

LIJST VAN VRAGEN

- 1 Van welke percentage wordt er uitgegaan bij de *modal split* in het model tot 2040?
- 2 Kunt u een definitie geven van een «duurzaam transportmiddel»?
- 3 Waarom kiest u voor een tijdshorizon tot 2028? Bent u bereid in de definitieve lange termijn spooragenda ook verder door te kijken naar 2040, aansluitend op de doelen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Kamerstuk 32 660, nr. 51) en in verband met het feit dat zaken als de invoering van het beveiligingssysteem ERTMS ook doorlopen na 2028?
- 4 Heeft u in uw tijdshorizon tot 2028 rekening gehouden met de mogelijkheid dat Nederland de Olympische Spelen in 2028 organiseert? Of heeft het noemen van 2028 als tijdshorizon een andere reden?
- 5 Wat is de samenhang tussen de lange termijn spooragenda en de lange termijn maatregelen die NS en ProRail voorbereiden met betrekking tot het verbeteren van de aanpak van verstoringen tijdens winterweer?
- 6 Wat is de planning van de drie stappen uit de spooragenda (lange termijn spooragenda, uitwerken en operationaliseren, uitvoering en sturing), zoals vermeld op pagina 2 van de bijlage bij de brief d.d. 5 oktober 2012 over de Lange Termijn Spooragenda (Kamerstuk 29 984, nr. 313)? Wanneer is begonnen met de lange termijn spooragenda en hoeveel uur is er totnogtoe aan het traject besteed?
- 7 Waaruit blijkt dat het spoorstelsel aan de grenzen van haar capaciteit zit, zoals vaak wordt gezegd?
- 8 Waaruit blijkt dat het huidige spoorstelsel nog slechts een beperkte groei aankan?
- 9 Hoe verhoudt het feit dat de mobiliteit op het spoor nog altijd groeit en de komende jaren nog verder zal toenemen zich tot het feit dat het systeem aan de grenzen van zijn capaciteit zit?
- 10 Zijn de gegevens met betrekking tot klantbehoeften en klanttevredenheid, zoals vermeld op pagina 28 van de genoemde bijlage, enkel afkomstig van marktonderzoek door NS of zijn er nog andere instanties of organisaties die hiernaar onderzoek verrichten?
- 11 Hoe komt het dat de totale mobiliteit niet eenduidig in kaart wordt gebracht in Nederland en de Europese commissie als bron wordt gebruikt (op pagina 2 van de genoemde bijlage)?
- 12 Welke positie neemt KeyRail in het besluitvormingsproces over de lange termijn spooragenda in en maakt de oneigenlijke concurrentieverhouding tussen KeyRail en ProRail onderdeel uit van de afwegingen?
- 13 Welke positie nemen de regionale vervoerders in dit proces in? Op welke manier zijn de regionale vervoerders en goederenvervoerders betrokken geweest bij de start van de lange termijn spooragenda?
- 14 Is de spoorlijn Breda – Utrecht opgenomen als belangrijk project? Zo ja worden de *stakeholders* daarvan ook betrokken in het proces? Indien nee, wat is hier de reden van?
- 15 Van welk groeiscenario in personenvervoer en goederenvervoer wordt uitgegaan in dit proces? Wordt bij de kern-prestatie-indicatoren ook een ambitie opgenomen over het aandeel in het landelijke personenvervoer en goederenvervoer? Zo nee, waarom niet?
- 16 Hoe worden de ambities en doelen uit de lange termijn spooragenda meetbaar gemaakt en gemonitord? Welke kern-prestatie-indicatoren worden hiertoe ingezet?
- 17 Door wie worden de nieuwe kern-prestatie-indicatoren opgesteld?

- 18 Wat is exact de twijfel ten aanzien van uitrol van het beveiligings-systeem ERTMS?
- 19 Wat is de reden voor het feit dat de verhouding tussen NS, ProRail en u pas aan orde komt aan het einde van de lange termijn spooragenda en niet aan de voorkant van het proces?
- 20 Hoe krijgt uw regierol vorm nadat dit proces is doorlopen?
- 21 Hoe komt het sturingsarrangement eruit te zien? Wanneer kan de Kamer de plannen daarover verwachten?
- 22 Kunt u aangeven of het overhevelen van de aandelen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu in spoorbeheerder ProRail naar het ministerie van Financiën één van de opties is met betrekking tot het verbeteren van de sturing?
- 23 Op welke manier komen onderwerpen als de inrichting en het gebruik van het spoor, zoals onderhoud, vervanging en aanleg, terug in de lange termijn spooragenda?
- 24 Hoe gaat u uw kennispositie versterken om de aansturing te verbeteren?
- 25 Hoe gaat u er voor zorgen dat ProRail zijn technische kennispositie verbetert?
- 26 Kunt u aangeven hoe onderhandelingen met NS over de concessie gevoerd kunnen worden terwijl NS samen met ProRail al de eisen uitwerkt en operationaliseert?
- 27 Kunt u aangeven wat u gaat doen met het commentaar dat wordt geleverd tijdens de consultatieperiode? Waarom worden de plannen nu al uitgewerkt door NS en ProRail?
- 28 Wanneer komt er duidelijkheid over de gevolgen van lange termijn spooragenda voor specifieke projecten? Welke afwegingen zijn hierbij van belang?
- 29 Kunt u aangeven of het investeren van meer geld in het spoor één van de opties is?
- 30 Op welke wijze borgt u bij de totstandkoming van de visie dat multimodaal goederenvervoer optimaal ingezet en benut wordt en dat alle betrokken partijen hierin tijdig gelegenheid krijgen om mee te denken?
- 31 Op welke wijze borgt u bij de totstandkoming van de visie dat multimodaal vervoer van de reiziger, en dan met name de combinatie met de auto, ingezet en benut wordt en dat alle betrokken partijen hierin tijdig gelegenheid krijgen om mee te denken?
- 32 Bent u bereid verbetering van de intermodaliteit expliciet op te nemen in de lange termijn spooragenda? Waarom kiest u niet voor een lange termijn openbaar vervoeragenda?
- 33 Overweegt u in het kader van het proces naar nieuwe vervoersconcessies een separate activiteit te ontwikkelen, die allereerst met de vervoerders samen verifieert waar er zoal nog marktimperfecties bestaan, die een eerlijke markt in de weg staan, en waarbij vervolgens per imperfectie een gericht beleid wordt ontwikkeld om deze imperfecties op te heffen?
- 34 Welke waarborgen gaat u in het proces van concessieverlening inbouwen om er voor te zorgen dat alle relevante kosteninformatie omtrent de aan te besteden lijnen ter beschikking komen van de biedende partijen, zodat niet (door informatieachterstanden) onjuiste aanbiedingen worden gedaan?
- 35 Indien bij een concessieverlening een niet NS-vervoerder gaat opereren vanaf een door NS beheerd station, zal er dan voor gezorgd worden dat deze niet NS-vervoerder tegen objectief toetsbare marktconforme voorwaarden over adequate stations- en balieruimte kan beschikken?

- 36 Zal reeds bij de invoering van samenwerking tussen NS en niet NS-bedrijven voorzien worden in objectief toetsbare voorwaarden voor het medegebruik door de niet NS-vervoerders van de Ticket Vending Machines? Zo ja, hoe gaat u de objectieve toetsing daarvan waarborgen?
- 37 Bedoelt u met het prioriteit geven aan de bereikbaarheid van economische kerngebieden, dat naast de mobiliteit binnen en direct om die gebieden heen, ook de bereikbaarheid van de kerngebieden vanuit het platteland en de regio's belangrijk is?
- 38 Kunt u in de fundamentele verbeteraanpak een gedetailleerde systeemvergelijking van het Nederlandse spoor- en beheersysteem ten opzichte van het Zwitserse spoor- en beheersysteem opnemen?
- 39 Hoe betreft u de Zwitserse «visgraat»-benadering, een plan dat is ontwikkeld door een aantal regionale vervoersbedrijven, in de verdere beleidsontwikkeling? Betreft u de Zwitserse visgraat-benadering ook in uw overwegingen en planontwikkeling om het spoor te vereenvoudigen?
- 40 Gaat u de verschillende klanttevredenheidsonderzoeken betrekken in uw visievorming en kunnen analyses over de vraag wat de klanttevredenheid bij de innovaties door de regiovervoerders verhoogde, hierin wezenlijke inzichten bieden in gewenste innovaties die juist in het belang van de reiziger zijn?
- 41 Hoe worden visies, ambities en doelen gekoppeld aan beschikbare financiële middelen?
- 42 Welke rol vervullen (personen)vervoerders anders dan NS bij het behalen van de genoemde ambities en doelen?
- 43 Hoe wordt op de lange termijn omgegaan met meer concurrentie op het spoor?
- 44 a. Is onderzocht of andere objectieve indicatoren dan punctualiteit wel een verklaring zijn voor het verslechterde klantoordeel reiziger in procenten? Welke indicatoren zijn dit?
b. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de ontwikkeling van alternatieve indicatoren zoals reizigerspunctualiteit en reistijdbetrouwbaarheid?
- 45 a. Waarom laat u de uitwerking en operationalisering van de visie en doelen voor het hoofdrailnet en de hoofdspoorweginfrastructuur over aan NS en ProRail? Deelt u de mening dat de huidige geformuleerde doelen nog erg algemeen en kwalitatief van aard zijn en dat u de kaders behoort te stellen?
b. Kunt u bijvoorbeeld aangeven wat volgens u de gemiddelde systeemsnelheid moet worden? Bent u bereid voor het hele spoorwegnet te streven naar een systeemsnelheid van 160 km/uur?
c. Bent u bereid om de maximumsnelheid stapsgewijs te verhogen naar 200 km/uur op de belangrijkste corridors, zoals Amsterdam-Utrecht-Arnhem, Randstad-Noord-Nederland en Randstad-Brabant-Limburg de maximumsnelheid, waar dit een toegevoegde waarde heeft voor de reiziger? Bent u bereid om hier reeds op te anticiperen als er op een locatie toch een infrastructuurproject wordt uitgevoerd?
- 46 a. Deelt u de mening dat de spoorinfrastructuur een systeem is waarbij capaciteitsmaatregelen op locatie A consequenties hebben voor de mogelijke dienstregeling op locatie B of C?
b. Deelt u daarom de mening dat het wenselijk is ook een lange termijn visie te hebben voor het infrastructuurnetwerk om te voorkomen dat projecten toekomstige andere projecten onmogelijk maken en te zorgen dat bij infrastructuurprojecten -waar mogelijk- rekening kan worden gehouden met toekomstige verdere uitbreidingen van de infrastructuur, zodat deze mogelijk goedkoper worden?

- 47 Deelt u de mening dat, als de reiziger centraal staat, niet de treinproducten intercity en sprinter centraal moeten staan maar de vraag van de reiziger en dat dit dus kan betekenen dat deze marktanalyse (conform artikel 66 van de Wet personenvervoer 2000) leidt tot andere treinproducten dan nu gebruikelijk zijn zoals regionale sneltreinen of zonetreinen?
- 48 a. Kunt u aangeven welke verbeteringen qua reistijdverbetering u nastreeft tot 2028 en tot 2040 ten opzichte van de dienstregeling 2013?
 b. Welke mogelijkheden ziet u globaal voor reistijdverbetering?
 c. Bent u bereid dit verder te onderzoeken zodat er inzicht ontstaat in de mogelijkheden? Bent u bereid hierbij niet alleen te kijken naar reistijdverbetering door snelheidsverhoging, betere aansluitingen en verbeteringen in het voor- en natransport maar ook welke mogelijkheden er zijn door mogelijke nieuwe tracés of *bypasses* voor het bestaande hoofdrailnet?
- 49 Bent u bereid in de lange termijn spooragenda ook te kijken naar de mogelijkheden om bestaande regionale spoorlijnen op te waarderen (elektrificatie, verhoging baanvaknelheid, partiële spoorverdubbeling) zodat deze kunnen worden ingezet als omleidingroute voor bestaande intercityverbindingen (bijvoorbeeld de Valleilijn voor Amsterdam-Arnhem, Maaslijn voor Eindhoven-Zwolle, Twentekanaallijn voor Enschede-Amersfoort) en zo het spoorwagennet robuuster maken?
- 50 Bent u er mee bekend dat Duitsland spoorlijnen actief elektrificeert? Deelt u de mening dat elektrificatie van regionale spoorlijnen kan leiden tot een goedkopere exploitatie, milieuwinst en reistijdverbetering (in verband met sneller optrekken van elektrisch materieel)? Bent u, gezien de toenemende energiekosten, bereid in samenwerking met de provincies in het kader van de lange termijn spooragenda een studie te doen naar de kosten en baten van elektrificatie van de regionale spoorlijnen?
- 51 Hoe definieert u zinvol, waar het gaat om het zinvol benutten van reistijd door de reiziger? Komen er extra stoelen zodat mensen in de spits niet meer hoeven te staan?
- 52 Wat verstaat u onder duurzame samenwerking tussen ProRail en NS?
- 53 Waaraan wordt, behalve aan «onder andere» duurzame afstemming, nog meer gewerkt? Kunt u voorbeelden noemen?
- 54 Erkennen de betrokken partijen met het formuleren van het hoofddoel, zoals vermeld op pagina 7 van de eerder genoemde bijlage, dat de kwaliteit nu onder de maat is?
- 55 Blijft de internetvoorziening in de trein gratis in uw toekomstvisie?
- 56 Hoe denkt u over het aanbrengen van stopcontacten in de trein, bijvoorbeeld in de treinen van NS HiSpeed?
- 57 Wat bedoelt u met kaartintegratie?
- 58 Kan uit het feit dat de uitrol van het beveiligingssysteem ATB vv wordt gezien als een korte termijn maatregel worden opgemaakt dat u de uitrol van het beveiligingssysteem ERTMS niet als een korte termijn maatregel beschouwt?
- 59 Welke van de belangrijkste knooppunten, zoals vermeld op pagina 16 van de genoemde bijlage, liggen niet in de Randstad?
- 60 Is het voor NS en ProRail aanbodtechnisch mogelijk om binnen vijf jaar volledig op duurzame energie te functioneren?
- 61 Waarom gaat de lange termijn spooragenda alleen in op Europees goederenverkeer en niet op grensoverschrijdend personenverkeer in Europa?

- 62 Waarom wordt voorbijgegaan aan de ligging van Friesland en Limburg ten opzichte van grote stedelijke centra zoals Luik, Düsseldorf en Aken en verdere verbindingen met het Ruhrgebied en Antwerpen?
- 63 Hoeveel ruimte bieden Europese regels en afspraken aan zelfstandig beleid voor Nederland op het gebied van spoor met betrekking tot keuzes over marktwerking, aansturing en dergelijke?
- 64 Is de constatering dat «de samenwerking geen gelijke tred heeft gehouden met de toegenomen complexiteit» niet ook en vooral veroorzaakt door een van bovenaf opgelegde vorm van marktwerking waardoor in het verleden, en in sommige gevallen op dit moment nog steeds, voor ProRail en de vervoerders samen en onderling een prikkel bestaat om juist niet samen te werken? Zo nee, waarom niet?
- 65 In hoeverre krijgt u als concessieverlener tot op detailniveau inzicht in de analyse van ProRail en NS over de mogelijke knelpunten die zij tegenkomen bij hun noodzakelijke samenwerking?
- 66 Welke mogelijke barrières moeten er in wet- en regelgeving worden weggenomen om ervoor te zorgen dat NS en ProRail hun conclusie «dat een feilloos werkende coördinatie tussen de van elkaar afhankelijke en complementaire elementen van de exploitatie van de treindienst en de infrastructuur nodig is om het beste eindproduct te kunnen leveren voor de reizigers» ook daadwerkelijk te kunnen bewerkstelligen?
- 67 Geldt het doel van het duurzaam verbeteren van de samenwerking tussen ProRail en NS ook voor de samenwerking van deze twee partijen met de andere aanbieders van openbaar vervoer? Zo ja, op welke manier? Zo nee waarom niet?
- 68 Worden naast de mogelijkheden voor tariefdifferentiatie en gebruikersvergoeding ook alle andere mogelijkheden zoals meer of minder marktwerking ook meegenomen? Zo nee, waarom niet?
- 69 Is een optimale verknoping van de openbaar vervoerssystemen tussen Randstad en het hoofdrailnet, maar ook op alle andere plekken in Nederland, wel mogelijk als partijen met elkaar moeten concurreren in plaats van samenwerken? Zo ja, op welke manier? Zo nee, hoe kan dat probleem worden opgelost? (p. 4)
- 70 Wanneer wordt, tegen de achtergrond van een verwachte doorlooptijd van de lange termijn spooragenda van één jaar en het feit dat deze moet zijn afgerond voor de concessieverlening, de vervoersconcessie voor het hoofdrailnet definitief verleend? Wat is het tijdspad tot 2015?
- 71 Komt NS niet in de problemen indien de concessieverlening nog minstens een jaar op zich laat wachten, bijvoorbeeld met betrekking tot de aanschaf van materieel? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke oplossing wordt daarvoor aangeboden?
- 72 Op welke manier verhoudt dynamische sturing van concessies zich tot het verbintenisrecht? Hoe kan worden voorkomen dat bijvoorbeeld NS bij aanvullende eisen tijdens de concessieduur meteen om extra financiële middelen en dergelijke vraagt?
- 73 Klopt het dat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (Kamerstuk 32 404, nr. 1) al weer aan aanpassing toe is? Zo ja, wat wordt er aangepast en wat is de reden dat een relatief nieuw programma nu al weer moet worden herzien?
- 74 Hoe wordt in de lange termijn spooragenda de koppositie van het Nederlandse spoorstelsel, dat bekendstaat als één van de beste en tevens één van de meest drukbereden spoorstelsels ter wereld, behouden?