

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3087

Vragen van de leden **Dik-Faber** (ChristenUnie) en **De Boer** (VVD) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de verdeling van verantwoordelijkheden bij het opstellen van de Lange Termijn Spooragenda* (ingezonden 22 juli 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 29 augustus 2013)

Vraag 1

Kent u de brief van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) aan de directie van ProRail over de betrokkenheid van de FMN bij de visievorming voor de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) d.d. 4 juni 2013 en de reactie van de president-directeur van ProRail daarop d.d. 4 juli 2013?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat een deur-tot-deur benadering niet alleen gaat over de kansen en knelpunten op de overstapknopen waar regionaal spoor en landelijk spoor samen komen, maar dat het juist zou moeten gaan om het functioneren van het spoorstelsel als geheel en het spoorstelsel als onderdeel van het totale openbaarvervoersnetwerk?

Antwoord 2

Ja. Voor de reiziger staat het goed functioneren van het spoorstelsel als geheel en het totale openbaar vervoer centraal. De Lange Termijn Spooragenda legt daarbij, zoals de naam al zegt, de focus op het spoorstelsel, maar met andere initiatieven (zoals de permanente structuur voor de OV-chip kaart (NOVB) en de uitwerking van de initiatieven uit «Samen op Reis») richt ik me op de gehele OV-keten. Ook zal ik in de sturing conform de moties van Van Veldhoven c.s.² en motie De Boer/Hoogland³ bekijken hoe de deur-tot-deur reistijd kan worden verbeterd door onder andere een betere samenwerking tussen vervoerders.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

² Tweede kamer, Vergaderjaar 2012–2013, Kamerstuk 29 984, nr. 405

³ Tweede kamer, Vergaderjaar 2012–2013, Kamerstuk 29 984, nr. 410

Vraag 3

Kunt u onderbouwen waarom uw ministerie de uitwerking van een visievraag bij NS en ProRail belegd?

Antwoord 3

Zoals aangegeven in mijn brief van 13 februari⁴, heb ik met de LTSA mijn visie, ambities en doelen weergegeven voor het spoor. Voor de uitwerking heb ik NS en Prorail nodig, omdat zij verantwoordelijk zijn voor de dagelijkse operatie op het Hoofdrailnet (HRN) en de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Ik heb NS en Prorail gevraagd op basis van de LTSA, een toekomstbestendig plan op te stellen (het «operationeel spoorconcept») om het HRN en de HSWI beter te laten functioneren. In de «vraagspecificatie», die als bijlage bij de hier boven vermelde Kamerbrief is meegestuurd, heb ik toegelicht wat ik daarbij van hen verwacht.

Vraag 4

Kunt u aangeven in welke beleidsmatige zaken het ministerie nu het voortouw heeft en in voor welke onderwerpen de uitwerking van de LTSA wordt overgelaten aan NS en ProRail?

Antwoord 4

Ik heb het voortouw bij de herijking en mogelijke herprioritering van de spoorprogramma's en projecten op basis van de doelen van de Spooragenda. Ook heb ik het voortouw bij de verbetering van de sturing in de spoorsector in onder meer de nieuwe beheer- en vervoersconcessie. NS en ProRail zijn verantwoordelijk voor het opstellen van het operationele spoorconcept voor het HRN en de HSWI. Het resultaat waar NS en Prorail eind dit jaar mee zullen komen, zal ik beoordelen en aan uw Kamer sturen. In mijn brief van 2 juli 2013⁵ heb ik u een voortgangsrapportage over uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda gestuurd.

Vraag 5

Hoe wilt u in de huidige verdeling voorkomen dat de FMN-partijen voor hun inbreng door uw ministerie, NS en ProRail van het kastje naar de muur worden gestuurd?

Antwoord 5

Ik heb afspraken met FMN gemaakt over hoe zij bij de verschillende onderdelen van de Lange Termijn Spooragenda betrokken worden. Sinds begin 2013 vindt er regulier overleg plaats tussen de CEO's van de FMN partijen en mijn ministerie. Dit overleg is bedoeld om lopende dossiers zoals de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda te bespreken. Voor de uitwerking door NS en Prorail heb ik hen verzocht de relevante belanghebbenden -waaronder de FMN partijen- te betrekken. In mijn contacten met Prorail heb ik dit nogmaals met hen besproken. ProRail en NS hebben de afgelopen periode meerdere gesprekken gevoerd met FMN over de Lange Termijn Spooragenda en FMN uitgenodigd dit gesprek intensief te blijven voeren (zie ook het afschrift van de brief van Prorail aan FMN hierover in de bijlage).

Vraag 6

Hoe wilt u in de huidige verdeling voorkomen dat FMN-partijen voor zaken die spelen rond stations waar hoofdrailnet en regionaal spoor elkaar raken, afhankelijk zijn van NS bij het uitwerken van de LTSA? Waarom neemt uw ministerie, gezien de verschillende belangen, hierin niet de regie?

Antwoord 6

Ik heb op dit dossier de regie. Zoals ik gemeld heb in de Kamerbrief⁶ «Visie op het eigendom en beheer van stations» van 29 mei 2013 ben ik op diverse vlakken bezig om knelpunten en ontwikkelingen rond de stations aan te pakken. Met de implementatie van de Europese richtlijn tot instelling van één

⁴ Tweede kamer, Vergaderjaar 2012–2013, Kamerstuk 29 984, nr. 384

⁵ Tweede Kamer, Vergaderjaar 2012–2013, Kamerstuk 29 984, nr. 421

⁶ Tweede kamer, Vergaderjaar 2012–2013, Kamerstuk 29 984, nr. 146

Europese spoorwegruimte zet ik een belangrijke stap om duidelijke en scherpere voorwaarden voor toegang tot voorzieningen en levering van diensten voor (o.a. regionale) vervoerders op de stations te scheppen. Daarbij zal de rol van de ACM overeenkomstig de richtlijn als toezichthouder worden versterkt. Daarnaast onderzoeken NS en ProRail, samen met de regionale vervoerders, hoe de samenwerking op de stations kan worden verbeterd. In de nieuwe vormgeving van de sturing op het spoor die ik u dit najaar toezend, zal ik aangeven hoe ik met de stations zal omgaan.

Vraag 7

Zijn er door betrokken partijen, te weten NS, ProRail en/of de FMN-vervoerders, in het kader van de LTSA tot nu toe richting uw ministerie bezwaren gemaakt over de nu gekozen verdeling van de onderwerpen en/of verantwoordelijkheden over de partijen en specifiek de rol van FMN-vervoerders bij het opstellen van de LTSA? Zo ja, wat waren deze bezwaren en wat is hiermee gedaan?

Antwoord 7

FMN heeft in verschillende gesprekken aangegeven betrokken te willen worden bij het opstellen van het operationeel spoorconcept door NS en ProRail, onder meer in een reguliere bijeenkomst van het Overlegorgaan Infrastructuur & Milieu (OIM) over de Lange Termijn Spooragenda op 14 mei 2013.⁷ Ik maak van de gelegenheid gebruik om u -zoals eerder afgesproken met uw Kamer- ook dit verslag te sturen van de bijeenkomst van het OIM. Ook heeft het IPO-bestuur op 15 juli en de voorzitter van het SKVV op 18 juli bij mij per brief aandacht gevraagd voor de betrokkenheid van FMN bij de uitwerking van de LTSA. Ik en mijn ministerie hebben aan FMN op meerdere momenten toegelicht dat de reden dat NS en ProRail primair aan de lat staan voor de operationele uitwerking, ligt in het exclusieve recht dat ik hen geef via de respectievelijke concessies om de dienstverlening op het HRN en de HSWI vorm te geven. Ook heb ik aangegeven dat ik van NS en ProRail verwacht dat ze regionale vervoerders en overige belanghebbenden betrekken bij de uitwerking van het spoorconcept. Diverse gesprekken hebben plaatsgevonden en uitnodigingen voor vervolgspraken zijn verstuurd. Ik spreek ProRail en NS hierop ook aan zoals blijkt uit het antwoord op vraag 5.

Vraag 8

Deelt u de mening dat de LTSA verder moet kijken dan de concessieperiode 2015–2024 en dat het daarom ook wenselijk is andere vervoerders op een meer gelijkwaardige wijze te betrekken bij de uitwerking van de LTSA, nu de kans reëel is dat Europa Nederland zal verplichten tot aanbesteding en mogelijk opknippen van het hoofdnet van 2024, zonder overigens verder op deze Europese besluitvorming vooruit te lopen?

Antwoord 8

Ik deel de mening dat de Lange Termijn Spooragenda verder moet kijken dan de concessieperiode 2015–2024. De LTSA heeft dan ook een tijdshorizon tot 2028. Bij de beleidsmatige uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda is FMN op eenzelfde wijze betrokken als andere belanghebbenden (goederenvervoerders, decentrale overheden, consumentenorganisaties, NS en ProRail). Diverse gesprekken hebben plaatsgevonden om opvattingen over de beleidsmatige uitwerking van de LTSA te vergaren en denkrichtingen van mijn ministerie te toetsen. Naast de generieke bijeenkomsten die hebben plaatsgevonden van het Overlegorgaan Infrastructuur & Milieu belegt mijn ministerie de komende periode ook een aantal specifieke bijeenkomsten met FMN, de decentrale overheden, consumentenorganisaties en goederenvervoerders over de LTSA. Ik heb NS en ProRail gevraagd -voor zover al mogelijk- in hun operationele uitwerking van de LTSA rekening te houden met het Vierde Spoorpakket. Zoals aangegeven in eerdere antwoorden betrekken NS en ProRail de regionale vervoerders bij deze uitwerking. Daarnaast wordt FMN door mijn departement structureel betrokken bij en op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen rond het 4e Spoorpakket en de nationale impact studie.

⁷ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer