

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

De voorzitter van de commissie,
J. F. Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
M. Y. Israel

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

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

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

De leden van de VVD-fractie hechten waarde aan het zorgvuldig meenemen van het plan van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland¹ en hebben de vraag wanneer de Kamer een voorstel voor realisatie en doorrekening van het FMN-plan tegemoet kan zien.

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

Decentralisatie van stoptreindiensten wordt onderzocht op onder andere de maakbaarheid binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer², samenhang met tariefdifferentiatie en consequenties voor samenloop. De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre deze randvoorwaarden lopende het proces nog kunnen wijzigen, rekening houdend met het rapport «Wissel op de Toekomst» van de Tijdelijke Commissie Spoor³. Wanneer kan de Kamer de midterm review verwachten waarin wordt gezien of er nog andere lijnen buiten de brede Randstad zijn die voor decentralisatie in aanmerking komen? Waarom is als basis voor het Ecorys/Arcadis onderzoek⁴ uitgegaan van de brede Randstad en waarom zijn zodoende als vertrekpunt van de stoptreindiensten enkel Zwolle, Deventer, Arnhem, Eindhoven, Roosendaal en Alkmaar onderzocht?

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

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

¹ Hierna afgekort tot FMN.

² Hierna afgekort tot PHS.

³ Zie Kamerstuk 32 707, nr. 9.

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

van de concessievergoeding over de beoogde looptijd van tien jaar bij een geschatte inflatie van 2,5 procent per jaar en een extra verhoging in verband met efficiencyverbetering van twee procent per jaar? Zijn de nieuwe kern-prestatie-indicatoren¹ al bekend? Zo ja, wat worden deze? Zo nee, wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Hierna afgekort tot KPI's.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verder hebben de leden van de PVV-fractie nog grote twijfels over de voorgenomen decentralisatie en wachten deze leden in dat kader de financiële doorrekening van het FMN-plan af alvorens een besluit te nemen. Deze leden willen immers niet ergens mee instemmen om er vervolgens achter te komen dat dit besluit indirect geld kost. Naast het financiële aspect hebben de leden nog andere zorgen over de samenloop van treinen van verschillende maatschappijen. In het algemeen overleg HSA-problematiek en Hoofdrailnet van 15 februari 2012¹ heeft de PVV-fractie al gewezen op mogelijke financiële conflicten bij vervoerders in het geval van verstoringen. Hoe gaat de minister voorkomen dat dit niet allerlei extra lasten met zich meebrengt, zoals in Engeland het geval is? Verder ondersteunen de leden van de PVV-fractie het spoorbeleid voor wat betreft een goede bereikbaarheid en het belang van goede reistijden naar de landsdelen. Dit strookt echter niet met de huidige ambitie van NS-directie, die bijvoorbeeld niet voornemens is om op de Hanzelijn met hogere snelheid te gaan rijden en vooral in de landsdelen steeds meer stopintercity's in de dienstregeling opneemt. Hoe wil de minister deze doelstelling van goede reistijden vastleggen en hoe wil zij NS daar op afrekenen indien NS daar niet aan voldoet, zoals op dit moment in veel landsdelen het geval is? Welke sancties staan hierop?

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

¹ Zie voor het verslag daarvan Kamerstuk 22 026, nr. 356.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De leden van de CDA-fractie vinden het goed dat de minister voor de nieuwe concessie onderzoek heeft gedaan naar decentralisatie van spoorlijnen. Decentralisatie van spoorlijnen zorgt ervoor dat regio's betrokken zijn bij het openbaar vervoer in het gebied. De minister heeft aangegeven decentralisatie van drie lijnen verder te onderzoeken. Wanneer kan de Kamer de resultaten hiervan verwachten? Tijdens het eerder genoemde algemeen overleg HSA-problematiek en Hoofdrailnet d.d. 15 februari 2012 is aan de minister gevraagd onderzoek te doen naar de plannen van FMN. Kan de minister aangeven of zij al resultaten heeft en wanneer zij de resultaten naar de Kamer stuurt? Wat heeft verdere decentralisatie van spoorlijnen tot gevolg voor de nu reeds gemaakte afspraken op hoofdlijnen met NS?

Decentralisatie van spoorlijnen heeft samenloop van meerdere concessiehouders op hetzelfde stuk spoor tot gevolg. Deze situatie vergt dat er vooraf heldere afspraken gemaakt worden zodat het voor alle partijen duidelijk is hoe er gehandeld wordt tijdens en na een calamiteit. Kan de minister aangeven wat de uitgangspunten en randvoorwaarden zijn die opgesteld worden ten behoeve van decentralisatie en samenloop? Krijgt de infrastructuurbeheerder de beslissende stem in geval van calamiteit?

De leden van de CDA-fractie vinden het aanbieden van grensoverschrijdend spoorvervoer van groot belang. In het beleidsvoornemen lezen zij dat er op dit punt «een zware inspanningsverplichting» op NS rust. Kan de minister aangeven wat zij met een zware inspanningsverplichting bedoelt? De minister heeft aangegeven dat een resultaatverplichting niet mogelijk is omdat NS afhankelijk is van buitenlandse partijen om dit vervoer te realiseren. Op welke manier gaat zij controleren of NS wel aan die inspanningsverplichting voldoet? Kan de minister voorts aangeven op welke «aanvullende grensoverschrijdende verbindingen» zij doelt? Welke rol ziet de minister voor zichzelf om NS met betrekking tot het realiseren van grensoverschrijdende verbindingen te ondersteunen?

Kan de minister aangeven hoe zij de motie Mastwijk/Anker¹, waarin verzocht wordt om HSL-stations net over de grens toe te voegen aan de lijst met te bedienen stations, uitwerkt in de nieuwe concessie?

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

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

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

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

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

De leden van de SP-fractie danken de minister voor haar antwoorden op de vragen, die de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben gesteld². Vooraf willen de leden van de SP-fractie eerst even opmerken dat het onderscheid tussen treinreizigers en belastingbe-

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

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

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

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

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

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

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

De leden van de SP-fractie hebben recent kennisgenomen van de uitkomsten van het eerder aangehaalde onderzoek van de commissie Kuiken¹. Daar was geen woord Spaans bij over het onderhoud en de negatieve gevolgen voor (midden-)lange termijn van besparingen daarop. De taakstelling van € 160 miljoen, die de minister nu weer afdwingt in de concessie, wordt ook nu weer voor een groot deel door bezuinigingen op het onderhoud van het railnet behaald. Is bij die invulling van die taakstelling wel rekening gehouden met de kwaliteit en flexibiliteit van het railnet op langere termijn? Zo ja, kan de Kamer inzage krijgen in de scenario's die Prorail en NS daaraan ten grondslag leggen?

¹ Zie Kamerstuk 32 707, nr. 9.

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

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

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

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

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

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

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

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

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De leden van de fractie van GroenLinks volgen met belangstelling de voortgang die NS boekt bij hun energiebesparingprojecten, maar zij hechten eraan dat duurzaamheid steviger verankerd wordt binnen ProRail en NS. Daarom hebben de leden van de GroenLinks-fractie gesuggereerd om een KPI te ontwikkelen voor energiegebruik. Bij een Kamerdebat over de Spoorwegwet¹ bracht de minister als hoofdargument tegen dit idee in dat een dergelijke KPI pervers gedrag zou kunnen uitlokken, doordat vervoerders dan langzamer zouden kunnen gaan rijden. De leden van de fractie van GroenLinks vinden dit argument rijkelijk vergezocht. Immers, door goede eisen te stellen aan de dienstregeling en aan de punctualiteit, kan de vervoerder zich dergelijk gedrag niet permitteren zonder in botsing te komen met andere KPI's. Kan de minister dat beamen? Verder stelde de minister dat de spoorsector al op verschillende wijzen laat zien te werken aan minder energiegebruik. Maar wat is er dan op tegen hier ook eisen aan te stellen in de vorm van KPI's? Waarom verzet de minister zich tegen de tendens in het bedrijfsleven om juist ook aan duurzaamheid harde en afrekenbare doelen te stellen, waarop managers keihard afgerekend worden?

De leden van de fractie van GroenLinks betreuren het dat de minister er niet voor gekozen heeft in de concessie van NS te eisen dat alle intercitytreinen toegankelijk gemaakt moeten zijn voor gehandicapten. De leden wachten wat dat betreft graag de brief af van de minister over de ook door GroenLinks gesteunde motie Aptroot/Bashir².

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen dit te implementeren in de nieuwe hoofdrailnetconcessie en hiervoor aansluiting te zoeken bij het Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer¹ zodat er één databestand komt voor de prestaties van het hele openbaar vervoer. Voor het spoor moeten daarbij de gegevens per lijn inzichtelijk worden waarbij ook onderscheid wordt gemaakt tussen sprinters, intercity's en HSL. Deze data zouden voor iedereen gratis ontsloten moeten worden via een website zodat voor burgers en politici inzicht ontstaat in deze prestaties per regio en per lijn.

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

¹ Afgekort tot MIPOV.

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

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

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

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

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

- In de nieuwe concessie af te spreken dat al het nieuwe intercity materieel dat wordt aangeschaft beschikt over ERTMS¹ en ten minste 200 km/uur kan rijden.
- Af te spreken dat de reistijd naar de landsdelen op maatgevende trajecten gedurende de concessieperiode met een bepaald percentage moet worden ingekort. De afspraken hierover kunnen worden gekoppeld aan toezeggingen van het rijk voor de realisatie van de hiervoor eventueel benodigde aanpassingen aan de infrastructuur.
- De afspraken over het recht op integratie van het intercitynet met de HSL-Zuid te concretiseren door afspraken over de daadwerkelijke invulling hiervan, zoals directe verbindingen met Almere en de realisatie van de in de motie Cramer c.s.² gevraagde intercity Den

¹ European Rail Traffic Management System.

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

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

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

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

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

De vijf geselecteerde lijnen om eventueel te decentraliseren zijn volgens het advies van het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer¹ op het concept-beleidsvoornemen hoofdrailnet vooral tot stand gekomen op basis van negatieve selectiecriteria, zoals geen extra overstap voor de reiziger en geen negatieve invloed op PHS-corridors. De leden van de ChristenUnie-fractie sluiten aan bij het pleidooi van het LOCOV om ook te kijken naar positieve criteria zoals de gewenste ontwikkeling van het OV-netwerk in de betreffende regio's.

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

¹ Hierna afgekort tot LOCOV.

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

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

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

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

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

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

¹ Deze brief is als bijlage bij Kamerstuk 22 026, nr. 343 gevoegd.

bestaande stations (die soms zelfs slechter scoren dan het voorgestelde nieuwe en maatschappelijk gewenste station). Daar komt bij dat niet duidelijk is op basis waarvan NS oordeelt of een station rendabel is. Dit is momenteel niet na te rekenen. De ChristenUnie vraagt daarom de motie Cramer¹ uit te voeren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het huidige tariefstelsel met tariefeenheden en een degressief tarief is erg ingewikkeld en is voor korte ritten verhoudingsgewijs duur. Nu steeds meer parallelle buslijnen worden geschrappt, verdient dit een heroverweging. Er blijven nu kansen liggen om meer reizigers binnen de stedelijke netwerken te trekken, terwijl de trein steeds meer de drager wordt van het regionale OV-systeem. De leden van de ChristenUnie-fractie

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

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

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

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

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