1<sup>2</sup> voorgestelde wijzigingen van de Wet milieubeheer van kracht worden, zodat een nieuw wettelijk kader voor geluid langs rijkswegen en hoofdspoorwegen zal gelden.

96

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

Er kan niet worden uitgesloten dat er over de HSL goederenvervoer van welke aard dan ook ooit gaat plaatsvinden. Er geldt immers vrije toegang voor goederenvervoerders die in het bezit zijn van benodigde certificaten. Aan vervoer van goederen over de HSL worden echter wel strikte eisen gesteld. Allereerst moeten de (hogesnelheids)-treinen waarin de goederen worden vervoerd zijn toegelaten op de HSL. Daarnaast moet dit vervoer passen binnen de geluidruimte.

Tot op heden zijn er enkele initiatieven geweest om met hogesnelheids-treinen expresgoederen, bloemen en verswaren over de HSL-Zuid te vervoeren. De initiatiefnemers zijn op dit moment nog bezig met nader onderzoek en het is hen nog niet gelukt om tot een sluitende business case te komen.

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?*

Dit is afhankelijk van het uiteindelijke bedieningspatroon op de HSL-Zuid. Het is op dit moment nog niet duidelijk welk type Intercitymaterieel hiervoor zal worden gebruikt en met welke snelheid dit materieel zal gaan rijden, welke bestemmingen zullen worden aangedaan, etc. Het blijft uiteraard het uitgangspunt dat het V250- en Thalysmaterieel op de gestelde maximumsnelheden van respectievelijk 250 en 300 km/uur rijden. Dat wordt mede gewaarborgd door de in de bijlage van concessie-overeenkomst afgesproken reistijden tussen de stations op de HSL-Zuid.

98

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

Dezelfde strenge veiligheidseisen blijven van toepassing op het moment dat er Intercitymaterieel over de HSL-Zuid zal gaan rijden. Dit wordt o.a.

<sup>1</sup> Er kan een hogere waarde worden verleend, indien de geldende (voorkeurs)waarde niet gehaald kan worden. Hieraan kunnen technische, financiële, stedenbouwkundige en landschappelijke redenen ten grondslag liggen.

<sup>2</sup> SWUNG staat voor «Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid».

gewaarborgd doordat alle treinen gebruik zullen moeten maken van ERTMS.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 64.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 59 en vraag 66.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 68.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 69.

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?*

Nee, de circa € 0,4 mld in de periode 2024 – 2028 is alleen in het scenario dat ik nu heb gekozen zeker. In het (extreme) nulscenario waarin ik geen actie onderneem zou na het faillissement van HSA geen treinvervoer meer over het hogesnelheidsnet plaatsvinden en dus ook geen geld – noch voor de periode tot 2025 noch voor de periode 2025–28 – kunnen worden ingeboekt. In het scenario van (gerechtvaardigde) verlaging van de Gebruiksvergoeding HSA zou HSA alsnog failliet gaan. In het scenario van aanbesteding van de HSL-Zuid, ben ik op basis van de (review van de) business case van HSA ervan uitgegaan dat € 60 mln per jaar ongeveer het maximale gemiddelde bedrag was dat een heraanbesteding zou opbrengen (incl. ingroei in de beginjaren). Bij vrije concurrentie zou het maar zeer de vraag zijn of en zo ja welk vervoer en hoeveel vervoer er tot stand komt en wat dat zou opleveren. Bij een onderhandse gunning zou wellicht in de buurt van het bedrag van € 60 mln per jaar kunnen worden gekomen. Alleen in het door mij gekozen scenario is synergie te behalen door de HSL in het hoofdrailnet onder te brengen. Om die reden heeft NS 101 mln per jaar geboden.

104

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

Zie mijn beantwoording van vraag 70.

105

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

Zie mijn beantwoording van vraag 39 en 72.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 74.

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?*

De oorspronkelijke biedingen maken onderdeel uit van de aanbesteding in 2001 en zijn bedrijfsvertrouwelijk. Overigens is het lastig om deze biedingen onderling één op één met elkaar te vergelijken, aangezien de verschillende bidders ook verschillende pakketten (met o.a. andere dienstregelingen) hebben aangeboden.

108

*Hoeveel treinen gaan er tijdens de spitsuren rijden over de HSL?*

In de spitsuren gaan er zes treinen per uur over de HSL rijden, waarvan één tussen Amsterdam en Parijs, één tussen Amsterdam en Brussel, twee tussen Amsterdam en Breda en twee tussen Amsterdam en Rotterdam. Met de afspraken die ik nu met NS gemaakt heb, kunnen daar treinen bijkomen of kunnen de begin- en eindstations wijzigen.

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?*

Er is op dit moment niet in voorzien dat in de nachtelijke uren treinen voor personenvervoer zullen gaan rijden.

Wel rijden er wegens onderhoudswerkzaamheden gedurende de nacht regelmatig treinen met een lage snelheid op het HSL-Zuid tracé. In de onderhoudscontracten die met Infrabeed zijn overeengekomen zijn de nachtperiodes grotendeels toebedeeld voor de onderhoudswerkzaamheden.

Als er in de toekomst de wens is voor nachtelijk verkeer, zal deze onder meer getoetst moeten worden aan de vigerende wettelijke voorschriften voor geluid.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 21.

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?*

Met het ministerie van Financiën is de inpassing van de effecten voor de Staat besproken en is tot de verdeling gekomen zoals opgenomen in paragraaf 4.3 van mijn brief van 18 november 2011.

Dit betekent dat € 0,2 mld gedekt wordt uit de Aanvullende Post Algemeen en daarnaast € 0,4 mld ingepast dient te worden in het infrastructuurfonds.

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?*

Dit is niet mogelijk omdat het bedrijfsvertrouwelijke gegevens betreft. Op basis van de review van de business case die vertrouwelijk aan de Kamer is verstrekt constateer ik dat het bedrijfseconomisch verantwoord is om met een toeslag van 30% te rekenen. Ik vind het gerechtvaardigd om voor de hogere snelheid en comfort van het hogesnelheidsvervoer een toeslag te heffen. Zie voor de volledigheid ook mijn beantwoording van vraag 17 en 76.

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?*

Inderdaad dient het geheel van afspraken tussen de Staat en NS, waar de afspraken met betrekking tot de continuïteit van HSA tot 1 januari 2015 onderdeel van uitmaken te voldoen aan het criterium van marktconformiteit. Eventuele andere ontwikkelingen op en rondom het Nederlandse spoor, zoals decentrale lijnen staan daar buiten. Voor de beleidsmatige uitgangspunten voor de omgang met staatsdeelnemingen verwijs ik naar de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid van mijn ambtgenoot van het ministerie van Financiën (Kamerstuk 28 165, nr. 69).

114

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

In het bestuurlijk koepeloverleg heb ik met de vertegenwoordigers van de decentrale overheden (IPO en SkVV) afspraken gemaakt over hun betrokkenheid in het proces van concessieverlening. Dat betekent dat ik bij het opstellen van het concept programma van eisen heb gekeken naar hun wensen. Daarnaast zal ik bij het uitwerken van de nieuwe vervoerconcessie met IPO en SkVV overleg voeren over de voor hen relevante onderdelen van de nieuwe vervoerconcessie, waaronder de invloed van decentrale overheden. De ontwerpconcessie zal ik uiteindelijk agenderen voor het bestuurlijk koepeloverleg.

115

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

In de huidige concessie is hiertoe geborgd dat NS overleg voert over het aangeboden vervoer met de decentrale overheden verenigd in IPO en SkVV. Het vervoerplan dient een weergave van de zienswijzen van IPO en SkVV te bevatten en een deugdelijke motivering wanneer een zienswijze niet wordt overgenomen. Vanaf 2011 is ook een adviestafel ingesteld, waaraan ik met IPO en SkVV de uitkomsten van het overleg tussen decentrale overheden en NS bespreek. In de nieuwe vervoerconcessie wil ik wederom bepalingen opnemen over het overleg met decentrale overheden. Zoals in mijn beantwoording van vraag 114 vermeld, is dit een van de onderwerpen die ik in de uitwerking van de concessie met de decentrale overheden bespreek.

116

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

Zie mijn beantwoording van vraag 115.

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?*

Het onderzoek naar reikwijdte en samenloop heeft geanalyseerd of er nog uitlopers en losliggende delen zijn die van het hoofdrailnet afgeknipt zouden kunnen worden en of stoptreindiensten buiten de brede Randstad van het hoofdrailnet afgesplitst zouden kunnen worden. In het onderzoek is als referentie de PHS-dienstregeling 2020 gebruikt. Daarbij hebben de onderzoekers aan decentrale overheden gevraagd om wensen ten aanzien van de dienstregeling. Daarnaast is gekeken naar de huidige samenloop en geïnventariseerd of er nog wensen zijn bij decentrale overheden voor uitbreiding van de bestaande samenloop. Na afronding van het onderzoek is op basis van de resultaten van het onderzoek gekeken in hoeverre decentrale overheden geïnteresseerd zijn in decentralisatie.

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?*

Wanneer sprake is van decentralisatie van een onrendabele stoptreindienst en daar een resultaatverbetering van NS tegenover staat, zal ik een bijdrage aan de decentrale overheid voor de exploitatie beschikbaar stellen.

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?*

Het onderzoek naar de reikwijdte en samenloop heeft effecten inzichtelijk gemaakt van decentralisatie van stoptreindiensten buiten de brede Randstad. Op basis van eerdere evaluaties geeft het onderzoek aan dat decentralisaties in het verleden hebben geleid tot groei en klantwaardering, die mede het gevolg was van verbetering van het imago en betere afstemming tussen bus en trein. Doordat bij de bestudeerde decentralisatie van stoptreindiensten sprake zou zijn van het ontstaan van twee vervoerders op het spoor, die deels dezelfde markt bedienen (concurrentie



op het spoor), zijn deze effecten niet zonder meer door te vertalen. Ik ben mede op basis van de inzichten uit het onderzoek van mening dat de regionale reizigers baat kunnen hebben bij decentralisatie van stoptreindiensten, onder meer door de mogelijkheid tot een afgestemd trein- en busvervoer met regionale aandacht. Ik ben mij bewust van de complexere situatie die ontstaat door samenloop en ontwikkel een kader om de treinreizigers geen hinder te laten ondervinden van deze situatie. Ik zal ook goed monitoren hoe dit in de praktijk verloopt.

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)?*
- a. De inkoop van extra treindiensten is één van de onderwerpen die ik in het proces van concessieverlening nader zal uitwerken. Hierover zal ik ook overleg voeren met de decentrale overheden. Wat mij betreft gaat het hierbij primair om tijdigheid en transparantie in kosten en opbrengsten. Ik denk wel dat er altijd per traject gesproken zal moeten worden, omdat de specifieke omstandigheden bepalend zullen zijn voor de kosten en de opbrengsten (aantallen reizigers ook in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen, infrastructurele en logistieke mogelijkheden).
  - b. Zie mijn beantwoording van vraag 120 a.

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?*

Ook in de nieuwe vervoerconcessie zal ik bepalingen opnemen op basis waarvan NS dient te voldoen aan een minimaal bedieningsniveau. Het aangeboden vervoer dient te voldoen aan de vraag van reizigers en het aangeboden vervoer dient gericht te zijn op reizigersgroei. Ook zal ik PHS in de concessie borgen. NS stelt daarbij zelf de precieze dienstregeling op en vraagt capaciteit aan voor Intercity's en Sprinters bij ProRail. De capaciteitsverdeling is dan ook geen onderwerp in de vervoerconcessie.

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? Ligt het niet veel meer*

*voor de hand om dit net als de invloed van reizigersorganisaties te regelen binnen de Wet personenvervoer?*

- a. In de uitwerking van de nieuwe vervoerconcessie zal ik ook bepalingen opnemen over de invloed van decentrale overheden. Daarbij zal ik ook de voorstellen van het OV-bureau Randstad betrekken. Daarnaast heb ik met IPO en SkVV afspraken gemaakt over hun betrokkenheid bij de uitwerking van de voor hen relevante onderdelen van de nieuwe vervoerconcessie (zie ook mijn beantwoording van vraag 114). Voor mij geldt dat in de nieuwe vervoerconcessie verplichtingen worden opgenomen die leiden tot voor alle partijen werkbaar overleg op basis van tijdigheid, transparantie en gelijkwaardigheid. Concretisering hiervan vindt plaats in het proces van concessieverlening.
- b. Zie mijn beantwoording van vraag 122 a.
- c. De evaluatie van de spoorwetgeving geeft geen aanleiding de wetgeving aan te passen op dit punt. De bestaande instrumenten van de vervoerconcessie voorzien in een overlegplicht, in de mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen en bevatten een motiveringsplicht voor de NS. Daarnaast is naar aanleiding van de evaluatie besloten om de samenwerking tussen lenM en decentrale overheden te bevorderen door inrichting van een adviestafel, die vanaf dit jaar is ingesteld. Met deze extra bevoegdheid van decentrale overheden is het afgelopen jaar ervaring op gedaan. Ik vind het daarom prematuur om nu al verder te gaan. Meer principieel vind ik het ook onjuist om de invloed van decentrale overheden in de wet te verankeren, omdat dit recht specifiek bedoeld is voor directe klanten van vervoerders (en beheerder).

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?*

Op dit moment rapporteert NS in het jaarlijkse vervoerplan zijn prestaties op hoofdrailnetniveau. In de nieuwe vervoerconcessie wil ik bepalingen opnemen die regionale prestaties beter inzichtelijk maken. In de uitwerking wil ik – mede in overleg met de decentrale overheden – bepalen welke indicatoren in relatie tot de regio relevant zijn (bijvoorbeeld punctualiteit, zitplaatskans, klantoordelen) en hoe de regio's te definiëren. Op die manier wordt de transparantie van NS verbeterd. Wel vind ik dat dit niet tot te grote administratieve lasten mag leiden. Het maken van afspraken op lijnniveau vind ik voor het hoofdrailnet te ver gaan.

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?*
- a. De huidige situatie waar ook al sprake is van samenloop is dat elke vervoerder verantwoordelijk is voor het «eigen» vervangend vervoer, d.w.z. het vervangend vervoer als het eigen vervoer gestremd is. Elke vervoerder heeft daarover beloften gedaan aan de eigen reizigers. Op trajecten waar sprake is van samenloop, kan een stremming van de infrastructuur door welke oorzaak dan ook verschillende vervoerders treffen. Het is voor die vervoerders efficiënt om het vervangend vervoer samen te organiseren. Voor de reizigers is alleen van belang dat er adequaat vervangend vervoer is, niet hoe dit georganiseerd wordt.

- b. In geval van verstoringen is het aan de betreffende vervoerders om te zorgen voor een zo goed mogelijk alternatief voor hun reizigers. Elke verstoring is anders, dus het ligt voor de hand dat vervoerders per geval goede afspraken maken. Soms blijkt een schijnbaar alternatief overigens toch niet echt geschikt als oplossing voor de reizigers. Denk bijvoorbeeld aan een situatie waarin enkele volle Intercity's gestremd zijn. Een kleine regionale trein, tram of bus heeft dan niet de capaciteit om ineens vele honderden extra reizigers te vervoeren. Het heeft dan geen zin in deze specifieke situatie een omreisadvies te geven.

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 daarom afspraken nodig zijn tussen NS en de busvervoerder over betalingen over en weer?*
- a. Dit heb ik niet onderzocht. Dit is regionaal maatwerk en sterk afhankelijk van de lokale regionale situatie om te komen tot verdere afstemming van bus op trein, waarbij de afwegingen over de inzet van een visgraatmodel, de wijze waarop en daarmee ook de uitkomsten een verantwoordelijkheid zijn van de decentrale overheid. De verwachting van FMN hierover heb ik genoemd in mijn beantwoording van vraag 11c.
- b. In de concessie worden aangescherpte bepalingen opgenomen om de afstemming tussen treinvervoer en onderliggend openbaar vervoer te bevorderen. Zie onder meer de beantwoording van de vragen 115 en 122a.
- c. Het al dan niet inzetten van een visgraat is regionaal maatwerk. Voor een deel leidt het tot het verplaatsen van reizigersstromen van bus naar trein, voor een deel van de reizigers kan het een verbetering opleveren en nieuwe reizigers trekken, maar tegelijkertijd kunnen ook groepen reizigers nadelen ondervinden als gevolg van een langere reistijd en/of extra overstappen en reizigers afschrikken. Dit moet per situatie door de decentrale overheid beoordeeld worden. De vraag of de ene partij daarbij meer geld kwijt is en de andere partij minder, is niet op voorhand te beantwoorden. De decentrale overheid kan besparen op de inzet van bussen, maar ook de opbrengsten uit het busvervoer kunnen veranderen. Voor de treinvervoerder is de situatie afhankelijk van de bezetting van de treinen. Wanneer er ruimte is in bestaande treinen, zullen de extra reizigers het resultaat verbeteren. Wanneer de treinvervoerder een extra treinstel moet inzetten, zou het resultaat kunnen verslechteren.

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?*
- 
- a. In het landenoverzicht spoorordering, dat als bijlage 3b van het kabinetsstandpunt evaluatie spoorwetgeving is toegestuurd aan de Tweede Kamer (brief 19 juni 2009, Kamerstuk 31 987 nr. 1) is de Zwitserse organisatie en functioneren van het Zwitserse spoor nader geanalyseerd. Daarin wordt ook verwezen naar de Nederlandse spoorwegen als bron van inspiratie voor het omvangrijke Zwitserse investeringsprogramma Bahn2000 dat leidde tot een klokvaste dienstregeling, met aansluitende diensten en frequentieverhogingen. Daarnaast heeft FMN zijn plannen laten beoordelen door het Zwitserse SBB Consulting. Die rapportage is een bijlage van Het Nieuwe Spoorplan, zoals ik u dat heb aangeboden op 22 juni 2011 (Kamerstuk 29 984 nr. 267).
  - b. Zie mijn beantwoording van vraag 126 a.

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 betrof 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?*
- 
- a. In het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet en samenloop van Ecorys/Arcadis wordt bezien wat de effecten zijn van alternatieve modellen voor de reikwijdte van het hoofdrailnet voor de publieke belangen. Het publieke belang van het spoor is met name de bereikbaarheid van de grote steden en economische kerngebieden (in het bijzonder gedurende de spits) en de bereikbaarheid van de landsdelen. Daarbij is naar diverse effecten gekeken voor de reizigers, zowel qua bereikbaarheid, als kwaliteit en kosten. De versterking van het verkeer binnen de regio is ook vooral een regionale verantwoordelijkheid.
  - b. Dit zal per situatie verschillen en afhankelijk zijn van keuzen van de regionale overheid over het binnenregionale verkeer. Uiteraard kan ander regionaal openbaar vervoer enig effect hebben op het gebruik van de Intercity. Dit geldt overigens andersom ook.

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 evenre-*

*dige 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?*
- a. Vervoerders zijn ten aanzien van de inkoop van zogenaamde bijkomende diensten en voorzieningen vaak afhankelijk van NS. Dit betreft bijvoorbeeld de toegang en het gebruik van ruimtes op stations. Voor andere voorzieningen (zoals wasstraten en onderhoudswerkplaatsen) is een markt ontstaan. In de Spoorwegwet is opgenomen dat aanbieders van bijkomende diensten en voorzieningen verplicht zijn deze diensten tegen niet discriminerende voorwaarden aan te bieden. Een aanbieder mag slechts weigeren als er onder marktvoorwaarden een alternatief beschikbaar is. In het kader van de herziening van het Eerste spoorpakket worden de Europese regels voor toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen verder aangescherpt.
- b. Op dit moment hebben NS en alle regionale spoorvervoerders een contractuele afspraak om het systeem Meten in de Trein te gebruiken als basis voor de opbrengstverdeling. In het contract tussen de vervoerders staan betrouwbaarheids- en nauwkeurigheidsmarges. Met medewerking van de FMN-leden heeft een externe accountant (KPMG) een onderzoek uitgevoerd om na te gaan of NS aan zijn contractuele verplichtingen voldoet. Dit resulteerde in een rapportage met positieve verklaring.  
Mijn beleidsvoornemen betreft de periode 2015–2025. Door de introductie van de OV-chipkaart en het verdwijnen van de papieren kaartjes zal de verdeling en verrekening van de kaartopbrengsten veranderen. De spoorvervoerders hebben afgesproken gezamenlijk te werken aan een nieuwe methodiek als alternatief voor Meten in de Trein die aan alle eisen van transparantie en non-discriminatie zal voldoen.
- c. Ik ben niet bekend met een boetesysteem binnen de huidige verdelingssystematiek van de inkomsten uit abonnementen.
- d. Zoals gezegd in mijn antwoord op vraag 128 c kan ik de term «boetesystematiek» in dit verband niet plaatsen. Maar het is mij bekend dat

de NMa een klacht in behandeling heeft over de verdeling van opbrengsten. De NMa bepaalt zelf wanneer zij een zaak afrondt en een uitspraak doet. Ik heb geen mogelijkheden om de termijnen van de NMa te beïnvloeden.

- e. NS bepaalt de prijzen voor haar diensten. NS dient deze diensten op basis van artikel 67 van de Spoorwegwet op niet discriminerende wijze aan andere vervoerders aan te bieden. De NMa houdt hier toezicht op. Vervoerders kunnen een klacht indienen bij de NMa op basis van artikel 71 van de Spoorwegwet.

Het is andere aanbieders ook toegestaan om diensten te leveren. Een goed voorbeeld is de ontwikkeling van de markt voor wasstraten en onderhoud van treinen waar verschillende aanbieders elkaar beconcurreren en de prijs dus in de markt tot stand komt.

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?*
- a. De regio zal op basis van lopende studies naar de spoordriehoek een besluit nemen over het gewenste dienstregelingmodel. Die keuze is ook van invloed op de mogelijkheid en wenselijkheid van het decentraliseren van stoptreindiensten. Naar verwachting vindt in 2012 besluitvorming door de regio plaats over het gewenste dienstregelingmodel voor de korte termijn en voor de langere termijn (2020).
- b. Het alternatief van splitsen/combineren te Meppel is meegenomen in een update van de analyse van ProRail. Deze actualisatie heb ik als bijlage meegestuurd bij de beantwoording van de lijst vragen over het MIRT-projectenboek 2012 (brief 9 december 2011, Kamerstuk 33 000 A, nr. 43).
- c. In de update van de capaciteitsanalyse is gekeken naar de alternatieven die door de regionale opdrachtgevers zijn meegegeven aan ProRail. Het door u genoemde alternatief is niet aangedragen door de regionale opdrachtgevers. Het is de verantwoordelijkheid van de regio om – in overleg met de vervoerders – hierin keuzes te maken.
- d. Zie mijn beantwoording van de vragen 129 a en c.

e. Zie mijn beantwoording van vraag 129 c.

130

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

a. Het onderzoek van Ecorys/Arcadis naar de reikwijdte van het hoofdrailnet kent een vijftal stoptreindiensten buiten de brede Randstad die bij decentralisatie niet direct voor een extra overstap voor de reiziger zorgen in relatie tot de referentiedienstregeling (PHS 2020). Het gaat dan om de stoptreindiensten Sittard–Heerlen, Roermond–Maastricht Randwyck, Eindhoven–Weert, Apeldoorn–Enschede en Groningen–Zwolle.

Deze diensten heb ik nader bestudeerd op de infrastructurele capaciteit en de mogelijke invloed op het programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS), de mogelijkheid voor het vormen van een regionaal stoptreinennet, alsmede op de wensen van de betrokken decentrale overheden.

Op basis daarvan heb ik het voornemen de diensten in Limburg te decentraliseren. Hiernaast onderzoek ik de overige drie diensten nader en relateer ik de decentralisatie aan de voorwaarden:

- maakbaar binnen PHS
- samenhang met tariefharmonisaties
- consequenties voor samenloop (zoals robuustheid van de treindiensten en capaciteitsverdeling).

Op basis van de ervaringen met decentralisatie en het kader van uitgangspunten en randvoorwaarden bezie ik bovendien bij een midterm review of decentralisatie van nog andere stoptreindiensten buiten de brede Randstad opportuun is. Ik monitor de decentralisatie goed op een aantal aspecten. Uiteraard is het hierbij van belang dat decentralisatie in de praktijk tot meer tevreden reizigers heeft geleid en vervoerders in het belang van de reizigers goed samenwerken.

b. Het kader van uitgangspunten en randvoorwaarden werk ik uit. Voor mij staat voorop dat de reiziger de baten van decentralisatie heeft en geen last ondervindt van meerdere vervoerders op het spoor. Het kader betreft onder meer randvoorwaarden ten aanzien van de capaciteitsverdeling, de afstemming van concessie-eisen, de borging van de reizigersbelangen (zoals punctualiteit, vervangend vervoer, tarieven en reisinformatie) en de financiële afspraken. Over dit kader zal ik overleg voeren met de betreffende decentrale overheid. Ik monitor of dit in de praktijk goed werkt.

131

*Zijn er ook andere vervoerders uitgenodigd tot het doen van een indicatief bod (concurrentiegericht 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?*

Ik heb zes opties voor de toekomst van de HSL op hun haalbaarheid en gevolgen onderzocht. Hoofdstuk 3 van mijn brief van 18 november is aan de opties gewijd. Ik ben zeer terughoudend geweest in mijn contacten met mogelijke andere vervoerders, omdat daarmee mogelijk verwachtingen zouden worden gewekt dat zij de concessie zouden kunnen verkrijgen. Bovendien heeft het wekken van verwachtingen juridische betekenis, wat mij in mijn keuzevrijheid ten aanzien van de HSL zou hebben kunnen beperken. De transparantieverplichtingen uit de PSO-verordening waarborgen dit. Zie ook mijn beantwoording van vraag 33 en 35.

132

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

Nee, dat klopt niet. De PSO-verordening staat onderhandse gunning van openbare dienstcontracten i.c. vervoerconcessies voor spoor toe, mits de nationale wetgeving het niet verbiedt. Er gelden voor deze contracten slechts restricties met betrekking tot de maximumduur en aanvullende bepalingen met betrekking tot de bekendmaking.

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?*

Deze veronderstelling is niet juist. De maximumduur van een onderhands verleende concessie is tien jaar, ongeacht of de concessiehouder buitenlandse activiteiten ontplooit. Dit maximum kan in uitzonderingsgevallen verlengd worden vanwege de afschrijvingstermijn van de activa, vanwege kosten die samenhangen met een bijzondere geografische situatie, of vanwege kapitaalafschrijvingen met betrekking tot uitzonderlijke infrastructuurinvesteringen, rollend materieel of voertuigen. Het verrichten van activiteiten in andere landen speelt in dat kader geen rol. Zie ook mijn beantwoording van vraag 16a.

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?*

Nog steeds geldt dat nauwkeurig moet worden bewaakt dat de afspraken met NS, waaronder die met betrekking tot HSA, geen ongeoorloofde staatssteun inhouden. Daarvoor is nodig dat de afspraken marktconform zijn. Om dit te verzekeren is een gespecialiseerd onafhankelijk Brits onderzoeksbureau gevraagd het gehele akkoord aan een economisch onderzoek te onderwerpen (zie ook mijn beantwoording van vraag 33). De door mij gekozen oplossing waarbij de huidige HSA-concessie tot en met 2014 blijft bestaan en niet wezenlijk wordt gewijzigd en de totale oplossing is conform mijn juridische analyse toelaatbaar, onder voorbehoud van een geslaagde marktconformiteitstoets

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?*

Zie de beantwoording van vraag 71.



136

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

Zie de beantwoording van vraag 3 en 52.

137

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

Zie mijn beantwoording van vraag 130a voor de afweging waarom ik het voornemen heb de lijnen in Limburg te decentraliseren. Het onderzoek naar reikwijdte heeft als referentie de PHS-dienstregeling 2020 gebruikt. Hierin rijdt er geen stoptrein tussen Weert en Roermond, vandaar dat dit traject niet is gekozen.

138

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

NS plaatst kanttekeningen bij de samenloop van twee verschillende vervoerders op dezelfde spoorverbinding. NS ziet bijvoorbeeld risico's in de verdeling van capaciteit, de afhandeling van verstoringen en de mogelijkheid van prijsconcurrentie tussen vervoerders. Deze bezwaren heb ik uiteraard serieus genomen. De voorgenomen decentralisatie leidt tot samenloop op een grotere schaal dan tot nu toe. Dat vraagt heldere afspraken en goede samenwerking tussen betrokken partijen. Daarom stel ik een kader van uitgangspunten en randvoorwaarden op ten behoeve van de voorgenomen decentralisatie. En besluit ik op basis van de midterm review van de nieuwe vervoerconcessie over eventuele verdere decentralisatie. Zie ook mijn beantwoording van vraag 130.

139

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

Dat onderzoek pak ik zo snel als mogelijk op en rond ik in 2012 af.

140

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

Ja. Het is mijn voornemen daartoe ruimte te creëren in de nieuwe vervoerconcessie binnen een bepaald kader. Decentralisatie wordt vervolgens geëffectueerd door middel van publicatie van het Besluit waarin de verantwoordelijkheid wordt overgedragen aan de decentrale overheid, inclusief het moment waarop, en aanpassing van het KB Hoofdrailnet.

141

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

In theorie is enkelvoudig in- en uitchecken mogelijk ook in geval van samenloop. Ik heb de heer Meijdam gevraagd om als kwartiermaker zorg te dragen voor een nader onderzoek naar enkelvoudig in- en uitchecken. Dit onderzoek moet onder andere antwoord geven op de vraag over de samenhang met issues die voortkomen uit decentralisatieregelgeving zoals tariefvrijheid en samenloop (Kamerstukken II, 23 645 nr. 481).

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?*

De Wet personenvervoer 2000 geeft decentrale overheden tariefvrijheid. Er kan concurrentie in tarieven ontstaan, maar dat hoeft niet. Overigens is bij gelijke tarieven ook concurrentie mogelijk, bijvoorbeeld ten aanzien van de dienstverlening. De heer Meijdam doet nader onderzoek naar enkelvoudig in- en uitchecken, waarbij hij ook kijkt naar de consequenties voor de tariefvrijheid (zie ook mijn beantwoording van vraag 141).

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?*

Dat verwacht ik niet om twee redenen: de decentrale opdrachtgevers van het busvervoer zullen altijd sturen op goede aansluitingen in het belang van de reizigers, en ook de busvervoerders zijn gebaat bij goede aansluitingen omwille van hun reizigers en daarmee hun opbrengsten.

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?*

Het is mijn voornemen met de provincie Limburg afspraken te maken over decentralisatie van de twee stoptreindiensten (Roermond–Maastricht Randwyck en Sittard–Heerlen). Decentralisatie heeft meerwaarde als de diensten met de reeds gedecentraliseerde treindienst Maastricht–Kerkrade een net vormen en een optimale afstemming met het overig OV plaatsvindt. Dat is echter aan de provincie die verantwoordelijk is voor de aanbesteding.

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?*

Zie mijn beantwoording van de vragen 5, 7 en 8.

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?*

Nee. Dit is overigens ook op te maken uit de vertrouwelijk aan uw Kamer verschafte de review door BCG op de business case 2010 van HSA.

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 betekent dat dus ook dat indien de levering van de V-250 op zich laat wachten, de 60 miljoen per jaar niet gehaald wordt?*

Ja, met dien verstande dat NS totdat de nieuwe vervoerconcessie van kracht wordt (en die loopt van 2015 tot en met 2024), onbepaald garant staat voor de activiteiten van HSA; dus ook wanneer het V250-materieel niet tijdig geleverd wordt. Er is echter in de business case HSA ook sprake van een bepaald moment van levering V250-materieel. De business case HSA gaat er niet van uit dat al direct per 1 juli 2009 V250-materieel beschikbaar was.

148

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

Het jaarverslag van HSA over 2010 is op dit moment nog niet openbaar gemaakt.

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?*

Ten eerste de mogelijkheid voor NS om de dienstregeling over de HSL-Zuid te integreren met die van het hoofdrailnet, onder strikte voorwaarden van de HSL-concessie uiteraard. Ten tweede het beter op elkaar afstemmen van dienstregelingen. Hiermee kan NS kostenvoordelen en opbrengstvoordelen («synergieën») behalen. Overigens rijdt niet NS maar haar dochter HSA momenteel over de HSL-Zuid.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 1. NS zal uit gaan van de beschikbare capaciteit op de HSL-Zuid en hierbij een evenwicht moeten zoeken tussen het bedieningspatroon voor de vervoerconcessie op de HSL-Zuid en aanvullende treindiensten over deze hogesnelheidslijn. De integratie van HSL-Zuid en hoofdrailnet beoogt juist betere kwaliteit en betere verbindingen voor de reizigers.

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?*

Volgens opgave van NS geldt gemiddeld voor de vijf stoptreindiensten waarvan mijn voornemen is deze te decentraliseren, dat 35 % van de reizen volledig binnen het baanvak blijft (inclusief de eindstations), 45 % van de reizen of het vertrek- of het aankomststation buiten het baanvak heeft en de rest van de reizen (20 %) transit-vervoer betreft (reizen met zowel het vertrek- als het aankomststation niet op de betreffende baanvakken). Voor de regionale reizigers wil ik daar waar de decentralisatie reëel is, meerwaarde creëren, zonder dat voor alle betrokken reizigers hinder ontstaat.

152

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

De HSA-problematiek is dermate urgent (medio 2012 faillissement, zie ook mijn beantwoording van vraag 41) dat koppeling niet opportuun was. Dit laat overigens onverlet dat ik, zoals ik ook heb geformuleerd in het Programma van Eisen in de vervoerconcessie (mede afhankelijk van de ontwikkelingen de komende tijd) nadere eisen zal stellen omtrent de OV-Chipkaart.

153

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

Zie mijn beantwoording van vraag 1.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 16.

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?*

Ik zie meerwaarde in regionaal afgestemde netwerken met meer regionale aandacht en ruimte voor regionale afwegingen en andere financiële keuzen over de modaliteiten heen. Ik zie echter ook dat de situatie met twee vervoerders complexer wordt en die complexiteit toeneemt naarmate het baanvak intensiever wordt benut. Voor de drie stoptreindiensten wil ik dan ook nader onderzoek uitvoeren.

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?*
- a. Opname van V250-materieel in de Redelijke Regeling leidt tot mitigatie van materieelrisico voor NS in de situatie dat de concessie onder consideratie overgaat naar een derde partij. Het risico voor de Staat is beperkt aangezien het V250 materieel overgaat naar de volgende concessiehouder voor de waarde conform de Redelijke Regeling. Indien het materieel later dan verwacht wordt geleverd, dan betekent dit dat dit materieel minder benut wordt in de periode t/m 2024, maar ook minder afgeschreven wordt, en dus na 2024 langer ingezet kan worden.
- Opname van het V250 materieel in de Redelijke Regeling is voorzien na geplande afname en ingebruikneming van het materieel door NS van de leverancier. Het afnametraject van het materieel gaat gepaard met stringente tests die doorlopen moeten worden, waarbij certificerende instanties betrokken zijn. Dit proces is in volle gang.

- b. Ja, dit betreffen echter materieelproblemen die specifiek zijn voor de Deense dieseltreinen. Hierdoor is er geen verband met het V250-materieel.
- c. Zie de beantwoording van vraag 156a.

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 hoofdrailnet?*
- a. Het liefst zou ik voor de treinreiziger zoveel mogelijk grensoverschrijdende treinverbindingen willen verzorgen zonder toeslag en met een zo hoog mogelijk frequentieniveau. De korte grensoverschrijdende treinverbindingen zijn echter onrendabel, terwijl een lange grensoverschrijdende verbinding niet op korte termijn maakbaar is. Dit betekent dat ik het op dit moment het belangrijkste vind dat er überhaupt een snelle treinverbinding komt tussen Noord-Brabant en België, en pas daarna kijk naar de kwaliteitsaspecten zoals reistijd, toeslag, Bedieningsfrequentie en reserveringsplicht. Mijn streven is uiteraard om een voor de reiziger zo aantrekkelijk mogelijke treinverbinding op te zetten.
- b. Dat is afhankelijk van mijn gesprek met mijn Belgische collega.

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?*

De bezwaren van NS heb ik op hoofdlijnen geschetst in mijn beantwoording van vraag 138. Daarnaast heb ik brieven van de vakbonden gekregen waarin zij hun bezwaren uiten tegen de voorgenomen decentralisatie. Zij uiten met name hun zorgen over de samenhang van het hoofdrailnet, de veiligheid en de werkgelegenheid op het spoor. Ook de consumentenorganisaties in het Locov hebben negatief geadviseerd over de decentralisatie, zolang er geen harde garantie ligt dat de aanbevelingen van de commissie Meijdam zijn geregeld. Daarbij geven zij aan niet categorisch tegen decentralisatie op beperkte schaal te zijn, maar nu onvoldoende inzicht te hebben in de voordelen voor de reizigers en de nadelen door het creëren van samenloop, als ook de reizigersaantallen die met de voor- en nadelen te maken krijgen. Zij adviseren om verschillende redenen negatief over de eventuele decentralisatie van de andere drie stoptreindiensten.

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?*

Het is niet zo dat mijn ministerie door juridische afwegingen meer ontvangt dan puur uit de business case (maximaal) zou blijken. Er is in de onderhandelingen met NS gekeken naar bijvoorbeeld strategische waarde van het hogesnelheidsvervoer en synergetische voordelen. Het is overigens aan NS en HSA om ervoor te zorgen dat het vervoer over de HSL-Zuid winstgevend is. Overigens zal HSA in 2011 opnieuw een aanzienlijk operationeel verlies kennen. Zie ook mijn beantwoording van vraag 20a.

160

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

Gedurende het laatste overleg met mijn Belgische collega is afgesproken dat België in november 2011 duidelijkheid zou verschaffen over het 20e treinstel. Doordat er juist bij het verstrijken van deze deadline een nieuw kabinet is aangetreden, heb ik tot op heden nog geen bericht van België ontvangen.

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?*

Mocht dit treinstel er niet meer komen, dan kan Nederland zich beroepen op een reistijdenclaim. Deze claim van rond de € 200 miljoen, komt voort uit het feit dat in België de reistijd voor HSL-treinen langer is dan voor de aanleg van de HSL-Zuid afgesproken tussen beide landen op basis van informatie van de Belgische overheid. Ik verkies echter een goede grensoverschrijdende treinverbinding boven een reistijdenclaim, dus daar zal ik mijn inzet op plegen.

162

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

Dat is aan de NS. Ik bied ze de mogelijkheid dit per 2015 te doen. Daarbij geldt echter wel een aantal (impliciete) randvoorwaarden, zoals bv:

- inpassing van extra treinen in de dienstregeling op de hogesnelheidslijn;
- nakoming van de eisen m.b.t. snelheid en bediening conform de (huidige) vervoerconcessie voor de HSL-Zuid;
- geluidsnormering;
- gebruik van ERTMS op de HSL-Zuid.

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?*

De huidige vervoerconcessie voor de HSL-Zuid vormt de basis voor de afspraken die ik op een later tijdstip, wanneer er meer duidelijk is, via de vervoerconcessie en het vervoerplan met NS zal maken.

164

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

Dat is niet mogelijk. Op de HSL-Zuid dient met gebruik van het beveiligingssysteem ERTMS en met 25kV gereden te worden.

165

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

Ik wil in lijn met de huidige concessievoorwaarden ook in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet uitgaan van de trefkans conductor. Ik vind dit belangrijk uit het oogpunt van sociale veiligheid en het informeren van de reizigers. Voor de gedecentraliseerde treindiensten geldt dat de verantwoordelijke decentrale overheid bepaalt of er een conductor op de trein zit of dat er eenmansbediening wordt toegestaan.

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?*

Daartoe werk ik een kader van uitgangspunten en randvoorwaarden uit, zie de beantwoording van vraag 130 b.

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?*

Ja, dat heb ik overwogen en gedaan. Zie hiervoor mijn eerdere antwoorden over de toeslag.

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?*

Nee, de exclusiviteit betrof nationaal maar niet grensoverschrijdend vervoer over de HSL. Voor het grensoverschrijdend vervoer heeft nooit exclusiviteit voor HSA gegolden.

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?*

- a. Het uitgangspunt dat ik in verband met afgifte van de bedieningsgarantie hanteer, is dat de exploitatie van het nieuwe station zonder rijksbijdrage of derving van inkomsten dient plaats te vinden. De aannahme daarbij is dat de vervoerder bereid zal zijn om deze garantie af te geven, wanneer het station bij zal dragen aan de kostendekkende exploitatie van haar netwerk. Dit uitgangspunt is dan ook de reden dat ik aan mijn instemming tot aanleg van een nieuw station de voorwaarde verbind van afgifte van de bedieningsgarantie door de vervoerder. Na het nemen van het aanlegbesluit zal ik de bediening van het nieuwe station, conform artikel 2b van de huidige vervoerconcessie, verplichten door het op te nemen in de vervoerconcessie.
- b. NS is houder van de vervoersconcessie voor de exploitatie van het hoofdrailnet. Uitgangspunt van rijksbeleid en de concessie is dat de vervoerexploitatie van het hoofdrailnet kostendekkend, zonder rijkssubsidie, kan plaatsvinden. Het bepalen onder welke voorwaarden een nieuw station bij kan dragen aan de kostendekkende exploitatie van het netwerk, is een zaak van overleg tussen de initiatiefnemende (veelal regionale) overheid, de vervoerder en de spoorwegbeheerder. Het zondermeer door mij opleggen van een bedieningsplicht zou dit overleg doorkruisen en heeft niet mijn voorkeur.
- c. Uitgangspunt voor NS is dat een nieuw station dient bij te dragen een kostendekkende exploitatie van het hoofdrailnet. Dit uitgangspunt is in overeenstemming met het rijksbeleid dat exploitatie van het hoofdrailnet zonder rijkssubsidie dient plaats te vinden.
- d. Het opleggen van het bedienen van nieuw te openen stations zal structureel rijksgeld kosten. Het zondermeer opleggen van een bedieningsplicht is daardoor niet in overeenstemming met het uitgangspunt dat een nieuw station dient bij te dragen aan de kostendekkende exploitatie van het hoofdrailnet.

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?*
- a. Zoals op 12 juli 2010 door mijn ambtsvoorganger aan uw Kamer aangegeven bij de beantwoording van vragen van het lid Cramer zal de spoorsector in 2013 een ERTMS-implementatievoorstel bij mij indienen. Op basis daarvan zal ik een besluit nemen over de verdere implementatie van ERTMS in Nederland en eventueel eisen opnemen daaromtrent in de nieuwe vervoerconcessie. Indien nodig kan ik de concessie ook in 2014 hierop nog aanpassen.
  - b. Zie mijn beantwoording van vraag 170 a.

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)?*

Zie mijn beantwoording van vraag 123.



172

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

Het verzoek om bodemwaarden is ook gedaan door de consumentenorganisaties in het Locov. Zij willen voorkomen dat eventuele slechte prestaties in een landelijk gemiddelde onzichtbaar blijven. Zoals ik in mijn beantwoording van vraag 123 heb aangegeven wil ik in de nieuwe vervoerconcessie bepalingen opnemen die ook regionale prestaties inzichtelijk maken. In de uitwerking wil ik – mede in overleg met de decentrale overheden – bepalen welke indicatoren in relatie tot de regio relevant zijn (bijvoorbeeld punctualiteit, zitplaatskans, klantoordelen) en hoe de regio's te definiëren. Op die manier wordt de transparantie van NS verbeterd. Wel vind ik dat dit niet tot te grote administratieve lasten mag leiden.

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 marktvrage want: aanbod creëert vraag en we investeren niet voor niets € 4,5 miljard in het spoor?*

De nieuwe vervoerconcessie zal de voorkeursbeslissing PHS van juni 2010 borgen. Dit betekent dat uiterlijk in 2020 de concessienemer volgens PHS rijdt. De groei naar 2020 toe is afhankelijk van de uitvoering van de infrastructurele maatregelen en de marktontwikkeling. NS zal alles wat in haar bereik ligt, ondernemen om de marktontwikkeling positief te beïnvloeden. Voor het geval zich een situatie zou voordoen waardoor het marktperspectief onverhoopt heel anders is, vind ik het reëel in de concessie ruimte te houden, waarbij de zware bewijslast bij NS ligt.

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?*
- a. Nee. NS probeert altijd een dienstregeling te maken die voor zo veel mogelijk reizigers zo goed mogelijk is. Het is onvermijdelijk dat er voor sommigen ook verslechtingen kunnen optreden. Door verslechtingen te verbieden, worden verbeteringen in veel gevallen onmogelijk. Daartoe ben ik niet bereid. Zoals gemeld zal ik de minimale bediening in de nieuwe concessie verbeteren.
  - b. Zie mijn beantwoording van vragen 5, 7 en 8.
  - c. Zie mijn beantwoording van de vragen 5 en 7.
  - d. Zie mijn beantwoording van vraag 6.

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?*

Nee. De folder «Nederland Verbinden» betreft een stuk van NS bedoeld om haar personeel en stakeholders te informeren over het met mij overeengekomen akkoord en bevat bijvoorbeeld veel ambities en plannen van NS die nog fluïde zijn en bijvoorbeeld samenhangen met nog in het kader van PHS te nemen beslissingen. Mede daarom maar ook omdat de folder niet met mij is afgestemd lijkt het mij noch voor NS noch voor de reiziger opportuun dat ik mij daaraan verbind.

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 regiotrein, 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?*

- a. Zoals ik in mijn brief van 22 juni 2011 (Kamerstuk 29 984, nr. 267) heb aangegeven heeft ProRail op verzoek van FMN een quick scan gedaan naar de inpassing van de voorgestelde dienstregelingen op de beschikbare capaciteit. Deze toets is opgenomen in de rapportage van FMN en heb ik op 22 juni 2011 als bijlage bij mijn brief aan de Kamer gestuurd.

Naar aanleiding van het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet heb ik met ProRail het gesprek gevoerd over de gevolgen voor de robuustheid van meerdere vervoerders op het spoor. Enerzijds geldt dat wanneer in de logistieke uitwerking van een aanbesteding in de regio gekozen wordt voor een gekoppelde inzet van personeel en materieel aan één traject, de bijsturing in geval van verstoringen zal vereenvoudigen. Anderzijds zijn de mogelijkheden voor bijsturing van het totaal van Intercity's en stoptreindiensten beperkter, omdat personeel en materieel minder uitwisselbaar worden door de opdeling over meerdere vervoerders. Bovendien geldt hoe meer vervoerders hoe meer communicatie de afstemming over verstoringen vergt. Naarmate baanvakken intensiever gebruikt worden neemt de complexiteit toe en kunnen effecten sterker voordoen. Daarom wil ik ook met ProRail decentralisatie van de overige diensten nader bestuderen. Het effect in praktijk zal ik ook goed monitoren.

- b. Zie mijn beantwoording van vraag 176 a.

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?*
- a. Binnen de concessie voor het hoofdrailnet rijden er rendabele en onrendabele diensten. De som van alle activiteiten leidt tot een door

- NS te betalen concessieprijs. Ik ben niet bekend met het resultaat van elke afzonderlijke stoptrein van NS.
- b. Deze vergelijking kan ik niet maken, omdat inzicht nodig is in de kostenopbouw van de regionale vervoerders. Dat inzicht zit niet in de documenten van FMN. FMN heeft inzicht gegeven in de hoogte van de subsidies in relatie tot het aanbod. De onderliggende kostenopbouw van de vervoerder en het effect van bepaalde keuzen van de opdrachtgever (bijv. eenmansbediening in plaats van een of meerdere duurder conducteurs op iedere trein) ken ik niet. Dat maakt een vergelijk lastig, omdat het NS-product en het regionale treinproduct niet 1 op 1 te vergelijken zijn.
  - c. Dit hangt af van de specifieke situatie. Wanneer sprake is van een onrendabele stoptreindienst kan dit financieel het geval zijn.

178

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

Met deze woordkeuze benadruk ik het belang dat ik hecht aan verbeteren of realiseren van (bepaalde) grensoverschrijdende verbindingen.

179

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

Bij het tot stand brengen van grensoverschrijdende verbindingen is NS afhankelijk van medewerking van buitenlandse vervoerders en buitenlandse autoriteiten. Bovendien is bij deze verbindingen niet altijd de infrastructuur gereed of geschikt en dienen nog (goede) afspraken te worden gemaakt over een kostendeling ten aanzien van de exploitatie. Bij een resultaatverplichting zou ik de onderhandelpositie van NS richting buitenlandse partijen ondermijnen wat ten koste van de maakbaarheid gaat.

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?*

Zie mijn beantwoording van vraag 115.

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?*

De € 60 mln per jaar is een schatting van de gemiddelde concessiefee tot en met 2024 die volgt uit de business case 2010 van HSA. Er is sprake van een ingroeitraject. De schatting van de concessiefee in de periode 2025 t/m 2028 sluit aan bij de in de business case verwachte opbrengsten in 2024. Zie ook mijn beantwoording van vraag 185b.

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?*

De geactualiseerde business case dateert van voor de afspraak dat NS mogelijk intercity's over de HSL-Zuid zou kunnen laten rijden. Hierin zit

dus geen toeslag voor Intercityvervoer. Zie verder mijn beantwoording van vraag 14.

183

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

Het verlengde MIRT heeft betrekking op de planperiode van de begroting van het Infrastructuurfonds, te weten tot en met 2028. Zie tevens mijn beantwoording van vraag 57.

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?*

De aanpassing van de Gebruiksvergoeding betreft de vervoerconcessie voor HSL-Zuid. In de concessie voor HSL-Zuid wordt verder een aantal zaken vóór 2015 gewijzigd. Het wijzigen van de concessie voor het hoofdrailnet is wel mogelijk, maar hier heb ik niet voor gekozen, aangezien die concessie recentelijk (medio 2010) is gewijzigd naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving in 2009. Ik heb mijns inziens niet gesteld dat dit juridisch gezien niet mogelijk zou zijn. Het integreren van de diensten over de HSL-Zuid in het hoofdrailnet en het wijzigen van wet- en regelgeving voor 2015 is echter juridisch complex, vandaar dat 2015 een goed moment is.

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?*
- a. Het is mijn voornemen de beide concessies met ingang van 2015 samen te voegen, waarna slechts één vervoersoperatie zal restereren. Hierdoor wordt het in principe ook mogelijk dat conventionele treinen de HSL gebruiken, bijvoorbeeld op de verbindingen Den Haag–Eindhoven en Rotterdam–Amsterdam Zuid–Almere. Ook los daarvan zullen veel reizigers de HSL gebruiken in combinatie met een andere treinreis. De vervoersoperaties vormen een consistent geheel. Vanuit juridisch oogpunt is het niet noodzakelijk onderscheid te maken tussen winstgevende delen en verlieslatende delen van een openbaar dienstcontract, zo een dergelijk onderscheid reeds te maken zou zijn. De door u genoemde € 60 mln per jaar is het maximale bedrag dat verwacht werd op basis van de business case van HSA. Doordat sprake is van een strategische waarde van het hogesnelheidsvervoer en synergievoordelen door samenvoeging met het hoofdrailnet is NS bereid gevonden om de € 101 mln te betalen. Deze € 101 mln betreft een gemiddeld bedrag, inclusief een rentebetaling op het uitgestelde deel van de Gebruiksvergoeding. Zie ook de tabel uit het antwoord op vraag 60.
  - b. Zoals opgenomen in de tabel bij het antwoord op vraag 60 is er sprake van een ingroei van de HSL-Zuid Gebruiksvergoeding. Dit komt doordat ook de bedrijfsactiviteiten in de beginjaren minder goede resultaten geven dan in de latere jaren (nieuwe dienstregeling, nieuw materieel, opstart van bedrijfsactiviteiten, minder reizigers). In de

reksom van de € 60 mln is rekening gehouden met de business case inclusief de beginjaren vanaf 2009 waarin HSA substantiële verliezen maakt. Door deze ingroei is de concessieprijs in 2024 zelfs € 124 mln (zie tabel bij vraag 60).

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?*

NS is niet verantwoordelijk voor grensoverschrijdende verbindingen die andere maatschappijen uitvoeren en waaraan zij geen financiële bijdrage levert. NS draagt thans financieel bij aan de verbindingen met Antwerpen, Luik, Aken, Düsseldorf (via Arnhem) en Berlijn.

187

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

Zie mijn beantwoording van vraag 130 a.

188

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

Het precieze tijdsplan is afhankelijk van het beschikbaar zijn van de benodigde extra infrastructuurcapaciteit en de marktontwikkeling. Uit de indicatieve planning van de infrastructuurmaatregelen van PHS die is opgenomen in de zesde voortgangsrapportage van PHS van 10 oktober jl. (Kamerstuk 32 404, nr. 55), blijkt dat de oplevering van belangrijke PHS-projecten in de periode 2018–2020 zal plaatsvinden. Een precieze planning is nog niet beschikbaar, daar deze afhankelijk is van de nu lopende uitwerking van de PHS maatregelen. Ik zal in de voortgangsrapportage van PHS eind 2012 dan wel begin 2013 dit nader aangeven na overleg met alle betrokken belanghebbenden. Hierbij speelt zowel de stand van de uitwerking van de diverse maatregelen een rol, alsook ook de nadere invulling ten aanzien van de goederenroutering in Oost Nederland, die medio 2012 is voorzien.

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?*

De stoptreindienst Ede/Wageningen–Arnhem zat niet in de scope van het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet en de samenloop, omdat daarin is gekeken naar de stoptreindiensten buiten de brede Randstad en naar bestaande samenloop. Binnen de brede Randstad is sprake van een sterk samenhangend net waar ik de opgave van hoog frequent spoorvervoer (PHS) wil realiseren en niet verder compliceren door wisseling van zeggenschap over bepaalde stoptreindiensten. De stoptreindienst Arnhem–Ede/Wageningen ligt op de PHS-corridor Utrecht–Arnhem en valt binnen de brede Randstad. De provincie Gelderland heeft de wens om de Valleilijn (Amersfoort–Ede/Wageningen) door te trekken naar Arnhem. De provincie heeft ProRail opdracht gegeven een capaciteitsstudie uit te voeren en wil mede in overleg met NS een business case opstellen. Ik heb mijn bedenkingen bij de doortrekking van de Valleilijn, zoals ik ook heb aangegeven in de

beantwoording van de Kamervragen over het MIRT-projectenboek 2012 (brief 9 december 2011, Kamerstuk 33 000 A, nr. 43).

Voor Zwolle–Leeuwarden geldt dat deze niet in het onderzoek naar reikwijdte voorkomt, omdat als basis voor de analyse de referentiedienstregeling PHS 2020 is gebruikt. In deze referentiedienstregeling rijdt geen aparte stoptrein Zwolle–Leeuwarden, maar een stop-IC met veel doorgaande reizigers voorbij Zwolle. Daarnaast heeft de provincie Friesland zich tot nu toe op het standpunt gesteld geen stoptreinen gedecentraliseerd te willen hebben, maar een uitbreiding van het aanbod binnen het hoofdrailnet te wensen.

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?*

- a. Ja
- b. De afgelopen jaren zijn er diverse suggesties gedaan voor uitbreiding van het nachtnet. NS heeft steeds moeten concluderen dat deze uitbreidingen (zeer) onrendabel zijn. Dit bleek zowel uit modelberekeningen als uit experimenten in de praktijk. Om de concessie als geheel op verantwoorde wijze uitvoerbaar te houden, wil ik ervoor waken er te veel onrendabele verplichtingen voor NS in op te nemen.

191

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

Het in mijn brief van 18 november 2011 genoemde bedrag van € 800 mln heeft betrekking op de door DeltaRail onderzochte optie van het tussenplaatsen van een zelfstandig toegankelijk VIRM-rijtuig. DeltaRail heeft berekend dat van dit bedrag circa € 460 mln nodig is voor de aanschaf van deze rytuigen. De overige € 340 mln betreffen afschrijvings- en exploitatiekosten.

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?*

Nee. De zware inspanningsverplichting geldt voor enkele HSL-stations net over de grens. De regio's kunnen het initiatief nemen voor het opzetten van een regionale grensoverschrijdende spoorverbinding die een bepaald buitenlands IC-station aandoet. Ik zal ze daarin waar mogelijk ondersteunen.

193

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

Dit is niet iets dat in de concessie geregeld wordt of dat voor de gehele concessieperiode gezegd kan worden. Het is onderdeel van de dienstregeling die NS elk jaar opnieuw maakt.

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?*

Nee. Zie mijn beantwoording van vraag 157.

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?*

Op dit moment bedient NS de verbinding Zwolle–Leeuwarden met één IC per uur en één stop-IC per uur. In het concept programma van eisen heb ik aangegeven een minimale bediening op het hoofdrailnet te eisen van 2 treinen per uur per richting op de grote stations en voor de overige stations 2 treinen per uur per richting op werkdagen tot minimaal 20 uur (mits dit capacitair past). Dat betekent dat alle stations op de verbinding tussen Zwolle en Leeuwarden minstens 2 x per uur bediend moeten worden in genoemde periode. Hoe de exacte dienstregeling er uit gaat zien is aan NS. Ik toets op de minimale bedieningseisen en op een verbetering ten opzichte van de huidige dienstregeling.

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?*

In mijn brief heb ik aangegeven dat ik zowel een review op de geïntegreerde business case zou laten uitvoeren alsmede een marktconformiteitstoets door een gespecialiseerd Brits onderzoeksbureau zou laten doen. De review op de geïntegreerde business case is aanleiding om met NS nader te onderhandelen over een onderdeel ervan. De afronding van het externe rapport over de marktconformiteit is opgeschort totdat de uitkomst van die nadere onderhandeling bekend is. Als ik er met NS uitkom zal ik u beide rapporten zo spoedig mogelijk vertrouwelijk toezenden.

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?*

Zoals ik in mijn beantwoording van vraag 189 heb gemeld rijdt in de referentiedienstregeling PHS 2020 een stoppende Intercity op Zwolle–Leeuwarden. Op Groningen–Zwolle rijden in de referentiedienstregeling Intercity's en stoptreinen. Dit heeft te maken met het forse verschil in vervoerwaarde tussen beide corridors, zoals ook is te lezen in de onderzoeksrapportages behorende bij de voorkeursbeslissing PHS uit 2010. Voor de stoptreinen op Zwolle–Groningen geldt dat decentrale exploitatie de reizigers niet confronteert met een extra overstap en er geen invloed is op PHS. Ik zal de stoptreindienst Zwolle–Groningen dan ook nader onderzoeken op mogelijkheden voor decentralisatie.

198

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

Wanneer sprake is van decentralisatie van een onrendabele treindienst, leidt dit tot een hoger resultaat voor NS. Ik zal hieruit een bijdrage beschikbaar stellen aan de decentrale overheden ten behoeve van de exploitatie. Ik kan niet vooruitlopen op de afspraken die ik met betreffende overheid maak.

199

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

Het in december 2008 met HSA overeengekomen uitstel van betaling (Memorandum van Overeenstemming) geldt nog steeds en is dan ook onderdeel van de oplossing zoals ik deze nu met NS ben overeengekomen.

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/robustheid) 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/robustheid) 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?*

- a. Zie mijn beantwoording van vraag 197.
- b. Zie mijn beantwoording van vraag 137.
- c. Ik heb gekeken naar de stoptreindiensten buiten de brede Randstad op basis van de referentiedienstregeling PHS 2020. Daarin rijdt geen stoptreindienst Apeldoorn–Amersfoort. De reizigersmarkt tussen Apeldoorn en Amersfoort wordt thans en in de referentie 2020 door een intensieve Intercitydienst bediend. Afspraken over de bediening van nieuwe stations zijn ook te maken met de hoofdrailnetvervoerder, mits kosten en (reizigers)opbrengsten zich tot elkaar verhouden en bediening infrastructureel en logistiek is in te passen.
- d. Zie mijn beantwoording van vraag 189.
- e. Nadat het beleidsvoornemen formeel heeft voorgehangen in de Tweede Kamer en wij het debat hierover hebben kunnen voeren, wil ik de gesprekken met de provincie Limburg starten. Dit mede op basis van het ontwikkelde kader van randvoorwaarden en uitgangspunten. Afhankelijk van het procesverloop schat ik in dat er medio 2012 meer duidelijkheid moet kunnen zijn over de te maken afspraken. Vervolgens zal er formele besluitvorming plaats moeten vinden, ook decentraal. Onderdeel daarvan is ook het formele moment van decentralisatie. In overleg met de provincie Limburg wil ik kijken wat een goed overgangsmoment is in relatie tot de huidige decentrale concessies die aflopen in 2016. Voorafgaand aan de start van de exploitatie door een regionale vervoerder zal een decentrale gunningsprocedure doorlopen moeten worden.  
Ik pak het nadere onderzoek zo snel mogelijk op en hoop dit in 2012 af te ronden.
- f. Zie mijn beantwoording van vraag 200e. Wanneer de uitkomst is dat de stoptreindiensten ook gedecentraliseerd kunnen worden, kunnen de gesprekken met de betrokken decentrale overheden snel daarna starten.
- g. Ik heb het streven om dit onderzoek in 2012 af te ronden. Ik verwacht dit te doen voordat het ontwerp van de concessie in de Kamer voorhangt.
- h. NS betaalt voor de exploitatie van het hoofdrailnet een jaarlijkse concessieprijs aan het Rijk. Binnen het hoofdrailnet rijden er rendabele en onrendabele diensten. Ik verwijs ook naar mijn beantwoording van vraag 177a. Voor enkele mogelijk te decentraliseren stoptreindiensten is het resultaat mij op hoofdlijnen bekend. Deze inzichten vraag ik straks meer gedetailleerd aan NS ten behoeve van de gesprekken met de decentrale overheden over de decentralisatie. Welke bijdrage wordt meegegeven zal nog onderwerp van overleg zijn tussen mij en de betreffende decentrale overheid.
- i. Ik heb geen offertes uitgevraagd, maar ken wel van een aantal diensten het financiële resultaat op hoofdlijnen. Zie mijn beantwoording van vraag 200h.
- j. Bij decentralisatie van de stoptreindiensten gaat de verantwoordelijkheid voor de dienst over van mij naar de decentrale overheid. De Wet personenvervoer 2000 verplicht decentrale overheden tot openbare aanbesteding (artikel 62). Een concessie voor openbaar vervoer per trein kan bij wijze van overgangsmaatregel worden verleend zonder dat een aanbesteding is gehouden in afwachting van tot stand te brengen infrastructuur, in afwachting van de vorming van nieuwe concessiegebieden of gedurende een periode waarin aanbesteding wordt voorbereid. De duur van een dergelijke overgangskoncessie is maximaal 3 jaar. Na afloop van die concessie dient de concessie

alsnog openbaar aanbesteed te worden, tenzij de Minister van Infrastructuur en Milieu instemt met een verlenging (artikel 36a Besluit personenvervoer 2000).

- k. Zoals ik in eerdere antwoorden heb aangegeven kijk ik bij mijn voorgenomen decentralisatie bewust naar stoptreindiensten buiten de brede Randstad, vanwege de grote waarde die ik hecht aan het samenhangende hoofdrailnet waarin IC's en Sprinters nauw verweven zijn en grotendeels dezelfde markt bedienen. Daarnaast wil ik de opgave van hoog frequent spoorvervoer (PHS) realiseren en niet verder compliceren door wisseling van zeggenschap over bepaalde stoptreindiensten. De overige stoptreindiensten die FMN voorstelt liggen deels binnen de brede Randstad en/of op PHS-corridors. Daarnaast heeft FMN bestaande treindiensten gecombineerd of gesplitst, daar waar ik ben uitgegaan van de PHS-dienstregeling 2020.

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?*
- a. Er vindt geen onderzoek meer plaats naar de decentralisatie van Zwolle–Enschede. Over de decentralisatie van de treindienst Zwolle–Enschede zijn in 2005 principe-afspraken gemaakt met de provincie Overijssel en de Regio Twente. Ik heb de provincie Overijssel en de Regio Twente bij brief van 30 augustus 2011 de uitgangspunten en voorwaarden geschetst om te komen tot een definitieve afspraak over decentralisatie van de treindienst Zwolle–Enschede per december 2014. Overijssel en Twente zijn vergevorderd in het opstellen van hun reactie aan mij. Ik wacht die reactie met belangstelling af. Uiteraard heeft de samenloop Wierden–Enschede mijn aandacht en zal ik in het onderzoek naar Apeldoorn–Enschede rekening houden met de situatie dat Zwolle–Enschede per eind 2014 gedecentraliseerd kan zijn.
- b. Mocht de dienst Apeldoorn–Enschede gedecentraliseerd worden, dan is dat met de bedoeling een verbeterd regionaal netwerk te laten ontstaan. Naast Zwolle–Enschede en Enschede–Apeldoorn gaat het dan in principe ook om Zutphen–Apeldoorn en Zutphen–Hengelo–Oldenzaal, die verschillende looptijden kennen. Dat betekent dat mocht het tot decentralisatie komen, ik in overleg met de betrokken decentrale overheden zal kijken wat de beste manier is, juist ook in het belang van de reizigers.
- c. Op het baanvak Amersfoort–Enschede is in de periode 2006–heden drie keer een overbelastverklaring afgegeven. Dit concentreert zich bij Amersfoort:
- 28-09-2007 Amersfoort–Barneveld aansluiting, omschrijving: spooropstelling station Amersfoort voldoet niet aan wensen van de verschillende vervoerders en planningsnormen
  - 22-08-2008 Emplacement Amersfoort, omschrijving: onttrekking ten behoeve van spooronderhoud conflicteert met capaciteitsaanvraag vervoerders
  - 4-4-2011 Amersfoort–Barneveld aansluiting, omschrijving: aangevraagde capaciteit is fysiek niet mogelijk op dit baanvak

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?*

Deze vraag zal ik beantwoorden bij mijn reactie op de vragen die het lid Bashir op 23 december 2011<sup>1</sup> heeft gesteld over dit onderwerp.

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?*

De derving zou € 2,4 mld zijn in het extreme geval dat geen vervoer over de HSL-Zuid totstandkomt. Dat wil zeggen als de Staat niet ingegrepen zou hebben, dan zou er geen Gebruiksvergoeding van HSA ontvangen worden. HSA/NS betaalt nu alsnog € 1,4 mld, dat is € 0,4 mld meer dan ik verwacht had te verkrijgen bij heraanbesteding doordat onder andere sprake is van synergievoordelen tussen het hoofdrailnet en de HSL-Zuid. Er is dus geen overheveling van opbrengsten uit het hoofdrailnet naar de HSL-Zuid. Het belang van de reiziger is dat i) het hoofdrailnet en HSL-Zuid blijven rijden met voldoende kwaliteitsborgingen en ii) dat verbeteringen in dienstregelingen mogelijk zijn door samenvoeging van het hoofdrailnet en de HSL-Zuid tracés.

Voor de niet-HSL-kaartjes geldt een tariefrestrictie die inhoudt dat NS alleen inflatie en gebruiksvergoedingstijging aan de reiziger mag doorberekenen. De afspraken over de HSA-problematiek kunnen dus niet uit duurdere kaartjes voor het hoofdrailnet worden gefinancierd maar wel uit bijvoorbeeld verbeterde efficiency (bovenop de door de Staat afgedwongen efficiency).

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?*
- a. FMN heeft ook in het meest recente voorstel dat bij mij bekend is, het idee het hoofdrailnet te verdelen in 1 of 3 IC-netten en 5 Regionetten.

---

<sup>1</sup> Parlisonummer: 2011Z27397.

Het is mij bekend dat FMN streeft naar niet stoppende IC's waar stoptreinen naast rijden. Overigens blijft er ook in die situatie tussen IC-stations sprake van een gedeeltelijk gedeelde reizigersmarkt. Mijn reactie op de voorstellen van FMN heb ik met u gedeeld bij brief van 22 juni 2011 (Kamerstuk 29 984 nr. 267).

- b. Zie mijn beantwoording van vraag 11 c.
- c. Zie mijn beantwoording van vraag 11 c en vraag 177 a.

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?*
- a. Het genoemde externe bureau is gespecialiseerd in het uitvoeren van analyses van marktconformiteit zoals in het onderhavige geval en beschikt over ruime expertise van de spoorwegsector. De marktconformiteit van de met NS gemaakte afspraken wordt niet volgens slechts één methode beoordeeld. In aanmerking worden onder meer genomen de interne opbrengstvoet van NS, de kapitaalkosten van NS, de gemiddelde opbrengstvoet van marktpartijen, de mate waarin NS efficiënt is, en de operationele inkomsten van NS in vergelijking met private marktpartijen. Andere vervoerders zijn hierover niet rechtstreeks benaderd. Zie ook mijn beantwoording van vraag 131.
  - b. Zie o.a. mijn beantwoording van vraag 196.
  - c. Dat lijkt me niet noodzakelijk. De NMA is niet belast met toezicht op naleving van de Europese staatssteunregels en voert niet een marktconformiteitstoets uit.
  - d. Ja. Zie o.a. mijn beantwoording van vraag 196.

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?*
- a. NS staat volledig garant. Hoe zij dat vormgeeft is aan NS en haar aandeelhouder. Voor de hand ligt bijvoorbeeld een 403-verklaring<sup>1</sup> door de NV voor HSA. Daarmee zou hetzelfde bereikt worden als nu

---

<sup>1</sup> Een dochtermaatschappij in een groepsmaatschappij kan worden ontheven van de plicht een eigen jaarrekening te deponeren. Dit staat beschreven in artikel 403 van boek 2 BW, vandaar de naam «403-verklaring». Aan deze ontheffing wordt door de wet wel een aantal voorwaarden gesteld, waaronder dat de moedermaatschappij zich hoofdelijk aansprakelijk stelt voor de schulden die voortvloeien uit de rechtshandelingen van de betreffende dochtermaatschappij.

voor het HRN geldt, waar N.V. Nederlandse Spoorwegen de concessie uitvoert.

- b. Er is wel degelijk sprake van een reële garantie. Ook al is de Staat 100% aandeelhouder, de NS is een zelfstandige rechtspersoon met zelfstandige beslisbevoegdheden. De aandeelhouder heeft maar enkele instrumenten om in te grijpen in het handelen van de NS. De garantie is reëel omdat voor NS de HSL-Zuid verplichtingen, nu zij de concessie voor het hoofdrailnet t/m 2024 gegund krijgt, goed behapbaar zijn. Voor HSA was dat niet het geval.
- c. Die wordt terugbetaald inclusief rente, zij het dat een andere rentespraak is gemaakt (er is een nieuwe marktconforme rentevoet afgesproken).

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?*

Zie de beantwoording van vraag 3 en 52.

208

- a. *Kan in de concessie Hoofdrailnet de voorwaarde van zelfstandige toegankelijkheid uiterlijk in 2030 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?*
- a. Tijdens mijn onderhandelingen over de HSA-problematiek en het hoofdrailnet vanaf 2015 is toegankelijkheid uitvoerig besproken. De conclusies van die gesprekken zijn in mijn brief van 18 november 2011 opgenomen.  
Als in de concessie voor het hoofdrailnet de voorwaarde van zelfstandige toegankelijkheid van alle treinen wordt opgenomen, zal dit invloed hebben op de concessieprijs: de investering die NS zou moeten doen om de VIRM-treinen toegankelijk te maken, zal in de concessieprijs verdisconteerd worden.
- b. De motie Aptroot-Bashir vraagt om een plan van aanpak waarin verschillende scenario's om de toegankelijkheid versneld gereed te krijgen. Ik zal u – zoals in deze motie verzocht wordt – uiterlijk op 29 februari 2012 de gevraagde informatie verstrekken.
  - c. Zie mijn beantwoording van vraag 208b.

209

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

De huidige vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet en de concessie-overeenkomst blijft de basis voor het HSL-vervoer. Dat wil zeggen dat NS gehouden is aan de afspraken hierin over reistijden per traject.

210

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

Zie ook mijn beantwoording van vraag 179. NS is afhankelijk van medewerking van buitenlandse vervoerders en buitenlandse autoriteiten.

Bovendien is bij deze verbindingen niet altijd de infrastructuur gereed of geschikt en dienen nog goede afspraken te worden gemaakt over een kostendeling ten aanzien van de exploitatie. Bij een resultaatverplichting zou ik de onderhandelpositie van NS richting buitenlandse partijen ondermijnen wat ten koste van de maakbaarheid gaat.

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?*

Ik kan hier nu niet op vooruit lopen, aangezien de concessie zoals bekend nog onderhanden werk betreft. Ik heb met NS een zware inspanningsverplichting afgesproken ten aanzien van de verbindingen met Antwerpen, Luik, Aken en Düsseldorf, naast de bestaande ICE's naar Duitsland en de Thalys en Fyra naar Parijs en Brussel. Overige grensoverschrijdende verbindingen kunnen op regionaal niveau worden afgesproken. Ik zal ze daarin waar mogelijk ondersteunen.

212

*Kunt u aangeven in hoeverre de beoogde grensoverschrijdende verbindingen extra vertragingen 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?*

Dit wisselt per situatie. Ik kan, wanneer de vervoerders er onderling niet uitkomen, een gesprek faciliteren of hebben met de buitenlandse vervoerder of vervoersautoriteit om tot een oplossing te komen.

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?*

Dit hangt af van de inhoud van de afspraak. Ik zal mij in mijn contacten met mijn ambtgenoten in België en Duitsland blijven inzetten voor het realiseren en verbeteren van grensoverschrijdend spoorvervoer. De contacten met mijn ambtgenoten zijn goed.

214

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

De minimale bediening is een van de voorwaarden aan de dienstregeling van NS. Daarnaast moet het aangeboden vervoer voldoen aan de vraag en gericht zijn op groei. Ook zal ik zoals aangegeven in mijn brief van 18 november PHS borgen in de concessie. Het is binnen deze randvoorwaarden aan NS om een dienstregeling te maken. Ik kan nu dan ook geen uitspraak doen over een mogelijk effect op reistijden.

215

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

Zijn mijn beantwoording van vragen 179 en 210.

216

*Is de keuze om het verlengd interregiomaterieel niet versneld af te schrijven, waardoor het treinvervoer pas in 2045 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.*

Bij grote investeringen vind ik het – net als mijn voorgangers – van belang dat naar doelmatigheid en proportionaliteit wordt gekeken. In de scenario's die ik op verzoek van uw Kamer als antwoord op de motie van de leden Aptroot en Bashir (Kamerstuk 33 000-XII, nr. 16) zal sturen, wil ik dit in kaart brengen. Daarmee worden ook de dilemma's inzichtelijk. Het is overigens niet zo dat het treinvervoer tot 2045 niet toegankelijk is. Het merendeel van het materieel zal in 2030 al volledig zelfstandig toegankelijk zijn, ook voor mensen in een rolstoel of scootmobiel. Alle stations zullen in 2030 ook door mensen in een rolstoel of scootmobiel zelfstandig gebruikt kunnen worden. Op basis van gegevens die ik nu heb kan het wel zo zijn dat eenzesse tot eenderde van de treinen in 2030 nog niet zelfstandig toegankelijk is.

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?*
- a. Ik zal in de nieuwe vervoerconcessie bepalingen opnemen die NS verplicht het aangeboden vervoer af te stemmen op de vraag en te richten op reizigersgroei. De precieze wijze van prikkelen werk ik nog uit in het proces van concessieverlening. Overigens heeft ook NS baat bij zoveel mogelijk reizigers.
  - b. Ik vind het van belang dat NS het aangeboden vervoer richt op groei en NS alles wat in haar bereik ligt, onderneemt om de marktontwikkeling positief te beïnvloeden. Met PHS wordt tot 2020 ook een gemiddelde groei van 5% van het aantal reizigerskilometers per jaar mogelijk gemaakt op de betreffende corridors. Groei van zowel treingebruik als de totale mobiliteit is afhankelijk van veel factoren. Het is dan ook niet mijn beleid om in de concessie op te nemen dat het spoor harder groeit dan de totale 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?*
- a. Zie ook mijn beantwoording van vragen 179, 210 en 215. De zware inspanningsverplichting die is opgenomen in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet voor de bediening van enkele eerste HSL-stations net over de grens kent de volgende voorwaarden: De verbinding wordt in samenspraak en goed overleg met de grensregio's en het buitenland opgezet, want de NS is afhankelijk van buitenlandse partijen. Noodzakelijke voorwaarden zijn: dat de infrastructuur en het materieel geschikt zijn qua beveiliging en voltage en dat samenwerking van de vervoersautoriteiten en de vervoerders aan beide zijden van de grens plaatsvindt, waarbij met name van belang is dat goede afspraken worden gemaakt over de financiering van de exploitatie, zoals een kostendeling op de grens. Ik wil dat alle betrokken partijen geprikkeld blijven om zich in te zetten voor het realiseren van deze grensoverschrijdende verbindingen. Daarom heb ik gekozen voor een zware inspanningsverplichting in tegenstelling tot een resultaatsverplichting.
- b. NS is afhankelijk van de medewerking van buitenlandse partijen en de mogelijkheid om goede afspraken met hen te maken over de exploitatie. Het is van belang dat de wensen van de regio's en de binnen- en buitenlandse vervoerders goed op elkaar aansluiten en financieel haalbaar zijn. Ik verkies maatwerk boven een verplichting. Wanneer een regio de voorkeur uitspreekt voor een stoptrein in plaats van een IC, dan neem ik die voorkeur heel serieus.
- c. Er spelen veel belangen (nationaal en regionaal) aan beide zijden van de grens. Ik hecht daarom aan goede afstemming met alle betrokken partijen in binnen- en buitenland. Op de reeds gemaakte afspraken wil ik niet vooruitlopen. Bereidheid van buitenlandse partijen om het proces te versnellen door bijvoorbeeld een faire afspraak te maken voor verdeling van de kosten van de exploitatie brengen het proces in de goede richting.
- d. Er wordt momenteel positief overleg gevoerd met alle betrokken partijen. Waar nodig spreek ik alle partijen aan op de voortgang.

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?*

Deze worden als (afdwingbare) verplichtingen opgenomen in de nieuwe vervoerconcessie. De concessie zal ook handhavinginstrumenten bevatten die ik kan inzetten als NS zich niet houdt aan een concessievoorschrift.



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?*

Zie mijn antwoord op vraag 200 e.

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?*

Zoals vermeld in mijn beleidsvoornemen ben ik van plan in de nieuwe concessie voor te schrijven dat:

- Op een aantal verbindingen de laatste treinen later gaan rijden;
- Het nachtnet in de Randstad onderdeel wordt van de concessie, d.w.z. dat NS verplicht is dit net gedurende de gehele concessie te rijden (ik schrijf dit niet voor het nachtnet in Noord-Brabant, aangezien NS dit alleen kan rijden met een subsidie van de provincie; het is niet bekend of de provincie deze subsidie gedurende de gehele concessieperiode zal betalen);
- NS actief en constructief moet blijven zoeken naar mogelijkheden om ook andere nachtnetverbindingen op een verantwoorde wijze te exploiteren.

222

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

Ik heb het conceptbeleidsvoornemen meegestuurd als bijlage bij mijn brief van 18 november 2011 en ik zal het definitieve voornemen formeel voorleggen aan de Tweede Kamer. Mijn afspraken met NS zijn echter nog niet definitief, aangezien de review op de geïntegreerde business case aanleiding is om met NS nader te onderhandelen over een onderdeel ervan. Na afronding hiervan en van de voorhangprocedure (ten minste 30 dagen) die volgt op mijn definitieve beleidsvoornemen kan het proces van uitwerking van de nieuwe vervoerconcessie starten. Het is mijn inschatting dat ik het parlement eind 2012/begin 2013 een ontwerpconcessie voor kan leggen, maar dat is mede afhankelijk van het procesverloop. De PSO-verordening stelt dat er minimaal 1 jaar moet zitten tussen publicatie van mijn voornemen in de EU en de daadwerkelijk gunning. Dat betekent dat de vervoerconcessie formeel niet voor begin 2013 gegund kan worden. Een meer gedetailleerde beschrijving van de procedure is opgenomen in het beleidsvoornemen.

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?*

De concessie zal de openingstijden regelen van de fietsenstallingen bij stations die in beheer zijn (of komen) van NS. Onder andere de fietsersbond heeft gesuggereerd dat de kosten voor exploitatie van de fietsenstallingen bij stations verdisconteerd kunnen worden in de gebruiksvergoeding. Ik heb dat niet in overweging genomen. Zoals in het

actieplan fietsparkeren dat ik voor de zomer van 2011 naar uw Kamer heb gestuurd, vind ik het aanbieden van voldoende fietsparkeervoorzieningen bij stations primair een verantwoordelijkheid van decentrale overheden. Afspraken over gratis stallingen passen zodoende niet in de concessierelatie tussen Rijksoverheid en hoofdrailnetvervoerder. Ten aanzien van de wens van de Kamer omtrent het blijven aanbieden van gratis plekken bij stations zal ik u dit voorjaar, naar aanleiding van de motie de Jong (Kamerstuk 29 984, nr. 279), nader informeren.

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?*
- a. Ja, zie mijn beantwoording van vraag 223.
  - b. Zie mijn beantwoording van vraag 223.

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?*

Vanwege de impact van een integratie van het hoofdrailnet en de HSL-Zuid heb ik mij genoodzaakt gezien om op dit moment zeker te stellen dat er ruimte is voor kwaliteitsverbeteringen op het hoofdrailnet. Kwaliteitwensen met aanzienlijke financiële impact zijn betrokken in mijn afspraken met NS. Ik ga graag met uw Kamer over de afspraken zoals verwoord in mijn brief van 18 november, alsmede over het programma van eisen het gesprek aan. De afspraken met NS worden pas na akkoord met uw Kamer definitief bekrachtigd.

In geval van een openbare aanbesteding wordt een gedetailleerd programma van eisen op de markt gezet en wint de partij met de beste aanbieding. Voor het hoofdrailnet is mijn voornemen een onderhandse gunning wat een ander proces kent. Aan de voorkant van het proces van concessieverlening deel ik mijn uitgangspunten en onderwerpen die ik afweeg op hoofdlijnen om ruimte te houden voor het zoeken van het juiste evenwicht tussen te stellen eisen en de financiële kaders. Op basis van het programma van eisen dat ik u met het beleidsvoornemen stuur, zullen wij het gesprek voeren. In het proces van concessieverlening zal ik ook het ontwerp van de concessie aan de beide Kamers voorleggen.

226

*Wat is de planning voor de concessieverlening van het hoofdrailnet?*

Zie mijn beantwoording van vraag 222.

227

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

Het opleggen van een nachtnetverbinding voor grootschalige evenementen in de concessie voor het hoofdrailnet lijkt mij niet uitvoerbaar. De evenementen, festiviteiten, concerten, festivals en andere gebeurtenissen die zo grootschalig zijn dat ze mogelijk voldoende extra vervoervraag

opleveren, zullen wijzigen. Het is uiteraard mogelijk voor de organisator van zo'n evenement om dit in overleg met NS te regelen. Het zal echter altijd gaan om maatwerk.

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)?*

Ja, onder de voorwaarden van de huidige concessie.

229

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

Vervoer en onderhoud sluiten elkaar in grote mate uit. De meeste onderhoudswerkzaamheden kunnen niet worden uitgevoerd terwijl er treinen rijden. Uitbreiding van het nachtnet beperkt dus de mogelijkheden voor onderhoud. Onderhoud is echter noodzakelijk voor de veiligheid, betrouwbaarheid en robuustheid van het spoor. Als er niet voldoende tijd is waarin geen treinen rijden, zullen er ten behoeve van onderhoud buitendienststellingen nodig zijn (hetzij 's nachts, hetzij overdag).

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 2030 om treinen zelfstandig toegankelijk te maken?*

Voor de € 800 mln is nog geen geld begroot of besteed. Voor de voortgang van het zelfstandig toegankelijk maken van alle treinen verwijs ik naar Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid, dat ik als bijlage van de brief van 28 juni (Kamerstuk 25 847, nr. 97), aan uw Kamer heb gestuurd.

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?*

NS heeft dit niet aangegeven in de gesprekken die zijn gevoerd.

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?*
- a. Zie mijn beantwoording van vraag 222.
  - b. Het beleidsvoornemen en het programma van eisen worden voorgehangen in de Tweede Kamer. Hierover kunnen wij het gesprek voeren. Het resultaat hiervan vormt voor mij de uitgangspositie voor het proces van uitwerking van de vervoerconcessie. De ontwerpconcessie leg ik tenslotte weer aan de Tweede Kamer voor.