

Nr Vraag

- 1 a. Is het voor iedere vervoerder mogelijk om ruimte te vragen op de Hogesnelheidslijn (HSL) en er te gaan rijden?
b. Wat zijn de voorwaarden?
- 2 a. Bent u bekend met het voorstel van Arriva met betrekking tot de HSL-Zuid? Zo ja, bent u bereid om het door Arriva gepresenteerde voorstel te overwegen en daarover met Arriva in gesprek te gaan?
b. Zo nee, is de voorwaarde die Arriva stelt met betrekking tot het hoofdrailnet de enige reden waarom u dat voorstel niet wilt overwegen?
c. Zou u met Arriva in gesprek willen gaan als Arriva deze voorwaarde versoepelt?
- 3 a. Kunt u een uitgebreide reactie geven op het voorstel van Arriva – Deutsche Bahn?
b. Wat zijn de gevolgen van drie maanden uitstel om het mogelijk te maken dat Arriva – Deutsche Bahn hun voorstellen vervolmaken?
c. Bent u bereid om de voor Arriva – Deutsche Bahn benodigde informatie te delen?
- 4 Welke gegevens heeft Arriva/Deutsche Bahn de afgelopen maanden opgevraagd en heeft het ministerie geweigerd te verstrekken? Waarom is dat geweigerd?
- 5 Is inmiddels contact gezocht met Arriva – Deutsche Bahn over het door hen ingediende alternatief? Zo nee, waarom niet? Is (of wordt) daarbij het scenario met en een scenario zonder medeneming van een deel van het hoofdrailnet, waarbij mogelijk andere aspecten een rol kunnen gaan spelen om het aanbod van Arriva alsnog gestand te doen, besproken?
- 6 Is er, gezien het feit dat het aanbieden van internationaal vervoer per trein is vrijgegeven, nog capaciteit op de HSL, naast de voorstellen die de NS heeft ingediend?
- 7 Op welke manier wordt de capaciteit op het spoor toebedeeld? Welke prioriteitsvolgorde zit hier in?
- 8 Als Arriva – Deutsche Bahn de HSL wil gaan rijden, is hiervoor dan capaciteit beschikbaar?
- 9 Indien het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn serieus overwogen wordt, op welke termijn kan het dan bekeken worden?
- 10 Klopt het dat voor de plannen van Arriva/Deutsche Bahn om te rijden op de HSL de concessie niet opnieuw hoeft te worden aanbesteed, maar dat dit vrij is?
- 11 Welke juridische risico's bestaan er wanneer serieus over het voorstel van Arriva/Deutsche Bahn na wordt gedacht?
- 12 Hoe kan het dat Arriva/Deutsche Bahn al in 2016 met HSL-materieel kan rijden en hoe kan het dat de NS dit niet kan of wil?
- 13 Is er een objectieve vergelijking gemaakt van de verschillen voor de staatskas tussen het alternatieve voorstel van de NS en NMBS enerzijds en het voorstel van Arriva – Deutsche Bahn anderzijds? Zo nee, is de bereidheid er om dat alsnog te doen en kan die vergelijking voor 4 november aanstaande aan de Kamer worden aangeboden? Als die vergelijking nog niet is gemaakt, is de bereidheid er om dat alsnog te doen met inschakeling van een onafhankelijke onderzoeker, bijvoorbeeld de Algemene Rekenkamer, en de uitkomst van die analyse voor het debat van 4 november aan de Kamer toe te sturen?
- 14 Is de conclusie juist dat het voorstel van Arriva – Deutsche Bahn tenminste zichtbaar maakt dat er meer mogelijk is voor de reiziger, dan tot nu toe door de NS en NMBS is aangeboden?

- Nr** **Vraag**
- 15 Stelt de NS (evenals Arriva) om de HSL exploitabel te maken de voorwaarde van een koppeling met het hoofdrailnet?
- 16 Wat is de procedure als andere partijen dan de NS op HSL willen rijden? Is dat mogelijk? Zo ja, welke procedures zouden dan leidend zijn?
- 17 a. Is de door de NS tijdens het rondetafelgesprek Vervoer HSL-Zuid/ Alternatief Fyra d.d. 17-10-2013 genoemde garantie van betaling van € 101 mln. per jaar gebaseerd op de kosten en baten van alleen de lijn Amsterdam – Brussel of is hier ook het hoofdrailnet bij betrokken?
b. In het geval dat het hoofdrailnet hier ook bij is betrokken, kunt u aangeven in welke mate dat het geval is en welke bedragen worden aangevuld, vanuit welke andere activiteiten?
- 18 Wat gaat het Fyradossier de belastingbetaler nog kosten? Kunt u een detailoverzicht verstrekken van de kosten en claims die mogelijk nog verwacht kunnen worden, met inbegrip van die kosten waarvan het ontstaan nog niet zeker is? Kunt u daarbij ook aangeven hoe waarschijnlijk het is dat die kosten zich gaan voordoen?
- 19 a. Is het potentiële risico dat de treinen van AnsaldoBreda afgenomen moeten worden en daarna afgeschreven moeten worden, meegenomen in de cijfers die u heeft gepresenteerd?
b. Zo nee, waar moet rekening mee gehouden worden in het slechtste scenario en welk bedrag is hiermee gemoeid?
- 20 Bent u bekend met het artikel in de Telegraaf «Alternatief voor Fyra leidt tot megaverlies; Miljoenschade voor NS en schatkist» van 14 oktober? Klopt het dat de schade in het Fyra dossier tot nu toe in elk geval € 443 mln. bedraagt, buiten de eerder kwijtgescholden concessievergoedingen en de matiging die daarin plaats vond? Gaat de Staat dit geld terughalen bij de NS en zo ja, hoe? Zo nee, welke maatregelen gaat u treffen binnen de NS om verdere schade te voorkomen? Is een deel van de schade te beperken door meer efficiëntie in de bedrijfsvoering van de NS te realiseren?
- 21 Hoeveel langer duurt het nu voordat de investeringen van de aanleg van de HSL-Zuid zich hebben terugverdiend?
- 22 Hoeveel schade loopt de Staat in totaal nu op door het uitvallen van de Fyra, het afwenden van het faillissement van de HSA en de herhaaldelijke bijstellingen van de concessie-vergoedingen? Kunt u hierbij ook de verdere vermindering van het geprognosticeerde dividend betrekken? Hoeveel hiervan wordt belegd bij het ministerie van Financiën en hoeveel bij het ministerie van I&M en het Infrastructuurfonds?
- 23 Zijn de € 119 mln. incidentele kosten voor het Infrastructuurfonds, of staan er voor volgende jaren meer uitgaven gepland?
- 24 Waarom is er voor gekozen de dividendderiving van € 119 mln. te compenseren uit het Infrastructuurfonds?
- 25 Op welke wijze wordt de verlaging van de uitgaven in het Infrastructuurfonds verwerkt? Welke verdeelsleutel over de posten wordt hierbij gehanteerd?
- 26 Wat zijn de laatste tien jaar de NS-dividendinkomsten geweest en waar zijn deze inkomsten naar toe gegaan? Zijn deze ook één op één verrekend met het Infrastructuurfonds?
- 27 Wat was het resultaat van de NS afgelopen tien jaar en waar is dit geld naar toe gegaan?
- 28 Wat is de aard van de afspraken die worden gemaakt over de verlaagde vermogensopbouw van de NS? Zou dit kunnen betekenen dat de Staat nogmaals moet bijspringen, of dat de treinkaartjes duurder worden? Welke kaders worden hierbij gehanteerd?

- Nr Vraag**
- 29 Is het realistisch te verwachten de vermogensverliezen kunnen worden gemitigeerd door verbetering van de efficiency en doelmatigheid, als de efficiencykorting van het kabinet Rutte I al leidt tot duurdere treinkaartjes?
- 30 Hoe gaat u om met de geluidsnormen in relatie tot de nieuwe dienstregeling?
- 31 Klopt het dat Eurostar en Thalys zijn uitgezonderd voor enkele wettelijke bepalingen met betrekking tot trillings- en geluidsoverlast? Zo ja, welke zijn dit?
- 32 Welke gevolgen heeft het gekozen alternatief voor de geluidsproductie en trilling- en geluidsoverlast langs de trajecten?
- 33 Wie draait er op voor eventuele extra investeringen om geluidsoverlast tegen te gaan?
- 34 a. Wat is de reden om vliegveld Zaventem op te nemen in de dienstregeling?
b. Hoeveel extra tijd kost deze stop?
c. Is het ook nog een optie om Zaventem niet meer op te nemen in de voorstellen?
- 35 Hoeveel tijd zou het besparen als Breda niet bij elke directe Beneluxverbinding wordt aangedaan?
- 36 Bestaat de mogelijkheid om de nieuwe Intercity (IC) treinen nog sneller te laten rijden dan 200 km/u?
- 37 a. Kan het leveren van snellere treinen niet sneller dan in 2021?
b. Vindt volgens de voorstellen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) de levering van de IC200 treinen in 2021 plaats of rijden de treinen daadwerkelijk de dienstregeling in dat jaar?
- 38 a. Hoe beoordeelt u het onderzoek van de Europese Commissie naar staatssteun aan de NS?
b. Nemen de risico's op een veroordeling door de Europese Commissie en eventuele claims van concurrenten af, als u nu alsnog in overleg treedt met concurrerende vervoerders en leveranciers van treinstellen?
c. Zo ja, bent u bereid deze overleggen alsnog te voeren?
- 39 Is het, nu de Benelux-trein is ingepland op conventioneel spoor, mogelijk deze deels over HSL-spoor te laten rijden? Welke tijds winst zou dit opleveren?
- 40 Klopt het dat de rit tijd voor de Benelux-trein korter zou kunnen zijn bij een lagere frequentie (twaalf keer per dag)? Is het een optie om twaalf keer snel te rijden en vier keer iets langzamer?
- 41 In hoeverre is het mogelijk dat de doorlooptijd voor het bestellen van IC's geen acht jaar, maar vijf jaar duurt? In hoeverre is het mogelijk de nieuwe dienstregeling te vervroegen?
- 42 Is het mogelijk de nieuwe treinen van de NS gefaseerd, en daarmee deels eerder, op te nemen in de dienstregeling? Zo nee, waarom niet?
- 43 Kunt u verzekeren dat de Benelux-trein na evaluatie niet opnieuw wordt opgeheven?
- 44 Kunt u aangeven wat de tijds winst zou zijn bij materieel dat 200 km, 220 km, 250 km en 300 km/uur zou kunnen rijden?
- 45 Is er onafhankelijk onderzoek gedaan naar de wensen van de reiziger? Of heeft alleen de NS dit onderzoek uitgevoerd?
- 46 Is overwogen om Roosendaal-Antwerpen met een IC te gaan rijden? Zo nee, waarom niet?
- 47 Wat is de invloed van de voorliggende plannen op het bedieningsniveau van Dordrecht als intercitystation?
- 48 Kunnen de Traxxen sneller rijden/aangepast worden om snelheid te verhogen?
- 49 Welke rol heeft de NS Financial Services Company (NSFSC) in de nieuwe situatie?

- Nr Vraag**
- 50 Deelt u de mening dat het huidige voorstel niet past in de ambitie, die destijds door uw ambtsvoorganger Smit-Kroes is uitgesproken in de Kamerbrief 19 700, nr. 36, uit 1987, over het aanleggen van de HSL, waarin ze aangaf dat ze het volgende zou betreuren: «het laten rijden van doorgaande treinen op het bestaande net met snelheden die slechts weinig hoger kunnen liggen dan die welke thans worden gerealiseerd.»
- 51 Vanaf wanneer is over de nieuwe dienstregeling overlegd met het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) en waarom is dit niet eerder gebeurd?
- 52 Klopt het dat de gemiddelde snelheid van de huidige intercity Amersfoort-Zwolle hoger is dan de gemiddelde snelheid van de huidige binnenlandse HSL Amsterdam-Rotterdam? Kunt u aangeven waarom u het dan toch gerechtvaardigd vindt om voor het traject Schiphol-Rotterdam een toeslag te vragen?
- 53 a. Kunt u aangeven wat op het ogenblik de reistijd is tussen Zwolle en Nijmegen en wat de prijs is voor deze reis (2e klas voltarief)?
b. Kunt u aangeven wat op het ogenblik de reistijd is tussen Zwolle en Nijmegen als wordt omgereden via Utrecht Centraal en wat de prijs is voor deze reis (2e klas voltarief)?
c. Kunt u aangeven wat in 2021 de verwachte reistijd is tussen Schiphol en Rotterdam met de binnenlandse HSL en wat de prijs is voor deze reis uitgaande van de tarieven van 2013 (2e klas voltarief) met maximale benutting van de toeslagruimte van 30%?
d. Kunt u aangeven wat in 2021 de verwachte reistijd is tussen Schiphol en Rotterdam via de oude route langs Leiden en Den Haag en wat de prijs is voor deze reis, uitgaande van de tarieven van 2013 (2e klas voltarief)?
e. Deelt u de conclusie dat de reistijdwinst in minuten van de kortere route tussen Zwolle en Nijmegen via Zutphen vergelijkbaar is met de reistijdwinst van de kortere route tussen Schiphol en Rotterdam via de HSL?
f. Kunt u op basis van de vergelijking tussen deze reizen toelichten waarom u het gerechtvaardigd vindt dat reizigers tussen Schiphol en Rotterdam straks een toeslag moeten betalen voor de kortere route terwijl reizigers tussen Zwolle en Nijmegen juist bijna het dubbele moeten betalen als ze de langere route via Utrecht gebruiken?
- 54 Kunt u aangeven waarom u het gerechtvaardigd vindt dat reizigers tussen Rotterdam en Schiphol straks wel 30% toeslag moeten betalen en tussen Rotterdam en Breda niet terwijl het om dezelfde trein gaat, met dezelfde maximum snelheid, met dezelfde stoelen, met dezelfde vervoerder en op basis van dezelfde concessie?
- 55 Deelt u de constatering dat het overgrote deel van de reistijdwinst tussen Schiphol en Rotterdam wordt geboekt door de kortere route en in veel mindere mate door de snellere treinen? Zo ja, waarom gaat u dan akkoord met een toeslag voor een kortere route terwijl dit niet is gebeurd bij andere kortere routes die de afgelopen 30 jaar zijn gebouwd zoals de Schiphollijn met de Utrechtboog (kortere route Schiphol-Utrecht en Schiphol-Amersfoort) en de Hanzelijn?
- 56 a. Klopt het dat de NS straks geen toeslag mag vragen voor V200 intercity's over de Hanzelijn en over andere delen van het intercitynet?
b. Klopt het dat u er daarmee in feite voor kiest dat overal in Nederland reizigers zonder toeslag met hogere snelheden tot 200 km/uur over het spoor mogen reizen, behalve tussen Rotterdam en Schiphol?
c. Vindt u dat eerlijk in aanmerking nemende dat de belastingbetaler reeds heeft betaald voor de HSL-infrastructuur?

- Nr** **Vraag**
- 57 a. Kunt u aangeven hoe in de praktijk straks de toeslag werkt bij een plotselinge storing op het HSL traject tussen Rotterdam en Schiphol waarbij reizigers moeten omreizen via Den Haag? Hoe krijgen reizigers met een «toeslagabonnement» dan hun geld terug en hoe krijgen reizigers met een los aangeschafte toeslag hun geld terug?
b. Kunt u aangeven hoe in de praktijk straks de toeslag werkt bij een plotselinge storing op het traject Leiden-Den Haag? Mag er dan tussen Rotterdam en Schiphol zonder toeslag worden omgereden via de HSL of moet er eerst een toeslag worden aangeschaft en moet die later weer teruggeclaimd worden via geld terug bij vertraging?
c. Krijgen in de situatie onder vraag b de reizigers die al een toeslag hadden voor het HSL-traject (los of met een toeslagabonnement) ook hun betaalde toeslag terug om zo deze reizigers gelijk te behandelen als de mensen die omgeleid worden via de HSL en bovendien deze reizigers tegemoet te komen voor de vollere treinen op het HSL-traject?
- 58 Deelt u de mening dat de toeslag op het HSL-traject alle voordelen van het «reizen op saldo» van de OV-chipkaart, zoals niet meer in de rij hoeven te staan voor een automaat, weer terugdraait? Zo nee, kunt u dit onderbouwen?
- 59 Kunt u aangeven waarom u de aangenomen motie-Dik-Faber/Van Tongeren (22026–420), die vraagt de toeslagen tijdens de ingroeiperiode van de HSL te schrappen – o.a. vanwege de lagere frequenties en het rijden met langzamere treinen – niet uitvoert? Wat is de reactie geweest van de NS op deze motie?
- 60 Met ingang van welke datum wordt de Fyra-toeslag tussen Rotterdam en Breda geschrapt?
- 61 a. Hoe hoog schat u het risico in dat de extra Thalys-treinen Amsterdam-Brussel straks grotendeels leeg rijden omdat het vanaf Amsterdam veel goedkoper is de binnenlandse HSL naar Breda te nemen en daar over te stappen op de Benelux-plus?
b. Welke garanties heeft u dat er daadwerkelijk uiteindelijk zestien keer per dag een HSL-trein Amsterdam-Brussel gaat rijden, waarvan een deel doorgaat naar Londen, Lille of Parijs?
c. Als Thalys uiteindelijk niet met deze extra treinen of niet met al deze extra treinen gaat rijden, voldoet het NS-voorstel dan nog wel aan de marktconformiteitstoets van Europa van de oorspronkelijke concessie?
- 62 a. Deelt u de mening dat het niet uit te leggen is in een Europa zonder grenzen, dat er voor een verbinding over de HSL tussen twee hoofdsteden, namelijk Amsterdam en Brussel, verplicht gereserveerd moet worden terwijl deze reis korter duurt dan een reis per binnenlandse intercity van Amsterdam naar Groningen?
b. Waarom heeft u niet met de NS afgesproken dat er voor alle verbindingen naar Brussel, dus ook de Thalys, alleen een reserveringsoptie komt zoals gevraagd in de motie-Van Veldhoven/Dik-Faber (29984–349) en hooguit alleen een reserveringsplicht voor reizen naar Parijs en Londen?

- Nr Vraag**
- 63 a. Kunt u voor het traject Amsterdam Centraal-Schiphol-Rotterdam Centraal-Breda-Grens aangeven wat langs het hele traject de plaatselijke maximumsnelheden zijn en bij welke kilometerpunten de snelheidswijzigingen ingaan, dus inclusief de binnenrijnsnelheden van de stations en snelheidsovergangen tussen HSL-spoor en conventioneel spoor en snelheidsbeperkingen als gevolg van gebruik van lagesnelheidswissels in plaats van hogesnelheidswissels?
- b. Herinnert u zich de eerdere toezeggingen van uw voorganger¹ om een onderzoek te doen naar mogelijkheden om het reistijdverlies dat wordt opgelopen in België te compenseren door in Nederland snelheidsbeperkingen op het hele traject weg te nemen?
- c. Kunt u aangeven of dit onderzoek is uitgevoerd en zo ja, waarom de resultaten nooit naar de Kamer zijn gestuurd?
- 64 a. Klopt het dat op ongeveer drie kilometer vanaf station Breda in de richting van Antwerpen een wissel ligt die slechts met 80 km/uur mag worden bereden waardoor HSL-treinen die net op snelheid komen weer moeten afremmen?
- b. Klopt het dat hier oorspronkelijk een hogesnelheidswissel zou komen, maar dat deze is wegbezuinigd?
- c. Kunt u aangeven hoeveel reistijd door deze langzame wissel verloren gaat bij inzet van V160-materieel en bij inzet van V200-materieel, ten opzichte van de situatie dat hier een hogesnelheidswissel (130 km/uur of 140 km/uur) had gelegen?
- 65 a. Klopt het dat in het buitenland veel hogere binnenrijnsnelheden gelden op stations dan in Nederland?
- b. Bent u bereid de mogelijkheden van aanpassingen op dit punt te onderzoeken en zo snel mogelijk op het HSL-traject te implementeren? Zo nee, waarom niet?
- 66 a. Wat betekent de inzet van V200-materieel in plaats van V250-materieel voor de capaciteit van de HSL-Zuid en dus de mogelijkheden voor de groei van het treinverkeer in de komende 20 jaar?
- b. Wat betekent de inzet van het tijdens het rondetafelgesprek Vervoer HSL-Zuid/Alternatief Fyra d.d. 17 oktober 2013 voorgestelde V220/V230-materieel in plaats van V200-materieel voor de capaciteit van de HSL-Zuid en dus de mogelijkheden voor de groei van het treinverkeer in de komende 20 jaar?
- 67 a. Wat betekent de inzet van V160-materieel tussen Den Haag en Brussel via de HSL-Zuid voor de capaciteit van dit deel van de HSL-Zuid en dus de mogelijkheden voor de groei van het treinverkeer in de komende 20 jaar?
- b. Kunt u aangeven waarom de NS voor deze grensoverschrijdende IC ook na 2021 kiest voor V160-materieel terwijl voor binnenlandse intercity's wel voor V200-materieel wordt gekozen?
- c. Betekent de inzet van zowel V160-materieel als V300-materieel op zo'n lang traject (Rotterdam-Antwerpen) door de hoge snelheidsverschillen niet een enorm risico op het doorgeven van vertragingen van de ene naar de andere trein?
- d. Is de robuustheid van het voorstel van de NS op dit punt getoetst?
- 68 Deelt u de mening dat de materieelkeuze die de NS nu gaat maken met betrekking tot de aanzetsnelheid en maximumsnelheid essentieel is voor de capaciteit van de HSL-zuid in de komende decennia, dus ook na afloop van deze concessieperiode, en dat u hierover dus keiharde afspraken moet maken? Welke afspraken heeft u hierover gemaakt?

- Nr Vraag**
- 69 a. Wat is de reistijd Den Haag-Brussel over de HSL bij inzet van V160-materieel zonder stop in Breda? Wat is de reistijd van deze reis bij inzet van V200-materieel en van V220/230-materieel?
 b. Wat is de reistijd Den Haag-Brussel over de HSL bij inzet van V160-materieel zonder stop in Breda en zonder stop in Noorderkempen? Wat is de reistijd van deze reis bij inzet van V200-materieel en van V220/230-materieel?
- 70 a. Waar is het plan² gebleven om de stoptrein Antwerpen-Rosendaal met vijf minuten te versnellen?
 b. Klopt het dat de stoptrein in de nieuwe dienstregeling zelfs nog een minuut trager wordt?
 c. Klopt het dat de NS in haar voorstel er vanuit gaat dat de reistijd in de hele concessieperiode niet zal worden verlaagd? Deelt u de mening dat dit onwenselijk is en dat de reistijd moet worden verkort? Wanneer wordt de versnelling uiterlijk gerealiseerd?
- 71 a. Waarom staat er in het voorstel niets over een alternatieve intercityverbinding Antwerpen-Rosendaal, bijvoorbeeld door de bestaande intercity Antwerpen-Essen door te trekken naar Rosendaal?
 b. Deelt u de mening dat als Rosendaal alleen een keer per uur een stoptrein houdt deze hele regio en de provincie Zeeland voor reizen richting Antwerpen er zowel qua reistijd als qua frequentie zeer fors op achteruit gaat? Vindt u dat acceptabel?
- 72 Komt er in het plan van de NS nu wel of niet een derde en vierde intercity Breda-Eindhoven zoals voorgesteld in Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)? Wanneer gaan deze treinen rijden en wordt dit vastgelegd in de hoofdrailnetconcessie?
- 73 a. Waarom staat er niets in het voorstel van de NS over een vervangende intercity Dordrecht-Breda nu de bestaande IC Den Haag-Venlo zal verschuiven naar de HSL?
 b. Deelt u de mening dat er een intercity Dordrecht-Breda moet blijven, bijvoorbeeld door de derde en vierde intercity Eindhoven-Breda uit PHS door te trekken naar Dordrecht zoals voorgesteld in het onderzoeksrapport dat opgesteld is door de Zuidvleugel? Gaat u dit vastleggen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie?
- 74 a. Waar is het plan gebleven voor een HSL-verbinding Rotterdam-Amsterdam Zuid-Almere?
 b. Deelt u de mening dat het wenselijk is dat deze verbinding gedurende de concessieperiode wordt gerealiseerd, bovenop de verbindingen die nu zijn voorgesteld door NS? Welke afspraken gaat u hierover maken in de concessie en op welke termijn zal deze trein gaan rijden?
 c. Heeft de HSL bij inzet van V200-treinen in plaats van V220/V250-treinen voldoende capaciteit voor twee extra treinen per uur voor deze verbinding?
- 75 a. Kunt u aangeven wat de samenhang is tussen de plannen van de NS die nu zijn uitgewerkt voor de HSL en de plannen voor High speed transport (HST) Connect Eindhoven-Dusseldorf en de bestaande intercity Den Haag-Venlo en wat u hierover exact gaat vastleggen in de nieuwe concessie?
 b. Gaan de HSL-treinen Den Haag-Eindhoven straks niet meer doorrijden naar Venlo en moeten reizigers dus verplicht overstappen? Of streeft u naar één directe verbinding Den Haag-Venlo die vanaf daar een of twee keer per uur doorrijdt naar Dusseldorf?
 c. Is in het geval van een aparte IC Den Haag-Eindhoven en een IC Eindhoven-Venlo de perroncapaciteit van station Eindhoven voldoende om zowel beide kerende intercity's als extra kerende stoptreinen uit Weert, zoals bepleit door de provincie Limburg, af te handelen?

- Nr Vraag**
- 76 Wat is uw visie op de door de NS geschetste corridors voor de toekomstige V200-treinen (Den Haag-Groningen, Den Helder-Maastricht, Schiphol-Nijmegen)? Deelt u de mening dat nog andere corridors daarvoor in aanmerking komen zoals Leeuwarden-Zwolle, Amersfoort-Apeldoorn en Zwolle-Enschede?
- 77 Wat betekent de nieuwe visie van de NS op het toekomstige intercitymaterieel (V200), die aansluit bij de motie-Dik-Faber/Van Tongeren (29 984, nr. 363), voor huidige infraprojecten? Deelt u bijvoorbeeld de mening dat de plannen voor station Driebergen-Zeist en Ede-Wageningen moeten worden aangepast zodat daar een maximumsnelheid van 200 km/uur op termijn niet onmogelijk wordt gemaakt?
- 78 Welke gevolgen heeft het doortrekken van de Benelux-plus naar Amsterdam en het feit dat deze trein de hele concessieperiode via de oude lijn blijft rijden voor de binnenlandse dienstregeling, en dan met name voor aansluitingen in Leiden, de capaciteit van de Schipholspoortunnel, de verhoging van de frequentie van de corridor Den Haag-Almere zoals voorzien in PHS, de spreiding van treinen over het uur en voor de bediening van Zeeland?
- 79 a. Waarom zal het nieuwe generatie intercitymaterieel pas vanaf 2021 instromen?
 b. Deelt u de mening van de deskundigen tijdens het rondetafelgesprek Vervoer HSL-Zuid/Alternatief Fyra d.d. 17 oktober 2013 dat als voor de aanbesteding een jaar wordt genomen, voor de bouw drie jaar en voor het testen een jaar dat deze treinen er binnen vijf jaar kunnen zijn (dus uiterlijk eind 2018) en dat dit realistisch is mits wordt aangesloten bij bestaande types intercitytreinen die bij verschillende leveranciers breed beschikbaar zijn voor snelheden tot 230 km/uur?
 c. Deelt u de mening dat gebundelde aanschaf met nieuw intercitymaterieel voor het hoofdrailnet weliswaar veel voordelen biedt, maar dat dit niet hoeft te leiden tot uitstel tot 2021 indien de treinen in fasen worden geleverd?
 d. Deelt u de mening dat de NS ook gehouden is zo spoedig mogelijk in snel materieel te voorzien om te voldoen aan de High Speed Alliance (HSA)-concessie en het dus voor NS juridisch gezien ook helemaal geen optie is te wachten tot 2021 omdat er bij langer uitstel dan 2018 in feite sprake is van een vermijdbare situatie?
- 80 Hoe gaat u het nieuwe voorstel van de NS vormgeven in de nieuwe hoofdrailnetconcessie? Wordt de HSA-concessie voorzien van een addendum en vervolgens geïntegreerd in de nieuwe hoofdrailnetconcessie of vervalt de HSA-concessie met de nieuwe hoofdrailnetconcessie en komen de nieuwe afspraken dus pas volgend jaar op papier te staan in de nieuwe hoofdrailnetconcessie? Op welke wijze kan de Kamer inzicht krijgen in de juridische afspraken die op dit moment worden gemaakt met HSA over het gewijzigde aanbod? Kunt u als deze afspraken al op papier staan, deze voor het notaoverleg op 4 november 2013 naar de Kamer sturen?
- 81 Is er met de Belgische overheid en/of de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) gesproken over het voorstel om via de HSL ook een directe verbinding te maken tussen de Europese wijk in Brussel en Nederland?

- Nr Vraag**
- 82 a. Klopt het dat met ingang van de nieuwe dienstregeling de aansluitingen van de Beneluxtrein in België aanmerkelijk verslechteren, zoals een overstaptijd in Antwerpen van maar liefst 59 minuten naar Neerpelt waar deze nu nog negen minuten is?
 b. Klopt het dat deze verslechterde aansluitingen kunnen worden voorkomen als treinen tussen Roosendaal en Antwerpen gebruik blijven maken van de mogelijkheid elkaar in te halen, dan wel als niet de vertrektijden van de Beneluxtrein worden aangepast, maar juist de vertrektijden van de stoptrein op dit traject?
 c. Is er door een van de betrokken spoorwegmaatschappijen advies gevraagd aan reizigersorganisaties in Nederland of België over de gewijzigde vertrektijden tussen Roosendaal en Antwerpen?
- 83 a. Kunt u verklaren waarom u akkoord gaat met een snelheid van 140 km/uur voor de Benelux-plus-trein tussen Den Haag en Schiphol terwijl het spoor hier geschikt is voor 160 km/uur middels een apart beveiligingssysteem (ATBM+)?
 b. Klopt het dat de Traxx-locomotieven niet over ATBM+ beschikken omdat de specificaties hiervan niet zijn vrijgegeven?
 c. Klopt het dat in het verleden wel door de leverancier van de Traxx-locomotieven om deze specificaties is gevraagd maar dat ProRail deze niet heeft gegeven ondanks een verplichting in een Europese richtlijn dat dergelijke specificaties openbaar moeten zijn?
 d. Ziet u naast ATBM+ andere mogelijkheden om op dit traject de maximale snelheid van 160 km/uur te benutten zoals European Rail Traffic Management System (ERTMS) via dual signalling of toepassing van eurobalises?
 e. Deelt u de mening dat de Beneluxplus zo spoedig mogelijk op dit traject 160 km/uur moet gaan rijden? Welke afspraken maakt u hierover met zowel ProRail als met NS?
- 84 Is het ook mogelijk om slechts een deel van de HSL opnieuw aan te besteden, bijvoorbeeld alleen het grensoverschrijdende deel waarbij HSA verplicht blijft het andere deel van de concessie uit te voeren?
- 85 Heeft u kennisgenomen van het artikel uit de Telegraaf «Oorlog dreigt om flitstrein» van 18 oktober 2013? Is het juist, dat de NS wellicht de plannen niet ten uitvoer kan brengen, bijvoorbeeld omdat de noodzakelijke snelheid niet gehaald wordt?
- 86 Welke garantie geeft de NS dat zij haar plannen deze keer wel volledig en conform de bedoelingen tot uitvoering gaat brengen? Welke drukmiddelen of sancties worden voorgesteld om toe te passen als de NS onverhoopt toch haar plannen niet blijkt te kunnen uitvoeren? Wordt in dat geval de concessie van de NS ingetrokken?
- 87 Maken de voorstellen van de NS en de conclusie dat een rit met de Eurolines busverbinding sneller en voordeliger is dan een gang met de NS-trein, duidelijk dat het voorstel van de NS en NMBS niet het beste is, dat nu voorhanden is en evenmin als «volwaardig alternatief» kan worden beschouwd? Zo nee, waarom niet?
- 88 Zijn er cijfers bekend van hoeveel in- en uitstappers er zijn op de stations tussen Roosendaal en Antwerpen? Zo ja, wat zijn deze?
- 89 Wat is de toename van respectievelijk de Beneluxtrein en Thalys ten opzichte van de situatie op 1 december 2012, voordat de gewijzigde dienstregeling met de Fyra inging?
- 90 Kunt u toelichten wat u bedoelt met de stelling in uw brief dat «de keuze van de NS en NMBS om een mix van typen verbindingen aan de reiziger te bieden, betekent dat de rijtijden iets kunnen verschillen met de oorspronkelijke afspraken»? Wat bedoelt u hier met «iets»?

Nr Vraag

- 91 Welke consequenties verbindt u aan het handelen van de directie van de NS in het licht van het Fyradossier? Bent u bereid om te onderzoeken of de directievoering over de NS op een efficiëntere wijze georganiseerd kan worden?
- 92 Wat zijn de precieze financiële consequenties van het Fyradossier voor de reiziger(s)?
- 93 Hoeveel meer treinen zullen er in het eindbeeld van het voorstel in totaal (internationaal en nationaal) gereden worden over de HSL-Zuid?
- 94 Wie zijn betrokken bij de evaluatie van de frequentie van de Beneluxtrein, wat zijn de kaders voor deze evaluatie, wie is hierin beslissingsbevoegd, en wat is afgesproken over eventuele bijstelling?
- 95 Is de langere reistijd voor de Beneluxtrein structureel?
- 96 Waarom kan de frequentie van de Beneluxtrein van zestien per dag nog niet worden gerealiseerd per december 2013?
- 97 Waarom kan de Beneluxtrein niet per december 2013 vanaf Amsterdam vertrekken, al was het maar enkele keren per dag?
- 98 Kunt u aangeven waarom de capaciteit van het rangeerterrein waar de treinen na Den Haag moeten keren niet voldoende is, als met een frequentie van zestien keer per dag alsnog maar maximaal één kerende trein aanwezig is?
- 99 Zijn afspraken bekend tussen de NS en NMBS over het uitsluiten van andere partijen? Zijn afspraken bekend tussen de NS en NMBS over verdeling van kosten bij de afhandeling van de Fyra?
- 100 Zijn de verschillende visies die bestaan inzake verschillende juridische punten in casu, aan bijvoorbeeld de Landsadvocaat voorgelegd? Is de Landsadvocaat bijvoorbeeld advies gevraagd inzake de toewijzing aan Thalys en Eurostar (onder uitsluiting van anderen) van de internationale verbindingen van genoemde vervoersbedrijven?
- 101 Wat is de reistijdwinst tussen Schiphol en Rotterdam met het IC200-materieel? Geld voor dit traject ook een reserveringsplicht? Hoe lang doet een reiziger over het traject Amsterdam-Rotterdam als hij geen toeslag wil betalen?
- 102 Welke aspecten binnen de NS zouden efficiënter en doelmatiger moeten worden? En wanneer stuurt u de bevindingen hierover naar de Kamer?
- 103 Wordt het risico onderkend dat juridische procedures van concurrerende partijen wegens mogelijk verboden staatssteun of strijd met het aanbestedingsrecht, een goede kans van slagen hebben? Kan gegarandeerd worden dat dergelijke procedures geen succes boeken? Zo nee, kan gegarandeerd worden dat uit dergelijke procedures geen schadeclaims zullen voortvloeien waarvoor de Staat der Nederlanden opdraait? Als die garantie niet gegeven kan worden, kan de omvang die dergelijke claims minimaal en maximaal kunnen hebben worden gegeven en kunt u aangeven of die bedragen zijn meegenomen in de gepresenteerde cijfers van kosten en baten?
- 104 Wordt het risico op claims beperkt als alsnog met alternatieve vervoerders overleg gevoerd wordt en hun eventuele voorstellen in overweging genomen worden? Zo ja, bestaan er plannen voor een dergelijk overleg?

¹ Kamerstuk 22 026, nr. 291, blz. 12, Kamerstuk 22 026, nr. 290, punt 5, Kamerstuk 22 026, nr. 292, blz. 4

² Kamerstuk 22 026, nr. 371