

Lijst van vragen

Nr Vraag

Algemeen

- 1 a. Welke aanbevelingen uit de Quicksan «Personenvervoer per spoor» van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) zijn overgenomen in de concept-ontwerpconcessies?
b. Welke niet en waarom niet?
- 2 Is advies van de landsadvocaat ingeroepen met betrekking tot de beide concessies? Zo ja, wat is zijn mening over de concept-ontwerpconcessies? Zo nee, waarom niet? En bent u bereid om alsnog het advies in te winnen van de landsadvocaat?
- 3 In hoeverre is rekening gehouden met het rapport «Kiezen voor Kwaliteit» van OV Bureau Randstad?
- 4 Op welke wijze worden de ideeën en uitgangspunten zoals opgenomen in het rapport «Modelbestek van de toekomst, op weg naar meer flexibiliteit en innovatie in de contractvormen in het openbaar vervoer» van de openbaarvervoersbranche verwerkt in de concessies voor NS en ProRail?
- 5 a. Wordt in de concessies rekening gehouden met de uitkomsten van de onderzoeken naar kruissubsidiëring en eigendom van stations?
b. Worden de stations betrokken in het onderzoek naar kruissubsidiëring binnen NS? Zo nee, waarom niet?
- 6 a. Wat gebeurt er als beheer- of vervoerplannen of programma's verder gaan dan de concessie?
b. Hebben beheer- en vervoerplannen en programma's dezelfde rechtskracht?
- 7 Welke maatregelen neemt u om vanuit het ministerie te kunnen zorgen voor een sterkere aansturing van de concessies?
- 8 Welke onderdelen van deze concessies staan op gespannen voet met het vierde spoorpakket zoals dat nu voorligt?
- 9 In hoeverre gooien deze vervoer- en beheerconcessies voor de komende tien jaar de deur dicht om eventueel NS en ProRail samen te voegen tot één holdingstructuur?
- 10 a. Wat is het verschil tussen boete en last onder dwangsom in de praktijk?
b. Kan dit aan zowel NS als ProRail worden opgelegd?
- 11 Welke mogelijkheden heeft u onderzocht om mogelijk een onderscheid te maken tussen spits- en daldienstregeling?
- 12 Kunt u aangeven hoe vaak vertragingen de afgelopen drie jaar werden veroorzaakt door problemen met de infrastructuur (ProRail) en hoe vaak deze oorzaak lag bij het materieel (NS)?
- 13 Waarom wordt er in de concessies met geen woord gerept over sociale media, zoals Twitter en dergelijke?
- 14 Waarom ontbreken de beleidsprioriteitenbrief en de financiële prognose? Kunt u deze documenten in hoofdlijnen uiterlijk twee weken voor het algemeen overleg op 17 juni naar de Kamer sturen? Zo nee, wanneer wordt deze wel ingevuld en wanneer kan de Kamer zich daarover buigen?
- 15 Kunt u bij de volgende versies van de concessies de wijzigingen op artikelniveau markeren zodat de verschillen snel inzichtelijk zijn?

Vervoerconcessie

- 16 a. Is NS in uw ogen een maatschappelijk dienstverlener of een commercieel bedrijf?
b. Kunt u daar een toelichting op geven?

- Nr Vraag
- 17 a. Kunt u aangeven welke onderzoeken gedaan zijn als basis voor de concessie en op welke wijze de ACM of de Rekenkamer betrokken zijn, en of er externe contractexperts of inkoopdeskundigen zijn ingeschakeld?
b. Waarom is de kritiek van de ACM uit 2012 en 2013 terzijde gelegd en waarom krijgt de ACM geen rol in de concessie?
c. Waarom ontbreekt een oordeel van de ACM over deze concessie en is dat gevraagd? Zo nee, is er wel overleg geweest met de ACM over de concessie en zo ja, waarover exact?
- 18 Wanneer zijn de prestaties van NS «zwaar onvoldoende»?
- 19 Hoe verhoudt het besluit om tot 2024 uitsluitend Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen te decentraliseren zich met de motie-Van Veldhoven c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 350) om na vijf jaar de wenselijkheid van het decentraliseren van aanvullende lijnen te verkennen?
- 20 a. Deelt u de mening dat de motie-Hoogland c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 346) alleen gaat over het tussentijds decentraliseren van lijnen maar daarbij niet uitsluit dat lijnen aan het begin van de concessie worden gedecentraliseerd?
b. Deelt u de mening dat deze motie ook niet uitsluit dat stoptreindiensten op het hoofdrailnet tussentijds worden gedecentraliseerd mits op hetzelfde traject ook treinen van het hoofdrailnet blijven rijden (oftewel: alleen decentralisatie van een specifieke dienst maar niet van een complete lijn)?
- 21 In hoeverre is gebruik gemaakt van de ervaringen die opgedaan zijn bij de aanbesteding van het regionaal vervoer? In welke mate is overleg gevoerd met de regionale aanbestedende overheden om van hun ervaringen te leren? Zijn de «lessons learned» meegenomen? Zo ja, kunt u aangeven op welke wijze en op welke punten dat is gebeurd en waar is gekozen om die lessen niet over te nemen?
- 22 Met welke andere partijen is gesproken bij de totstandkoming van deze concessie en hoe is concreet omgegaan met hun inbreng? Welke suggesties zijn hierbij niet overgenomen?
- 23 a. Wat is er gedaan met de opmerkingen van de consumentenorganisaties? Zijn de provincies ook betrokken en kunt u per punt aangeven waarom de kritiek van de provincies niet is meegenomen, of hoe die wel is meegenomen?
b. Er is niet voorafgaand gesproken met de andere vervoerders; waarom niet?
- 24 a. Kan toegelicht worden hoe de precieze en juridische definitie luidt van de «publieke taak» die NS toebedeeld krijgt met deze concessie? Is dat uitsluitend het vervoer van personen over het hoofdrailnet of zijn ook andere activiteiten onderdeel van die publieke taak?
b. Waar liggen precies de grenzen van die publieke taak: waar begint zij en waar eindigt zij en hoe vast omlind is die taak voor de komende contractperiode? En wat zijn de juridische criteria die hiervoor gelden, bijvoorbeeld vanuit Europees recht?
c. Wat is de positie van de buitenlandse activiteiten zoals die van Abellio in het VK in relatie tot deze publieke taak? Maakt Abellio daar deel van uit, of niet?
d. Hoe verhouden zich de retailactiviteiten van NS, zoals exploitatie van winkelformules op de stations tot de publieke taak, zoals hiervoor bedoeld?

- Nr Vraag
- e. Wat is het juridisch criterium voor een activiteit om wel of niet tot de publieke taak te behoren? Hoe is bijvoorbeeld het beheer van een fietsenstalling bij een station – iets dat ook op rendabele wijze in private handen gelegd zou kunnen worden – gepositioneerd in relatie tot de publieke taak: maakt dat daar onderdeel van uit, of niet? En als dat een onderdeel is van de publieke taak, wat is dan de rechtvaardiging en economische rationaliteit voor het toekennen van het beheer over die stallingen aan NS?
- 25 Hoe worden de drie rollen die u vervult bij de concessie (contract-partner van NS via de concessie, bewindspersoon die het publieke belang van samenwerking en fatsoenlijke marktwerking moet borgen en politiek verantwoordelijk voor de prestaties van NS als openbaar vervoersbedrijf) van elkaar onderscheiden, nu en straks na gunning? Zijn de bijbehorende belangen wel verenigbaar of zou u beter een deel van deze taken kunnen beleggen bij andere bewindspersonen, zoals de Minister van Financiën die als aandeelhouder verantwoordelijk is voor het bedrijf NS (en dus, voor de uitvoering van de concessie door zijn staatsbedrijf) en de Minister van Economische Zaken, die samen met de ACM een betere invulling kan geven aan het beperken van de marktmacht van NS en het reguleren van de markt? Kunt u uw antwoord op deze vraag gedetailleerd toelichten?
- 26 a. Welke vergoeding ontvangt de concessieverlener voor de decentralisatie van de stoptreindiensten in Limburg?
 b. Welke vergoeding ontvangt NS voor de reisinformatiesystemen?
- 27 Waarom worden de stations apart genoemd in artikel 2, lid 3?
- 28 Bent u bereid artikel 2, lid 3, onderdeel a sub VII te wijzigen in Amersfoort-Apeldoorn, zodat het mogelijk wordt hier ook een decentrale treindienst te rijden? Heeft het door u toegezegde werkbezoek aan deze regio over deze verbinding inmiddels plaatsgevonden?
- 29 Welke constructies zijn mogelijk volgens artikel 2, lid 4? Gaat het hier om onderaannemerschap of kan het hier ook gaan om vrijwillige overdracht van NS aan een decentrale vervoerder in het belang van de reiziger (of vice versa)?
- 30 a. Bent u bereid in artikel 2, lid 4 het begrip «belang van de reizigers» te concretiseren, zodat duidelijk is in welke gevallen NS in ieder geval moet meewerken? Wat moet in dit artikel onder belang van de reiziger worden verstaan?
 b. Bent u bijvoorbeeld bereid het door de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) voorgestelde criterium te hanteren, namelijk dat een doorgaande verbinding mogelijk moet zijn als ten minste 40% van de reizigers doorgaand is? Zou u kunnen aangeven voor welke lijnen deze bepaling volgens de huidige inzichten mogelijk zou kunnen gelden? Zou u daarbij in ieder geval kunnen aangeven of u vindt dat het mogelijk moet worden dat de trein Gorinchem-Dordrecht door gaat rijden naar Rotterdam, ook deels ter compensatie van het feit dat er minder intercity's vanuit Dordrecht komen door de verschuiving richting de HSL (hogesnelheidslijn)-Zuid?
 c. Bent u ook bereid in de concessie te vermelden onder welke financiële voorwaarden een dergelijke afspraak over «onderaannemerschap» of «vrijwillige overdracht» dient te gebeuren, zodat een voor de reiziger gunstige doorgaande dienst niet onmogelijk wordt doordat NS en de decentrale vervoerder niet met elkaar overeenstemming kunnen komen over de financiële voorwaarden?

- Nr Vraag
- 31 a. Houdt artikel 2, lid 4 in dat als vervoersdiensten over de grenzen van de concessie heen NS belemmeren in het nakomen van de verplichtingen van de concessie, dat het belang van NS voorrang heeft op het belang van andere vervoerders?
b. Wie geeft hier de doorslag?
c. En hoe zit dat bij artikel 2, lid 5?
- 32 a. Hoe zijn leden 4 en 5 van artikel 2 verenigbaar met de wens uit LTSA om tot een betere samenwerking tussen NS en de regionale vervoerders te komen? Is het niet zo dat de leden 4 en 5 van artikel 2 zoveel uitwegen bieden aan NS, dat zij elke samenwerking of elke uitbreiding van dienstverlening door regionale vervoerders kan blokkeren met een beroep op genoemde artikelen? Bent u daarom bereid, de leden 4 en 5 van artikel 2 te schrappen?
b. Bent u bereid om daarnaast te verankeren dat sprake is en moet zijn van gelijkwaardigheid tussen de verschillende vervoerders in discussies zoals die over samenloop of uitbreiding van regionale dienstverlening? Zo nee, bent u bereid om de ACM aan te wijzen als bemiddelende en beslissende autoriteit in het geval dat de belangen van NS en de regionale vervoerders botsen en dat ook in dit artikel 2 vast te leggen, gezien het feit dat u die rol immers niet zelf kunt vervullen, nu u contractpartner bent bij ditzelfde contract?
c. Als u niet bereid bent om de ACM aan te wijzen als onafhankelijke bemiddelaar en beslismacht, wat is dan de praktische waarde en juridische afdwingbaarheid van artikel 12, als dat via artikel 2 lid 4 en 5 volledig onschadelijk gemaakt kan worden? Wat blijft er dan nog over van de effectieve en operationeel uitvoerbare deur-tot-deurbenadering zoals de LTSA die voorstelt?
d. Kunt u uw antwoord op dit punt gedetailleerd toelichten en bent u tevens bereid om voorafgaand aan die beantwoording met de regionale vervoerders te overleggen om hun visie op de artikelen 2 en 12 te vernemen en dat in uw antwoord te verwerken?
- 33 a. Kunt u aangeven hoe u omgaat met de voorwaarde in artikel 2, lid 5, dat bepaalt dat uitbreiding van een treindienst «per saldo een substantiële verbetering inhoudt voor de totale groep reizigers»?
b. Deelt u de mening dat een reistijdverlenging van een intercity als gevolg van een extra stop van een sprinter of als gevolg van een uitbreiding van de frequentie van een sprinter of een regionale treindienst niet veroorzaakt wordt door deze aanpassing, maar door een capaciteitstekort en dat dit dus niet louter kan worden toegeschreven aan de uitbreiding van deze sprinterdienst of regionale treindienst? Deelt u de mening dat in zo'n geval altijd een overbelastverklaring dient te volgen met een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan, zodat inzicht ontstaat in het knelpunt? Deelt u de mening dat het niet zo kan zijn dat een regionale treindienst altijd nul op het rekest krijgt voor uitbreiding puur en alleen omdat het hoofdnet op de capaciteitsgrens zit?
- 34 Bent u bereid in artikel 2 een bepaling op te nemen over het doortrekken van de Valleilijn conform de aangenomen motie-Dik-Faber hierover (Kamerstuk 29 984, nr. 356)?
- 35 a. Wat is de uitgangspositie met betrekking tot de prestatie-indicatoren?
b. Hoe worden verbeteringen doorgevoerd in de komende concessieperiode?
c. Waar wilt u uitkomen?
- 36 Hoe ziet het groeipad voor de prestatie-indicatoren eruit om te komen van de drempelwaarde in 2015 naar de streefwaarde in 2019?

- Nr Vraag
- 37 Waarom is gekozen voor deze bodemwaarden voor de KPI's? Zijn deze bodemwaarden niet erg laag nu de streefwaarden niet afdwingbaar zijn?
- 38 Waarom zijn enkele belangrijke KPI's als «pm» opgenomen? Zijn die nog onderwerp van onderhandelingen of gaat NS daar een percentage invullen?
- 39 a. Waarop zijn de KPI's (kritieke prestatie-indicatoren) gebaseerd?
b. Hoe is verzekerd dat dit de beste instrumenten zijn voor sturing?
c. Welke andere instrumenten zijn overwogen, maar niet gekozen en waarom?
d. Zijn hierbij externe deskundigen betrokken en zo ja, wat was hun advies?
- 40 Is over het systeem van de KPI's, zoals dat nu voorgesteld wordt, en over de gekozen specifieke KPI's, extern advies ingewonnen en nagegaan of dit de optimale invulling is? Zo ja, kan dat advies binnen één week aan de Kamer toegezonden worden? Zo nee, waarom niet? En kan dat advies alsnog voor het algemeen overleg van 17 juni 2014 komen?
- 41 Onder welke voorwaarden kunnen de prestatie-indicatoren worden herzien?
- 42 Welke prestatie-indicatoren zijn opgenomen of juist weggenomen om ProRail en NS beter te laten samenwerken?
- 43 Welk «gewicht» krijgen de prestatie-indicatoren mee, of telt elke indicator even zwaar mee?
- 44 Op welke wijze worden prestatie-indicatoren ingezet die differentiëren naar tijd (dal/spits) én plaats (trajecten)?
- 45 a. Wordt voor het geheel van lijnen gemonitord op prestaties, of wordt per lijn gemonitord?
b. Indien gemonitord wordt op het geheel, waarom?
c. Hoe wordt voorkomen dat uit de gemiddelde cijfers niet blijkt waar sprake is van slechte prestaties op individuele verbindingen?
- 46 a. Hoe wordt voorkomen dat een structureel kwakkelende lijn of onderpresterende lijn wordt weggepoetst in het gemengde resultaat van wel presterende lijnen?
b. Wordt bij de monitoring alleen gemonitord op 24-uursbasis, of wordt ook nog nader onderscheid gemaakt naar de prestaties in respectievelijk buiten de spits? Zo ja, op welke wijze?
c. Is overwogen om het systeem van monitoring, prestaties en sanctionering zo aan te passen, dat per verbinding en per tijdvak beoordeeld kan worden hoe de prestaties van NS op dit punt zijn en er dus ook veel specifiek gestuurd kan worden als de prestaties op individuele lijnen of in individuele tijdvakken achter blijven? Zo nee, waarom niet en kunt u de Kamer ten minste één maal per jaar een overzicht verstrekken waarin voor alle lijnen de prestaties per lijn en per tijdvak beschreven worden? Zo nee, waarom niet?
- 47 Waarom is ervoor gekozen NS zelf aan te stellen voor monitoring en is het niet verstandiger om dat aan een externe partij over te laten, zoals de ACM ook eerder adviseerde?
- 48 a. Waarom is gekozen voor het zelf monitoren door NS en waarom is afgeweken van het advies van de ACM?
b. Deelt u de mening dat door de monitoring extern te beleggen, tenminste de schijn van belangenverstrengeling en de mogelijkheid om de uitkomsten te beïnvloeden, is weggenomen en dat dit niet het geval is als NS zelf de monitoring verricht?
c. Hoe is dit in andere concessies, bijvoorbeeld in het regionaal openbaar vervoer, georganiseerd?

- Nr Vraag
- d. Is overwogen om de monitoring op prestaties van NS alsnog onafhankelijk van NS te beleggen?
- e. Welke rol kan de onafhankelijke ACM daarbij volgens u vervullen en is het wenselijk om de voor die rol benodigde wettelijke basis te stichten?
- 49 Artikel 4 bevat drie bepalingen. Zit daar een rangorde in? Zo nee, waarom is voor deze volgorde gekozen?
- 50 Waarom is voor de belangrijkste maatstaf, namelijk deur-tot-deurvervoer, nog geen bodem- of streefwaarde bepaald op het moment dat de Kamer zich over de conceptconcessie moet uitspreken? Kunnen die waarden zo snel mogelijk worden afgestemd met zowel NS als de regionale overheden en de regionale vervoerders en kunnen de vastgestelde conceptwaarden tegelijk met de antwoorden op deze vragenlijst naar de Kamer worden gestuurd? Kan daarbij ook worden toegelicht hoe die waarden bepaald zijn en welke factoren moeten slagen om die waarden te halen?
- 51 Hoe wordt het prestatiegebied «verbetering deur-tot-deurreis» bepaald en beoordeeld?
- 52 Hoe wordt adequate aansluiting op andere modaliteiten bepaald en beoordeeld?
- 53 a. Hoe vertaalt de zitplaatsgarantie zich naar de concessie?
b. Hoe wordt een zitplaatsgarantie berekend?
c. Hoe wordt NS afgerekend als de afspraken rondom zitplaatsen niet worden nagekomen?
- 54 Wat is in artikel 4, lid 1 een redelijke kans op een zitplaats?
- 55 Hoe wordt de sociale veiligheid beoordeeld?
- 56 a. Wat houdt het prestatiegebied «duurzaamheid» precies in?
b. Hoe wordt bepaald wat duurzaam is?
- 57 Bent u bereid naast gedifferentieerde indicatoren over reizigerspunctualiteit en vervoercapaciteit in de spits ook zo'n indicator op te nemen over de snelheid in relatie tot de maximaal mogelijke snelheid op een traject en bent u bereid deze gegevens sowieso voor elk traject openbaar te maken en niet alleen voor de slechtste trajecten?
- 58 a. Hoe voldoet het aangeboden vervoer aan de reizigersvraag?
b. Wie bepaalt waaraan moet worden voldaan met betrekking tot reizigersvraag?
- 59 a. Wat houdt reizigersgroei in?
b. Hoe moet dit prestatiegebied worden ingevuld?
c. Welke prestaties worden vereist?
- 60 a. Waarom staat er in de prestatiegebieden (artikel 4) niets over reizigerstevredenheid? Bent u bereid van NS te verlangen aan te sluiten bij de landelijke OV-klantenbarometer zodat de prestaties van NS op een vergelijkbare wijze inzichtelijk worden als die van andere OV-aanbieders?
b. Bent u bereid aan het prestatiegebied «reizigersgroei» ook het aspect klanttevredenheid te verbinden zodat er actief gestuurd wordt op de groei van het aantal tevreden reizigers?
c. Bent u bereid daarnaast specifiek NS te stimuleren op het sturen van de groei van het aantal tevreden reizigers tijdens de spits, gezien het maatschappelijke belang daarvan, en omdat NS om bedrijfseconomische redenen als vanzelf wordt geprikkeld om dan ook buiten de spits de vervoerscapaciteit optimaal te benutten?
- 61 Waarom is er geen prestatiegebied omzetgroei opgenomen?

- | Nr | Vraag |
|----|---|
| 62 | Is voorzien in een mogelijkheid om de afwegingen die NS volgens artikel 5 maakt, te betwisten of onafhankelijk te laten beoordelen, via bijvoorbeeld beroep bij de ACM of een andere instantie? Zo nee, hoe voorkomt u dan dat NS afwegingen maakt, die weliswaar transparant zijn, maar die een verkeerd besluit inhouden dat aangevochten moet worden om het beste besluit alsnog af te dwingen? Bent u bereid om dit artikel te heroverwegen? |
| 63 | Is de verwijzing naar een afwegingskader dat nog wordt ontwikkeld in de uitvoeringsagenda van de LTSA deel 2 (artikel 5.2) thans voldoende helder? |
| 64 | Is er informatie beschikbaar over prestaties per lijn? Zo ja, kan deze informatie naar de Kamer worden gestuurd? Zo nee, hoe kan dan beoordeeld worden of lijnen goed presteren? |
| 65 | Bent u bereid in artikel 6 van NS te eisen dat zij net als alle andere vervoerders alle informatie over haar vervoersprestaties inzichtelijk maakt volgens het Model Informatie Profiel Openbaar Vervoer (MIPOV), dus niet alleen over de prestatie-indicatoren in bijlage 2, maar ook over reistijd, rituitval, aantal reizigers, et cetera, per lijn per rit? Bent u bereid ervoor te zorgen dat deze informatie ook beschikbaar komt via open data en zoveel mogelijk real-time? |
| 66 | Wie of wat komen er in de investeringscommissie? |
| 67 | Welke verplichtingen stelt u aan NS over de samenwerking met goederenvervoerders? |
| 68 | Is er zicht op duidelijkheid over de nog vast te stellen escalatieladder, nu er nog belangrijke verschillen in denken en handelen zijn tussen NS en ProRail? |
| 69 | Hoe wordt omgegaan met situaties waarin NS adviezen van consumentenorganisaties niet overneemt? Kunnen consumentenorganisaties dan in beroep gaan bij de concessieverlener? |
| 70 | Hoe borgt u de samenwerking tussen NS en de regionale overheden die volgens de LTSA centraal moet staan en hoe wordt voorkomen dat het advies van de regionale overheden met een deugdelijke motivering wordt afgevoerd, of via de leden 2 of 5 van artikel 15 als niet uitvoerbaar bestempeld worden? Met andere woorden: hoe wordt voorkomen dat NS hier alle praktische sturing in handen krijgt en de adviesrondes die zij moet doorlopen dus geen holle frase worden? |
| 71 | a. Wat gebeurt er bij onenigheid tussen NS en de regionale overheden?
b. Wat gebeurt er als een gemeenteraad in meerderheid tegen het met poortjes afsluiten van een station is? |
| 72 | a. Heeft u, voordat u met NS tot een akkoord over de conceptconcessie kwam, de regionale vervoerders uitgenodigd voor overleg over die delen van de conceptconcessie, die om samenwerking met NS draaien om hun visie op de voorstellen te vernemen? Zo ja, wat is met die inbreng gedaan? Zo nee, waarom niet? En welke wijzigingen binnen bijvoorbeeld artikel 12 (over samenwerking) zijn nog mogelijk, als de regionale vervoerders dat nodig achten?
b. Welke rol neemt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu – mede gelet op de fase van het overleg en het feit dat de conceptconcessie met NS is afgestemd – in dat proces in: die van concessieverlener en contractpartner van NS die reeds een akkoord bereikte over dat contract, of die van marktmeester die boven de partijen en evenwichtig overleg stimuleert, of afdwingt binnen NS en dus zorgt voor een aan alle zijden evenwichtige bepaling? |

Nr Vraag

- c. Waarom is het begrip «gelijkwaardigheid» niet opgenomen bij de bepalingen over samenwerking, om zo NS te prikkelen tot een dergelijke samenwerking? Bent u bereid om dat alsnog te doen zodat ook bij NS geen enkel misverstand kan ontstaan over wat van haar op dit punt verwacht wordt?
- d. Waarom is het doel van samenwerking tussen NS en de andere vervoerders en de effectieve uitvoering daarvan niet als separate KPI opgenomen in de concessie?
- e. Aangezien toevoeging daarna nauwelijks mogelijk is omdat u slechts één KPI per jaar kan toevoegen, bent u bereid om alsnog de samenwerking tussen NS en de regionale vervoerders als aparte KPI op te nemen? Zo nee, waarom niet? En hoe borgt u dan dat de samenwerking die de LTSA zo centraal stelt, daadwerkelijk tot stand komt? Welke juridische stok achter de deur heeft u om NS te dwingen tot daadwerkelijke samenwerking, als dat nodig zou blijken?
- 73 a. Kunt u duidelijkheid bieden ten aanzien van de term «betrekken bij» in artikel 12, lid 2, waar het de samenwerking van NS en de regionale vervoerders betreft?
- b. Welke procedures en protocollen gaat u op dit punt ontwikkelen en kunt u garanderen dat die vanaf 1 januari 2015 ook daadwerkelijk van toepassing zijn?
- c. Bent u bereid om toe te zeggen dat u alles in het werk zal stellen om vervoerders tot elkaar te brengen op dit punt?
- d. Moet artikel 12 zo begrepen worden dat alleen NS voorstellen kan doen, of kunnen regionale vervoerders dat ook en wat zijn dan de verplichtingen van NS en is NS dan verplicht om te goeder trouw op zulke voorstellen te reageren of die bijvoorbeeld gemotiveerd af te wijzen?
- e. Bent u bereid om toe te zeggen dat de belangen van NS daarbij op gelijke wijze gewogen zullen worden als die van de regionale vervoerders en bent u bereid om met zowel NS als de regionale vervoerders om tafel te gaan om die protocollen concreet en spoedig in te stellen? Bent u ten slotte bereid om de ACM daarbij actief te betrekken en ook aan tafel te halen?
- 74 a. Wanneer moeten de «bestendige afspraken» zoals bedoeld in artikel 12, lid 4 gereed zijn en welke rol neemt u zelf als het maken van de afspraken over inkomstenverdeling of de uitvoering van die afspraken, stagneert?
- b. Deelt u de mening dat het dossier over inkomstenverdeling al veel te lang sleept en nu snel tot een goed einde gebracht moet worden? Bent u bereid om daarin een rol op zich te nemen? Kunt u garanderen dat dit dossier per 1 januari 2015 daadwerkelijk gesloten is, zodat gerekend kan worden op een «schone lei» en een vertrouwensbasis tussen NS en de andere vervoerders?
- 75 a. Wat is de rol van stations in de concessies?
- b. Houdt u de mogelijkheid open om stations over te dragen van NS aan een andere partij, zoals de ACM heeft aanbevolen?
- c. Kunt u garanderen dat deze concessie daar op geen enkele manier een belemmering voor vormt?
- d. Als die belemmeringen er zijn, kunt u dan aangeven welke dat precies zijn en welke gevolgen dat heeft?
- 76 a. Hoe is de toegankelijkheid op stations geregeld voor andere vervoerders dan NS?
- b. Wat is er geregeld voor stations waar NS niet (meer) stopt?
- 77 a. In welke gevallen mag NS wel en niet deelnemen aan aanbestedingen voor regionale concessies?
- b. Hoe is dat in deze concessie verankerd?

- Nr Vraag
- 78 a. Bent u bereid om in de concessie op te nemen dat NS niet langer deelneemt aan aanbestedingen in de regio, mits ten minste twee deelnemers zich voor die aanbesteding gemeld hebben en dat NS gehouden is om een aanbieding aan de regionale overheid te doen, als zich slechts één deelnemer heeft gemeld? Waarom is er voor gekozen om dat uitgangspunt niet te verankeren in de concessie en dus NS te verbieden om deel te nemen aan regionale aanbestedingen?
- b. Als bovengenoemd uitgangspunt hier niet verankerd wordt, waar gaat dat dan wel gebeuren nu dit contract bij uitstek de plek is waar dat vastgelegd kan worden voor de komende tien jaar?
- c. Bent u bereid om, net zoals nu het geval is voor de gemeentelijke vervoersbedrijven, NS te verbieden om deel te nemen aan binnenlandse aanbestedingen zolang zij de hoofdrailnetconcessie onderhands gegund heeft gekregen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe wilt u dat borgen in de onderhavige concessie?
- 79 Is er tijdens de onderhandelingen ook gesproken met of advies gehaald bij de ACM? Zo ja, hoe luiden de adviezen van ACM en kan aangegeven worden wat daarmee wel of niet is gedaan, en waarom die keuze gemaakt is? Zo nee, waarom is er ondanks de fundamentele kanttekeningen die de ACM herhaaldelijk plaatste bij de positie van NS en de keuze voor de onderhandse gunning, toch er voor gekozen om de ACM niet vooraf te consulteren?
- 80 a. Waarom is niet voorzien in meer bevoegdheden voor de ACM in deze concessie inzake de machtspositie van NS in de zin van de mededingingswet, nu dat bij wet nog niet geregeld is?
- b. Bent u voor de tussentijd bereid om als hardheidsclausule aan NS op te leggen dat NS bij de beschikbaarstelling in goederen en diensten, faciliteiten en voorzieningen waarvan andere vervoerders van haar afhankelijk zijn, verplicht is om daarover te goeder trouw te onderhandelen, een redelijke vergoeding te rekenen en die voorzieningen op non-discriminatoire voorwaarden beschikbaar te stellen aan die andere vervoerders?
- c. Bent u tevens bereid om voor die tussenperiode met NS af te spreken dat de ACM hierin een zo nodig sturende rol toebedeeld krijgt, als NS en regionale vervoerders er onderling niet uitkomen?
- d. Bent u bereid om de ACM via deze concessie te equiperen om alsnog in te grijpen als NS misbruik van haar machtsposities maakt of dreigt te maken richting reizigers en consumenten, of richting andere vervoerders?
- 81 a. Is overwogen om het niet maken van misbruik van de machtspositie door NS als apart prestatiegebied op te nemen waarbij de drempel- en streefwaarde 100% dient te zijn? Of bent u bereid om het voorkomen van machtsmisbruik op te nemen als een verplichting in de concessie?
- b. Is voorts overwogen om via de concessie met NS af te spreken dat de ACM bevoegd is om hierop te monitoren en een actieve rol te vervullen als de genoemde drempel- en streefwaarde niet gehaald worden? Zo nee, waarom niet? En hoe voorkomt u dan dat NS misbruik van haar machtspositie maakt (dus ex ante optreden) nu dat bij wet ook niet geregeld is en de ex-posttoets niet alleen te laat komt, maar ook ingewikkelder is om te doorlopen?
- 82 a. Is overwogen om NS te verplichten tot het voeren van een gescheiden boekhouding tussen haar publieke activiteiten (de publieke taak: kortweg, het reizigersvervoer over het hoofdrailnet) enerzijds en haar commerciële activiteiten anderzijds?

- Nr Vraag
- b. Is overwogen om een verbod op concurrentievervalsing als gevolg van kruissubsidiëring op te leggen? Zo nee, waarom niet en hoe wordt het risico op concurrentievervalsing met publiek geld of geld uit de publieke taak dan effectief voorkomen, in de wetenschap dat de aandeelhouder het private belang van NS behartigt en de ACM nog geen ex ante bevoegdheden heeft ontvangen?
- 83 Wat is in artikel 13, lid 1 een redelijke termijn?
- 84 Zijn er met NS afspraken gemaakt over de wijze van onderbouwing van reacties op verzoeken voor additionele diensten? Hoe wordt voorkomen dat dit voor bijvoorbeeld decentrale overheden een black box is? Bent u bereid voorafgaand aan de concessie afspraken te maken over transparante financiële informatie en transparante toepassing van vervoersmodellen?
- 85 a. Bent u bereid om te bevestigen dat NS in het verband van artikel 13, lid 2 verplicht is om alle relevante gegevens te verstrekken en dus geen gegevens mag onthouden, zodat inhoudelijke beoordeling van een reactie op het verzoek effectief mogelijk is? Zo nee, waarom niet en welke gegevens moet NS dan ten minste verstrekken?
b. Bent u bereid om hierover het overleg met de ACM op te zoeken en haar om advies te vragen?
- 86 Wordt met de zinsnede «NS werkt hieraan mee» in artikel 13, lid 3 bedoeld dat NS verplicht is tot volledige en loyale medewerking aan het onderzoek, zodat de onderzoekers alle volgens de onderzoekers zelf relevante gegevens en antwoorden ontvangen?
- 87 Wat beschouwt u volgens artikel 13, lid 4 als bedrijfsvertrouwelijke gegevens? Deelt u de mening dat het daarbij alleen kan gaan om zaken als bijvoorbeeld financiële informatie over de inkoop van materieel, maar dat informatie over reizigersaantallen, reizigerskilometers en dergelijke altijd openbaar dient te zijn?
- 88 a. Waarom is NS gerechtigd om een winstopslag te rekenen nu zij én staatsbedrijf is, én een publieke taak toebedeeld krijgt die niet op commerciële basis in de markt gezet wordt? Is met het toelaten van winstopslagen geen sprake van onevenredige bevoordeling van NS tegenover de partijen die van haar afhankelijk zijn, of tegenover de concurrenten van NS? Welke juridische risico's kleven hier volgens u mogelijk aan?
b. Wat is volgens u een «redelijke winst» bij additionele diensten, zoals genoemd in artikel 13, lid 5, gegeven het feit dat hier sprake is van een monopolie? Welk percentage mag meegerekend worden en hoe is dat percentage bepaald?
c. Is dit bedoeld als een zuivere winstopslag of bedoeld als een «dekking voor alleen het geïnvesteerd kapitaal» (bijvoorbeeld in de vorm van een Weighted average cost of capital (WACC))?
d. Als het bedoeld is als zuivere winstopslag, waarom mag NS winst maken voor uitvoering van een publieke taak? Ontvangt zij daarmee niet meer middelen dan nodig zijn om die taak uit te oefenen?
e. Hoe wordt voorkomen dat NS in staat is om in dit soort gevallen de prijs te zetten in afwezigheid van elke vorm van concurrentie en dus monopolieprijzen te vragen?

- | Nr | Vraag |
|----|---|
| | <p>f. Hoe wordt de hoogte van de vergoeding gebenchmarkt en is een regionale overheid vrij om andere partijen te vragen om een aanbod te doen, als NS te duur blijkt? En zijn die partijen dan ook vrij om de gevraagde additionele dienst uit te voeren als de regionale overheid hen daarom vraagt? Zo nee, deelt u dan de mening dat in een monopolie het bepalen van een «redelijke winst» niet aan de monopolist overgelaten kan worden zonder dat daarop extern toezicht bestaat, of ingeroepen kan worden?</p> <p>g. Bent u bereid om de ACM hiertoe ex ante bevoegdheden te verstrekken en de medewerking van NS aan zo'n onderzoek via de concessie te verzekeren?</p> |
| 89 | <p>a. Waarom moeten volgens u de additionele diensten bedoeld in artikel 13 niet apart aanbesteed worden? Waarom kunnen andere partijen daar niet op inschrijven, nu zulke diensten evident niet tot de hoofd railnetconcessie kunnen behoren omdat zij nog niet bestaan?</p> <p>b. Waarom zijn deze diensten volgens u automatisch deel van hetgeen NS moet aanbieden?</p> <p>c. Zijn de regionale overheden vrij om ook andere vervoerders te benaderen voor de levering van additionele diensten en mogen die andere vervoerders deze diensten dan ook uitvoeren?</p> |
| 90 | <p>In hoeverre mogen in de beleidsprioriteitenbrief aanvullende eisen worden gesteld ten aanzien van de concessies?</p> |
| 91 | <p>a. In hoeverre is verzekerd dat de prioriteiten in de beleidsprioriteitenbrief ook recht doen aan de boven deze concessie hangende LTSA en de doelen daaruit (deur-tot-deurvervoer, samenwerking met regionale overheden en samenwerking met regionale vervoerders, realisatie van Netwerk Nederland)?</p> <p>b. Wordt voor realisatie van de LTSA een apart programma zoals bedoeld in artikel 15, lid 3, sub e opgetuigd, of maakt die deel uit van de doorlopende uitvoering van de concessie?</p> <p>c. Hoe wordt verzekerd dat dit een doorlopende prioriteit zal zijn over de concessieperiode en hoe worden dan de regionale overheden en regionale vervoerders bij uitvoering van die prioriteit betrokken?</p> <p>d. Hoe wordt voorkomen dat de prioriteiten rondom deur-tot-deurvervoer, samenwerking met regionale overheden en regionale vervoerders ondergesneeuwd raken, bijvoorbeeld doordat NS die prioriteiten bestempelt als niet-proportioneel, niet maakbaar of in strijd met de positie van NS als zelfstandige vervoerder en dus, als gronden voor afwijzing zoals bedoeld in artikel 15, lid 2?</p> |
| 92 | <p>a. Hoe wordt het proces om van de beleidsprioriteitenbrief via het vervoerplan tot de dienstregeling te komen in tijd vormgegeven?</p> <p>b. Hoe is in de vervoerconcessie geborgd dat decentrale overheden hierover tijdig kunnen adviseren?</p> <p>c. Is dit vóór het indienen van de concept-capaciteitsaanvraag door NS bij ProRail?</p> |
| 93 | <p>a. Welke rol hebben de afzonderlijke decentrale overheden bij de totstandkoming van de beleidsprioriteitenbrief?</p> <p>b. Hoe gaat de concessieverlener om met eventueel conflicterende belangen tussen NS en betrokken partijen en tussen betrokken partijen onderling?</p> <p>c. Is voorzien in een zodanig ingericht escalatiemodel dat het Rijk hierin een doorslaggevende stem heeft en welke rol speelt de Kamer hierin?</p> |

- | Nr | Vraag |
|-----|---|
| 94 | Waarom wordt bij het overleg over de beleidsprioriteitenbrief zoals bedoeld in artikel 15, lid 6 wel overlegd met de consumentenorganisaties, ProRail en de decentrale overheden, maar niet met de regionale vervoerders? Bent u bereid om lid 6 zo uit te breiden, dat NS ook verplicht wordt om hierover met de regionale vervoerders te overleggen? Zo nee, waarom niet en wat is dan de resterende waarde van bijvoorbeeld artikel 12 van de concessie, of de doelen uit de LTSA rondom deur-tot-deurvervoer waarvoor gelijkwaardige samenwerking tussen NS en andere vervoerders essentieel is? |
| 95 | a. Welke mogelijkheid tot bezwaar, beroep en onafhankelijke weging van afwegingen wordt geboden als NS afwijkt van adviezen van de andere stakeholders, zoals bedoeld in artikel 15, lid 7?
b. Welke prikkel heeft NS om daadwerkelijk die adviezen ter harte te nemen in plaats van die gemotiveerd terzijde te schuiven, als de adviezen NS niet aanstaan?
c. Welke rol speelt de ACM hierin of, als dat geen enkele rol is: bent u bereid om de Vervoerkamer van de ACM aan te wijzen als instantie die op onafhankelijke wijze de weging van belangen en motivering die NS daaraan verbindt, te toetsen en daarover te oordelen? Zo nee, waarom niet? |
| 96 | Wie bepaalt wanneer wel of geen sprake is van een «deugdelijke» (en dus ook: toereikende) motivering, zoals bedoeld in artikel 15 lid 7 en lid 8? |
| 97 | Bent u bereid om aan artikel 15, lid 11 toe te voegen dat u gerechtigd bent om met andere vervoerders in overleg te treden om na te gaan of zij de doelstellingen wel kunnen realiseren zonder aanpassing van prioritering of negatieve verandering van de financiële balans, of hen te vragen om daarvoor een benchmark aan te leveren? Deelt u de mening dat zo'n recht op benchmark of het benaderen van andere vervoerders bijdraagt aan het daadwerkelijk optimaliseren van de belangen van de reiziger en de belastingbetaler en een prikkel voor NS inbouwt om de best mogelijke prestaties te leveren, vanwege het risico op contesteerbaarheid? Kunt u uw antwoord toelichten? |
| 98 | Is het mogelijk de prestatie-indicatoren uit artikel 15, lid 13 door een onafhankelijke partij te laten meten? |
| 99 | Waarom wordt het vervoerplan (artikel 15, lid 15) pas openbaar nadat het ministerie ermee heeft ingestemd? Waarom is hier niet gekozen voor een voorhangprocedure en bent u bereid om die alsnog in te voegen, zodat de Kamer de keuzes van NS en van u kan controleren voordat die vastgelegd worden, in plaats van daarna? |
| 100 | a. Klopt het dat er volgens artikel 17, lid 3 slechts één KPI per jaar toegevoegd mag worden?
b. Zet u zichzelf niet onnodig klem tegenover NS, door een maximum van slechts één extra KPI af te spreken?
c. Waarom is er niet voor gekozen dat er ten minste één is toegestaan en dat eventuele extra additionele prestatie-indicatoren in overleg mogelijk zijn?
d. Kunnen in de herijkingsjaren (artikel 17, lid 5) wel een, bij wijze van spreken onbeperkt, aantal aanvullende KPI's opgelegd worden? |

Nr Vraag

- e. Wat gebeurt er als NS wanpresteert op meerdere punten die op dat moment een nieuwe KPI rechtvaardigen, of als de Kamer een nieuwe KPI wenst: bent u dan in staat om toch alle benodigde KPI's alsnog op te leggen en dus alsnog het nu afgesproken aantal KPI's oneindig uit te breiden als daarvoor een goede rechtvaardiging of een door de Kamer uitgesproken wens bestaat? Zo nee, deelt u de mening dat het aantal KPI's in het contract dan dus bij aanvang substantieel uitgebreid moet worden omdat dit in de toekomst niet mogelijk is?
- 101 Waarom is gekozen voor een driejaarlijkse herijking van de concessie? Bent u bereid om dat op jaarlijkse basis te organiseren? Deelt u de mening dat door jaarlijks te monitoren en herijken en daarbij een grote mate van detailinzicht te hebben, bijsturing op de prestaties veel beter mogelijk is dan nu het geval is en de rol van concessieverlener, maar ook die van politiek verantwoordelijke voor een bedrijf dat dagelijks miljoenen reizigers en belastingbetalers vervoert, dus ook beter ingevuld kan worden? Zo nee, waarom niet?
- 102 Waarom is er in artikel 17, lid 11 gekozen voor de formulering «regelmatige klachten of uitkomsten van klantonderzoeken»? Bent u bereid deze zaken allebei te vragen?
- 103 a. Waarom wordt ingeval van wanprestatie niet gekozen voor beëindiging van (een deel van) het contract, zoals dat normaal bij een contract ook loopt?
b. Na hoeveel maal is voldoende sprake van «herhaaldelijk» onder de bodemwaarde blijven om tot een programma zoals in artikel 18, lid 2 sub a over te gaan?
c. Waarom moet sprake zijn van «herhaaldelijk» niet presteren (artikel 18, lid 2 sub a) voordat een programma opgesteld moet worden?
d. Waarom wordt bijvoorbeeld niet gekozen voor een three-strikes-out systeem waarbij één maal niet presteren en de bodemwaarde niet halen voldoende is om direct actie te eisen, twee maal niet presteren reden is om te dreigen met beëindiging van de concessie voor dat specifieke deel waarop slecht gepresteerd wordt, en drie maal niet presteren reden is tot daadwerkelijke beëindiging van de aanbesteding? Denkt u niet dat daarmee een veel betere en effectievere prikkel wordt neergelegd, dan te kiezen voor het opstellen van een programma dat ook pas na herhaaldelijk wanpresteren aan de orde komt?
- 104 a. Is er al een wetswijziging in de maak om de vertrouwelijke data over reizigersaantallen openbaar te maken?
b. Zo ja, wanneer kan de Kamer deze wijziging verwachten?
c. Zo nee, waarom niet?
d. Welke wet moet hiervoor gewijzigd worden?
- 105 Wanneer wordt het voor alle vervoerders wettelijk verplicht de data over reizigersaantallen en data die beschikbaar komen met het OV-chipkaartsysteem openbaar te maken (artikel 19, lid 4)? Waarom verplicht u dit voor NS niet gewoon vanaf de start van de concessie?
- 106 a. Vindt de toedeling van kosten en opbrengsten in artikel 21 plaats per gereden lijn?
b. Zo nee, waarom niet?
- 107 Kunt u een opsomming verstrekken van de activiteiten die onder de concessie vallen, zoals bedoeld in artikel 21, zodat duidelijk is waarvoor NS zich wel respectievelijk niet zal verantwoorden aan de concessiehouder? Hoe wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

- | Nr | Vraag |
|-----|---|
| 108 | Waarom is gekozen voor het bedrag van 500.000 euro als boete per prestatie-indicator bij het niet halen van de streefwaarden, en waarom voor het plafond van 6,5 miljoen euro? |
| 109 | a. Waarom is er bij de boetesystematiek voor gekozen om de boete te maximeren op een half miljoen euro per categorie, in plaats van de mogelijkheid open te laten om bij een wanprestatie ook een volledige boete van 6,5 miljoen op te leggen voor die ene categorie?
b. Is dit geen achteruitgang ten opzichte van de bestaande systematiek, bijvoorbeeld omdat NS onder de huidige concessie een maximumboete van 2,75 miljoen euro kan verbeuren als zij (bijvoorbeeld) stelselmatig te veel vertraging boekt, terwijl zij onder de nieuwe concessie niet meer dan 0,5 miljoen euro als boete opgelegd kan krijgen? Kunt u dit gedetailleerd toelichten? |
| 110 | Welk effect heeft een maximumboete van 6,5 miljoen euro volgens u, wetende dat NS een omzet van circa 2 miljard euro haalt uit het reizigersvervoer en daarbij niet hoeft te vrezen dat reizigers kunnen overstappen naar een andere vervoerder als NS niet presteert? Denkt u dat een boete van nog geen drie procent van de jaaromzet echt effect heeft op de prestaties van NS? Zo ja, waarop is dat standpunt gebaseerd? |
| 111 | Waarom is gekozen voor het bedrag van 1,5 miljoen euro als boete per prestatie-indicator bij het niet halen van de streefwaarden bij de mid term review? |
| 112 | Waarom wordt de boete voor het niet halen van de streefwaarde bij de mid term review gemaximeerd op een niet-geïndexeerd bedrag van 1,5 miljoen euro en daarmee op minder dan één procent van de huidige omzet uit het reizigersvervoer? Welke effectieve prikkel tot prestatie gaat volgens u uit van die hoogte van de maximumboete? |
| 113 | Kunt u uitleggen waarom de boetes niet geïndexeerd worden, terwijl de opbrengst waaruit die boetes betaald worden (het treinkaartje van de reiziger) wel geïndexeerd wordt en jaarlijks zelfs flink stijgt? Hoe is dat uit te leggen aan de reiziger, of aan de belastingbetaler? |
| 114 | Is over de hoogte, de effectiviteit en de systematiek van de boetes extern advies gevraagd? Zo ja, kunt u die adviezen binnen één week naar de Kamer sturen? Zo nee, bent u bereid om alsnog dergelijk advies te halen bij externe deskundigen of de Rekenkamer en dat advies uiterlijk twee weken voor het algemeen overleg van 17 juni 2014 naar de Kamer te sturen? |
| 115 | Wat zouden de boetes in de afgelopen drie jaar zijn geweest als met de nu voorgestelde systematiek wordt gerekend? |
| 116 | Deelt u de mening, dat waar het gaat om de boetes die aan NS opgelegd kunnen worden, een boete voor een staatsbedrijf per definitie vestzak-broekzak is, maar een boete van deze omvang (een half miljoen euro per KPI en een maximum van 6,5 miljoen euro voor alle KPI's samen) veel te laag is om tot een echt presterend bedrijf te komen? |
| 117 | Hoe kan het dat de overheid via bijvoorbeeld de Mededingingswet of de fiscale wetgeving boetes kan opleggen aan het bedrijfsleven van vele tientallen procenten van de omzet, terwijl het eigen staatsbedrijf NS niet meer dan enkele miljoenen moet afdragen die procentueel nauwelijks deel uitmaken van de totale omzet? Welke prikkel genereert dat voor het staatsbedrijf NS om daadwerkelijk effectief te presteren? |
| 118 | a. Wanneer is sprake van een situatie waarin het «ultimum remedium» gerechtvaardigd is voor individuele lijnen? |

- Nr Vraag
- b. Welk objectief beoordelingskader of welke beslisboom wordt daarvoor toegepast?
- c. Als dat er niet is, bent u bereid om hiervoor een concreet en objectief beoordelingsmechanisme te ontwikkelen? Zo nee, waarom niet?
- 119 a. Waarom is voor (alleen) de sanctiemechanismen boete, last onder dwangsom en intrekking van de concessie als ultieme remedie gekozen?
- b. Heeft u extern advies gevraagd, bijvoorbeeld bij deskundigen op het vlak van aanbesteding en inkoop, over meer en andere, effectieve vormen van sanctionering die mogelijk zijn? Zo ja, kunt u dat advies binnen één week naar de Kamer sturen? Zo nee, waarom niet?
- c. Kunt u uitleggen waarom niet gekeken is naar de volgende sanctiemechanismen: het uit de hoofdrailnetconcessie halen van individuele lijnen waarop NS structureel onderpresteert; toepassing van een three strikes out-systeem, waarbij eerst een waarschuwing, dan een dreiging met aanbesteding en dan een daadwerkelijke aanbesteding wordt toegepast van dat deel van de concessie, waarop NS onderpresteert; het verplicht in onderaanneming geven van lijnen aan een niet aan NS gelieerde onderneming en het toepassen van een managementaanbesteding?
- 120 Waarom is er niet voor gekozen om NS te verplichten om lijnen af te stoten als zij daarop structureel niet de afspraken nakomt?
- 121 Zijn er ook andere maatregelen overwogen om NS en ProRail steviger te prikkelen beter te presteren? Zo ja, welke en waarom is daar uiteindelijk niet voor gekozen?
- 122 Kan een boete worden weggestreept tegen een beloning op een andere prestatie-indicator? Zo ja, doet dat geen afbreuk aan het sanctioneringssysteem?
- 123 a. Hebben investeringen in betere prestaties omdat bijvoorbeeld NS niet goed functioneert, invloed op het dividend?
- b. Worden er in zo'n geval ook hogere eisen aan efficiency gesteld?
- 124 a. Waar wordt een eventuele beloning voor NS van betaald?
- b. In welke gevallen wordt een beloning toegewezen?
- c. Is er aan beloningen nog een bestedingseis verbonden?
- 125 a. Wat wordt in artikel 26, lid 1 verstaan onder vergelijkbare ondernemingen? Vindt u het zinvol om ook een vergelijking te eisen tussen de prestaties van stoptreindiensten van NS op het hoofdrailnet en stoptreindiensten op decentrale lijnen? Zo nee, waarom niet?
- b. Waarom voert NS de benchmark zelf uit? Ligt het niet meer in de rede dat de concessieverlener de benchmark uitvoert of door een onafhankelijke partij laat uitvoeren?
- 126 a. Wanneer is voldaan aan een «zo onbelemmerd mogelijke deur-tot-deurreis», zoals bedoeld in artikel 28, en wanneer is de norm «zo onbelemmerd mogelijk» bereikt: is dat als de reistijd objectief gezien de kortste is en wie bepaalt dat? Wie hakt de knoop door als blijkt dat het optimale voorstel in de zin van de kortste reistijd niet gerealiseerd wordt, omdat vervoerders onderling verschillende belangen hebben? Hoe worden onafhankelijke partijen zoals ACM of ProRail daarin betrokken?

Nr Vraag

- b. Deelt u de mening dat de onbelemmerde deur-tot-deurreis als doel alleen gehaald kan worden als samenwerking tussen alle vervoerders gerealiseerd wordt, waarbij de individuele (concurrentie)belangen ondergeschikt gemaakt worden aan het belang van de kortst mogelijke reistijd? Zo ja, bent u bereid om NS daarop aan te spreken en daartoe aan te sporen, zodat NS begrijpt wat op dit punt van haar verwacht wordt en zij daarop ook aangesproken kan worden?
- c. Welke instrumenten heeft u om dat zo nodig af te dwingen? En als die instrumenten er niet zijn: welke instrumenten heeft u voor ogen om dat alsnog te regelen en welke rol kent u daarin toe aan de Vervoerkamer van de ACM, respectievelijk aan ProRail?
- 127 In hoeverre worden de indicatoren van NS en de andere vervoerders zo op elkaar afgestemd dat enige flexibiliteit mogelijk blijft, waardoor er tussen vervoerders een prikkel ontstaat om bij bijvoorbeeld vertraging op elkaar te wachten, zelfs als dat leidt tot slechtere punctualiteitscijfers van een enkele vervoerder? Indien dat gebeurt, op welke wijze dan? Zo niet, waarom niet?
- 128 Vindt er naast de verplichte samenwerking tussen vervoerders ook (verplicht) overleg plaats tussen concessiehouders zodat de indicatoren op elkaar worden afgestemd ten behoeve van het deur-tot-deurbeleid? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?
- 129 Op welke wijze is bij samenwerking van NS met andere partijen om een goede deur-tot-deur reis te bewerkstelligen de wederkerigheid vastgelegd, zoals deze ook is geregeld tussen NS en de infrastructuurbeheerder?
- 130 Gelden er ook streefwaarden voor het nemen van initiatieven ter verbetering van de deur-tot-deurreis, bijvoorbeeld waar het gaat om fietsenstallingen?
- 131 a. Waarom wordt de in de toelichting van artikel 29, lid 1 gedefiniëerde redelijke loopafstand voor gratis fietsparkeermogelijkheden niet in het artikel zelf opgenomen?
b. Waarom wordt er ook niet gesproken over «voldoende» gratis fietsparkeermogelijkheden?
- 132 Wat vindt u een redelijke loopafstand tussen fietsparkeerplaatsen en het station?
- 133 Hoe groot is het tekort aan fietsparkeerplaatsen momenteel naar schatting? En hoeveel wordt dat in de nabije toekomst (vijf à tien jaar)?
- 134 Op welke stations zijn de grootste tekorten aan fietsparkeerplaatsen? Welke concrete oplossingen worden daar gezocht?
- 135 In hoeverre is het redelijk om de verantwoording voor voldoende fietsparkeerplaatsen primair bij NS neer te leggen, gezien de enorme tekorten aan stallingsruimte voor fietsen rondom grote stations?
- 136 a. Wie is er eindverantwoordelijke voor het Actieplan «Fietsparkeeren bij Stations»?
b. Kan het fietsparkeeren niet worden overgeheveld naar gemeenten? Zo ja, gaat dat ook gebeuren? Zo nee, waarom niet?
- 137 a. Wat betekent de volgende passage op pagina 76: «In aanloop naar de voorgenomen decentralisatie van beleid, bij waar gemeentes verantwoordelijk worden voor [...] fietsenstallingen»? Is en blijft NS niet verantwoordelijk?

- | Nr | Vraag |
|-----|---|
| 138 | a. Waarom wordt in artikel 29 de HSL-Zuid uitgesloten van de eis fietsen mee te kunnen nemen? Er wordt toch nieuw materieel hiervoor aangeschaft? Dan kan toch geëist worden dat de fiets meegenomen moet kunnen worden zoals ook in het buitenland al lang kan in HSL-diensten? Waarom is hier een extra onderzoek voor nodig?
b. Bent u bereid in dit artikel ook op te nemen dat de fiets buiten de spits gratis meegenomen kan worden in alle stoptreinen? |
| 139 | Wat wordt bedoeld met voldoende autoparkeerplaatsen bij stations? Is dit, vooral bij grote en middelgrote stations, geen onbegonnen werk en kan daar niet beter (op gehandicaptenparkeerplaatsen na) uitsluitend worden ingezet op ander voor- en natransport? |
| 140 | Wat bedoelt u in artikel 30, lid 1 met het verbeteren van de reistijden binnen de kaders van optimale benutting? Bent u bereid dit te kwantificeren? |
| 141 | Bent u ter invulling van artikel 30, lid 2 bereid van NS te eisen dat via open data voor politiek en reizigersorganisaties inzichtelijk wordt gemaakt op welke trajectdelen de toegestane maximumrij-snelheid door treindiensten niet wordt benut en inzichtelijk te maken wat hiervan de oorzaak is (bijvoorbeeld uitbuiging in verband met een capaciteitsknelpunt)? |
| 142 | Waarom wordt in artikel 30, lid 4 bij de snelheidsverhoging niet gesproken over snelheidsverhoging boven de 160 kilometer per uur, bijvoorbeeld richting 200 kilometer per uur op trajecten die daarvoor al geschikt zijn zoals Amsterdam-Utrecht en de Hanzelijn? |
| 143 | Hoe stuurt de concessieverlener op de inzet van ander materieel? |
| 144 | Welke concrete eisen komen er voort uit artikel 31, lid 1, dat bepaalt dat er geen reizigers op het perron mogen achterblijven en dat reizigers met voldoende comfort moeten kunnen reizen? |
| 145 | Is overwogen om te verbieden dat het sluiten van de treindeuren gebeurt voorafgaand aan de gepubliceerde vertrektijd? |
| 146 | Wat is de reikwijdte van artikel 32? |
| 147 | Wat wordt er verstaan onder het uitvoeren van flankerende maatregelen om reizigers met een functiebeperking verder tegemoet te komen? |
| 148 | Biedt NS alternatief vervoer aan als een reiziger met een functiebe-perking onverhoopt niet mee kan met de trein? |
| 149 | Is er ook gekeken naar de mogelijkheid om een rolstoellift in het NS-materieel in te bouwen dat nog niet zelfstandig toegankelijk is voor reizigers in een rolstoel? Zo ja, waarom is dit niet opgenomen in de concessie? |
| 150 | Waarom gelden de bepalingen over Assistentie Vervoer Gehandi-captten (AVG) tot 22:00 uur en niet tot en met de laatste trein? |
| 151 | Klopt het dat het hogesnelheidsmaterieel wordt uitgezonderd van de eisen over toegankelijkheid in artikel 32? Zo ja, waarom is dat? En bent u bereid dit aan te scherpen zodat het nieuw aan te schaffen HSL-materieel wel aan de toegankelijkheidseisen moet voldoen? |
| 152 | Klopt het dat het materieel type SGM II niet wordt voorzien van een zelfstandig toegankelijk toilet? |
| 153 | Bent u bereid artikel 34, lid 5 aan te passen zodat binnen een vastgestelde termijn draadloos internet ook verplicht is in de stoptreindiensten? Bent u bereid ook afspraken te maken over de aanwezigheid van stopcontacten? |
| 154 | a. Hoe wordt invulling gegeven aan betrouwbaarheid?
b. Hoe hangt dat samen met punctualiteit? |

- Nr Vraag
- 155 Waarom is in het kader van op tijd rijden en het tegengaan van vertragingen gekozen voor vertrektijden, in plaats van een keuze voor zowel vertrek- als aankomsttijden? Deelt u de mening, dat het meten op aankomsttijden net zo belangrijk, of misschien wel belangrijker is, voor goed deur-tot-deurvervoer, bijvoorbeeld om de reiziger in de regio te garanderen dat hij op tijd aankomt voor een overstap naar een regionale lijn met die met een lagere frequentie rijdt? Zo ja, hoe borgt u dat? Zo nee, waarom niet?
- 156 Waarom is de aankomstpunctualiteit zowel drie als vijf minuten?
- 157 Wat is de marge waarmee gerekend wordt voordat sprake is van vertraging: is dat drie minuten, zoals in de regionale concessies gebruikelijk is, of is het vijf minuten zoals voorheen voor NS gold?
- 158 Hoe wordt voorkomen dat treinen stations overslaan om de punctualiteit te halen?
- 159 Waarom is er geen prestatiegebied punctualiteit?
- 160 a. Wat is de norm voor punctualiteit die NS moet hanteren?
b. Is het NS toegestaan om treinen preventief uit de dienstregeling te halen en daarmee buiten de prestatiecijfers te laten?
c. Is het NS toegestaan om eerder dan de in de dienstregeling genoemde vertrektijden te vertrekken, bijvoorbeeld als dat de punctualiteit ten goede komt?
d. Bent u niet van mening dat als dat is toegestaan, de prestaties een vertekend beeld geven?
- 161 Bent u bereid criteria op te stellen over het stilleggen van het treinverkeer bij calamiteiten, zodat NS geprikkeld wordt om zo mogelijk niet het treinverkeer stil te leggen, maar met een beperkte dienstregeling te rijden?
- 162 Is er gekeken naar prikkels om een aangepaste dienstregeling zo kort mogelijk te laten duren? Zo ja, welke prikkels zijn opgenomen?
- 163 Waarom is voor tussentijdse wijzigingen in de dienstregeling artikel 42, lid 9 over het raadplegen van decentrale overheden en consumentenorganisaties conform lid 5 niet van overeenkomstige toepassing verklaard?
- 164 Hoe wordt de vervoervraag bij artikel 43 in kaart gebracht?
- 165 a. Waar in artikel 44 zijn de ambities om meer dan twee treinen per uur per richting te laten rijden?
b. Waar is de ambitie om spoorboekloos te rijden?
- 166 a. Bent u bereid de minimale bediening in artikel 44 aan te scherpen zodat op het overgrote deel van het hoofdrailnet een kwartiersdienst van zowel stoptrein als intercity als minimum wordt geëist, zodat er meer prikkel uitgaat van dit criterium?
b. Bent u bereid ook een minimum aantal dienstregelingen met NS af te spreken dat ten minste gelijk is aan het huidige aantal dienstregelingen per jaar? Zo nee, waarom niet?
- 167 Waarom worden hoofdsteden in andere provincies dan Zuid- en Noord-Holland, Utrecht en Noord-Brabant niet bediend met nachttreinen?
- 168 Kunt u in de definitieve ontwerpvervoersconcessie beide nachtnet-verbindingen van Rotterdam-Dordrecht-Breda-Tilburg- Eindhoven en Utrecht-»s-Hertogenbosch-Eindhoven en vice versa opnemen, in lijn met de motie-Kuiken (Kamerstuk 33 000-A, nr. 80), onder kostenverantwoording van NS? En qua tijden de volgende eisen opnemen: de lijnen uit Rotterdam en Utrecht vertrekkend rond 2.00 uur en uit Eindhoven vertrekkend rond 1.30 uur?
- 169 a. Kunt u aangeven op welke plaatsen NS in de huidige dienstregeling nog niet aan de voorwaarde van artikel 45, lid 1 voldoet?
b. Bent u bereid deze voorwaarde aan te scherpen zodat er ook late treinen komen richting Groningen, Leeuwarden en Enschede?

- | Nr | Vraag |
|-----|--|
| | c. Hoe beoordeelt u conform lid 4 of een verbinding rendabel is? Is hiervoor een transparant rekenmodel beschikbaar? |
| 170 | a. Hoeveel reistijdwinst moet tussen Roosendaal en Antwerpen minimaal worden behaald conform artikel 46, lid 2?
b. Bent u bereid in dit artikel een bepaling op te nemen over versnelling en verhoging van de frequentie van de intercity Hengelo-Rheine tot minimaal één intercity per uur, zodra de regionale stoptreindienst Hengelo-Bad Bentheim van start gaat? |
| 171 | a. Kunt u aangeven dat het in de aanduiding van de verbinding met Aken (door middel van een intercityverbinding) gaat om een rechtstreekse intercityverbinding tussen Eindhoven-Heerlen-Aken?
b. Kunt u aangeven welke infrastructuurverbeteringen nog moeten plaatsvinden om een intercityverbinding naar Aken mogelijk te maken?
c. Kunt u aangeven dat het in de aanduiding van de nieuwe grensoverschrijdende verbinding met Düsseldorf gaat om een rechtstreekse intercityverbinding tussen Eindhoven-Venlo-Düsseldorf? Kunt u in de definitieve ontwerpvervoersconcessie concrete jaartallen opnemen waarop de verbindingen met Aken en Düsseldorf in de dienstregeling moet zijn opgenomen? |
| 172 | a. Waarom wordt het internationale aspect diffuus verwoord (voorbeelden: naar Luik: sneltrein en/of stoptrein, naar Aken: intercity als infrastructuur gereed is en naar Düsseldorf: een grensoverschrijdende verbinding)? Kan ten behoeve van de overzichtelijkheid opgenomen worden dat NS niet alleen reactief (zoals nu in de stukken staat), maar ook proactief en kansen zoekend tracht intercityverbindingen grensoverschrijdend te krijgen?
b. Wat is de positie van station Eijsden in dit kader? Is het een Nederlands station zonder formele bedieningsplicht, want niet opgenomen in de stationbijlage? |
| 173 | Waarom verstrekt NS in artikel 47, lid 7 niet de informatie op basis van in- en uitchecken met de OV-chipkaart en de aantallen uit kaartverkoop aan de concessieverlener? |
| 174 | Is het de bedoeling om ieder financieel nadeel bij ingebruikneming van nieuwe infrastructuur door NS te laten compenseren door de concessieverlener, of mag ook verwacht worden dat NS, dat streeft naar een hogere kostendekkendheid, hierbij de aanloopverliezen voor haar rekening neemt? |
| 175 | Welke afspraken maakt u met NS over de door de regio gewenste stoptrein Weert-Roermond? Bent u bereid deze verbinding te eisen en, indien NS niet bereid is deze uiterlijk in vijf jaar aan te bieden, deze verbinding alsnog te decentraliseren (artikel 47)? |
| 176 | Waarom zijn OV-SAAL (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in artikel 48 meegenomen? |
| 177 | Wanneer beschouwt NS een nieuw station als attractief (artikel 49)? Deelt u de mening dat dit uiteindelijk een afweging is van de concessieverlener en niet van de vervoerder en dat dit ook voor decentrale overheden een transparant proces moet zijn? |
| 178 | a. Waarom gaat u in artikel 49, ondanks eerder aangenomen Kamer moties, nog steeds uit van een bedieningsgarantie van NS? Waarom zet u dit in de nieuwe concessie niet om in een bedieningsplicht van nieuwe stations met adviesrecht van NS? |

- Nr Vraag
- b. Deelt u de mening dat ook nu al niet alle bestaande stations rendabel zijn, maar dat ook onrendabele stations op het hoofdrailnet maatschappelijk wel wenselijk kunnen zijn en dat dit kan worden gecompenseerd door opbrengsten elders op het hoofdrailnet?
- 179 Bent u bereid hoofdstuk 8 over vervoerbewijzen aan te passen conform de aangenomen motie-Dik-Faber/De Boer over de introductie van OV-chipkaart 2.0 (Kamerstuk 23 645, nr. 553), waarbij NS verplicht wordt roaming met vervoerbewijzen toe te staan, vergelijkbaar met zoals gebruikelijk is op de mobiele telecommarkt?
- 180 Hoeveel toeslag mag NS hanteren op een eenmalige OV-chipkaart als het alternatief voor het papierentreinkaartje en is dit ook opgenomen in de concessie?
- 181 Is het wenselijk om in het kader van de decentralisatie van de Limburgse stoptreindiensten, de afspraken tussen concessieverleners (ministerie en provincie) en vervoerders over tarieven op de gemeenschappelijke trajecten verder te laten gaan dan de verkrijgbaarheid van elkaars vervoerbewijzen en de acceptatie van trajectabonnementen? Kan zekerheid geboden worden dat reizigers op deze trajecten die met meerdere vervoerders reizen dat kunnen doen zonder last te hebben van verschillende in- en uitcheckpaaltjes?
- 182 Komt er sturing op abonnementsvormen zodat er een standaard aantal ontstaat dat concessieoverschrijdend is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke manier?
- 183 Waarom is de eerste klas niet meegenomen in artikel 54?
- 184 a. Welke stijging van gebruiksvergoeding wordt bedoeld in artikel 54, lid 4?
b. Waarom mag die stijging worden doorberekend in de tarifiering?
c. Waarom wordt niet eerst ingezet op meer efficiency en een hogere opbrengst?
- 185 Zijn er geen andere manieren van spitspreiden dan de tarifiering als beschreven in artikel 55, bijvoorbeeld door middel van doelgroepenbeleid?
- 186 Waarom is er gekozen om de spitsstarieven mogelijk met tien procent te laten stijgen en hoe wordt hierbij het belang van de forenzen meegewogen die geen keuze hebben om buiten de spits te reizen?
- 187 a. Heeft u een onafhankelijke analyse gedaan naar de gevolgen van een tariefstijging van tien procent op de modal shift conform artikel 55?
b. Kunt u aangeven hoe in de afgelopen tien jaar de gebruikskosten van een reizigerskilometer per trein en met een gemiddelde auto zijn gestegen en wat de invloed is van de in deze concessie voorziene verhogingen en specifiek de tien procent extra verhoging?
- 188 a. Waarom hanteert u in artikel 56 niet een uniforme «geld terug bij vertraging»-regeling voor alle reizigers?
b. Deelt u de mening dat het wenselijk is dat deze regeling zich ook ontwikkelt tot een deur-tot-deurregeling en dat dit mogelijk wordt bij een systeem van roaming waarbij een reiziger zijn rit bij meerdere vervoerders kan betalen bij één mobiliteitsprovider?
- 189 a. Bij welke vertraging kan de reiziger geld terugvragen?
b. Welke geld-terugmethodiek wordt gehanteerd bij Thalys?
c. Waarom wordt die methodiek niet gehanteerd bij NS?

- | Nr | Vraag |
|-----|---|
| 190 | Hoeveel zou het NS per jaar extra kosten als de uitzonderingsbepaling over vertraging door geplande werkzaamheden geschrapt zou worden? |
| 191 | a. Waarom is er niet voor gekozen om NS te verplichten reisproducten van andere vervoerders te accepteren?
b. Bestaat de mogelijkheid tot het ontwikkelen van een acceptatieplicht van elkaars vervoersbewijzen?
c. Wie heeft de doorzettingsmacht als partijen er niet uitkomen, aangezien NS de concessieverlener consulteert? |
| 192 | Waarom is de OV-besluitvormingsstructuur alleen gericht op het OV-betaalsysteem en niet ook op andere concessieoverstijgende onderwerpen? |
| 193 | Is de deal uit 2011 met NS (desnoods vertrouwelijk) in te zien voor de Kamer? |
| 194 | Wat bedraagt de concessievergoeding per jaar voor de HSL-Zuid? |
| 195 | Kunt u in de definitieve ontwerpvervoersconcessie hard vastleggen dat de HSL-Zuid per dienstregelingsjaar 2017 via Breda gaat rijden, conform eerdere toezeggingen? |
| 196 | a. Waarom staat in de toelichting een minimale snelheid van 220 kilometer per uur en in artikel 61 een minimale snelheid van 200 kilometer per uur?
b. Waarom is er geen ambitie om de treinen op de hogesnelheidslijn minimaal 220 kilometer per uur te laten rijden?
c. Waarom maakt het onderzoek naar de snelheid onderdeel uit van de concessie?
d. Is het mogelijk om alleen voor de HSL treinen te bestellen die minimaal 220 kilometer per uur kunnen? |
| 197 | a. Waarom is Zaventem opgenomen in de dienstregeling van de HSL-Zuid?
b. Tot hoeveel extra reistijd leidt de opname van Zaventem in de dienstregeling?
c. Wat zijn de gevolgen als Zaventem geheel of gedeeltelijk uit de dienstregeling wordt gehaald?
d. Is er ook een optie besproken om slechts een beperkt aantal treinen op Zaventem te laten stoppen? Zo ja, waarom is dat geen werkbare optie gebleken? Zo nee, waarom niet?
e. Welk voordeel biedt de bediening van Zaventem voor Nederland? |
| 198 | a. Hoeveel treinen zouden volgens de concessieverlener kunnen uitwijken naar Den Haag zoals in artikel 62, lid 4 staat beschreven?
b. Welke invloed kan dat hebben op de dienstregeling? |
| 199 | a. Is artikel 62, lid 8 niet in strijd met het geliberaliseerde internationale reizigersvervoer? Zo nee, waarom niet?
b. Werkt een compensatie niet tot marktverstoring omdat dit een concurrentievoordeel van NS betekent ten opzichte van andere vervoerders? Zo nee, waarom niet? |
| 200 | Kan een nadere toelichting worden gegeven op artikel 64, lid 4? |
| 201 | a. Waarom wordt een maximaal 30% hogere toeslag gevraagd voor binnenlandse verbindingen op de HSL-Zuid?
b. Waarom geldt dit niet tussen Rotterdam en Breda? |
| 202 | Waar is het bedrag van 80 miljoen euro voor de concessievergoeding voor het hoofdrailnet op gebaseerd? |
| 203 | a. Hoeveel bedraagt de objectieve economische marktwaarde van de concessie in euro per jaar van deze concessie en hoe is die marktwaarde bepaald?
b. Welke gangbare waarderingmethode wordt daarvoor gehanteerd? |

- Nr Vraag
- c. Welke externe onderzoeken liggen aan dat oordeel en de waarde ten grondslag en kunnen die onderzoeken binnen één week aan de Kamer verstrekt worden?
- d. Als hier geen verder onderzoek naar is gedaan, bent u dan alsnog bereid om extern onderzoek te laten doen naar de waarde van de concessie?
- 204 Waarom worden de kosten voor technisch, applicatie- en functioneel beheer van het landelijke reisinformatiesysteem gecompenseerd?
- 205 a. Waar wordt het bedrag in artikel 66, lid 4 op gebaseerd?
b. Waarom is deze afspraak gemaakt?
- 206 a. Welke consequenties kan het inschakelen van derden voor de uitvoering van de concessie hebben voor de lengte van de concessie?
b. Ontstaan er daarbij geen extra verplichtingen voor de concessieverlener?
c. Moet de concessieverlener toestemming geven alvorens uitbesteed wordt?
- 207 a. Wat is het doel van specifiek artikel 69 opnemen?
b. Klopt het dat er voor artikelen die niet in artikel 69 worden genoemd, geen ontheffing mogelijk is?
- 208 a. Kunt u aangeven waarom u in artikel 69 een ontheffingsmogelijkheid biedt voor artikel 44, terwijl dit artikel al een minimum bedieningsniveau biedt van twee treinen per uur, terwijl op de meeste trajecten veel meer treinen rijden?
b. Kunt u ook de andere ontheffingsmogelijkheden toelichten, gezien de specifieke uitzonderingen die al in de betreffende artikelen worden geboden?
- 209 a. Wat houdt de in artikel 71, lid 3 genoemde regeling in?
b. Waarom is artikel 43a van de wet niet van toepassing?
c. Wat houdt het amendement-Dijsselbloem/Eurlings (Kamerstuk 27 216, nr. 24) exact in?
d. Betekent dit dat een managementaanbesteding de enige gangbare weg is na 2025?
- 210 a. Waarom moeten eisen die de concessieverlener mag stellen aan nieuw materieel worden vergoed?
b. Hoe wordt gezien of de beste prijs voor deze nieuwe eisen worden berekend?
- 211 a. Welke eisen stelt u aan de rijcapaciteiten van nieuw aan te schaffen materieel en waarom zijn de belangrijkste daarvan niet opgenomen in de conceptconcessie?
b. Bent u bereid in ieder geval te eisen dat elke nieuw aangeschafte trein een gekwantificeerde snelle aanzettijd heeft, gezien het belang van een optimale benutting van de infrastructuur, en dat al het aan te schaffen intercity materieel ten minste een VMAX van 200 heeft en al het aan te schaffen sprintermaterieel ten minste een VMAX van 160?
- 212 a. Waarom is er voor gekozen de KPI's in bijlage 2 geaggregeerd neer te zetten, in plaats van elk van die factoren afzonderlijk te meten en te sanctioneren?
b. Is overwogen om de subcategorieën van de in bijlage 2 opgenomen prestatiegebieden los van elkaar neer te zetten, waarna voor elk van die afzonderlijke subcategorieën een afzonderlijke prestatie wordt verlangd?
c. Hoe verhoudt deze aggregatie en de gemiddelde KPI-waarde zich tot de uitspraak van zowel u zelf als NS dat het «gemiddelde niet goed genoeg is»?

- | Nr | Vraag |
|-----|--|
| 213 | <p>a. Bent u bereid de doelen van het programma be- en bijsturing te verbreden door hier het doel «optimale benutting van de capaciteit» aan toe te voegen?</p> <p>b. Deel u de mening dat het niet alleen gaat om de optimalisatie van de huidige be- en bijsturing, maar ook om een nieuwe be- en bijsturingaanpak die optimaal gebruik maakt van de nieuwe mogelijkheden die ERTMS biedt en dat moet worden voorkomen dat er in korte tijd twee keer moet worden geïnvesteerd in het herontwerpen van de be- en bijsturing?</p> |
| 214 | Waarom is gekozen voor genoemde bestemmingen voor de laatste treinen? Wanneer is er meer duidelijkheid wat betreft het uitbreiden en doortrekken van deze trajecten? |
| 215 | Wat is de reden dat in Bijlage E bij Amsterdam Centraal de AGV-status niet is ingevuld? |
| 216 | Hoeveel ruimte is er bijvoorbeeld om in het dal een ander tarief te hanteren dan in de spits? Betekent «afstemmen met consumentenorganisaties en NOVB» dat hierop advies- of instemmingsrecht is? |

Beheerconcessie

- | | |
|-----|---|
| 217 | Waarom is er niet voor gekozen om ProRail de concessievergoeding te laten ontvangen? |
| 218 | <p>a. Hoe worden de uitkomsten van de nulmeting ten aanzien van de stand van het onderhoud van het spoor in de concessie verwerkt?</p> <p>b. Wordt er gekozen voor een niveau van veiligheid van het spoor waarop onderhoud en vervanging worden gebaseerd?</p> |
| 219 | <p>a. Wat is de rol van ProRail op de HSL-Zuid?</p> <p>b. Wat is de rolverdeling met Infrasppeed?</p> |
| 220 | <p>a. Wat is de relatie tussen ProRail en Keyrail?</p> <p>b. Wat is de bedoeling in de komende concessieperiode met Keyrail?</p> <p>c. Hoe wordt Keyrail onderhouden en betaald?</p> |
| 221 | In welke gevallen kan een dwingende aansturing aan ProRail worden opgelegd? |
| 222 | Hoe hoog is de gebruiksvergoeding van ProRail en hoe is deze opgebouwd? |
| 223 | Hoe werken de onderhouds-/vervangingswerkzaamheden van ProRail, en daardoor het niet kunnen rijden van vervoerders, door in de punctualiteitscijfers van de vervoerders? |
| 224 | Waarom wordt de term hoofdspoorweginfrastructuur gebruikt en welk spoor valt hier niet onder? |
| 225 | Welke hoofdspoorweginfrastructuur is uitgezonderd van het beheer door ProRail en waarom? |
| 226 | <p>a. Hoe wordt het prestatiegebied «doorlooptijd goederen» gemeten?</p> <p>b. Hoe wordt de spoorveiligheid voor wat betreft ongevallen gemeten?</p> <p>c. Hoe wordt de spoorveiligheid voor wat betreft ongevallen met gevaarlijke stoffen gemeten?</p> <p>d. Welke maatregelen kan een spoorbeheerder nemen met betrekking tot geluidsreductie en trillingen en wat wordt hier concreet over afgesproken in termen van prestatiegebieden?</p> <p>e. Hoe wordt het prestatiegebied «duurzaamheid» vormgegeven en op basis waarvan wordt dat bepaald?</p> <p>f. Wat betekent dit voor de elektrificatie van diesellijnen?</p> <p>g. Wat gaat de bijdrage van ProRail aan de biodiversiteit kosten?</p> <p>h. Waarom is er geen prestatiegebied opgenomen ten aanzien van goedkoper en efficiënter functioneren van ProRail en mogelijke besparingen uit aanbestedingen?</p> |

- Nr Vraag
- i. Hoe ziet de beslisboom eruit bij de keuze voor bepaalde investeringen?
 - j. Wat weegt zwaarder: duurzaamheid of kwaliteit in combinatie met goedkoopste aanbieder?
 - 227 Hoe worden omwonenden betrokken en hoe wordt de inspraak gewogen?
 - 228 Welke rol speelt life-cycle in artikel 6, lid 1j?
 - 229 a. Wat houdt de samenwerking met betrekking tot stations in artikel 9, lid 2e in?
 - b. Klopt het dat ProRail de investeringen aan stationsgebouwen betaalt en NS om niet de gebouwen exploiteert?
 - c. Waarom is gekozen voor deze constructie?
 - 230 a. In hoeverre zijn de financiën leidend bij de beheerplannen?
 - b. Wordt een ambitieniveau vastgelegd op basis van de LTSA en de nulmeting en keuzes inzichtelijk gemaakt, waarbij het ook een keuze kan zijn bepaalde dingen niet te doen, of worden de beschikbare financiën leidend?
 - 231 a. Kan ProRail een aanwijzing van de politiek verantwoordelijke naast zich neerleggen? Zo ja, wie heeft het laatste woord hierbij?
 - b. Welke omstandigheden spelen hierbij een rol?
 - 232 a. Wat betekent de in artikel 16, lid 3 genoemde «kostengeoriënteerde vergoeding voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur met het oog op het minimum toegangspakket»?
 - b. Hoe wordt dit berekend?
 - c. Wat wordt hier bedoeld met heffingen en tellingen, kortingen en aftrek?
 - 233 Hoe verhoudt het feit dat ProRail (artikel 20) elke drie jaar informeert over de staat van de infrastructuur zich tot het genoemde in artikel 35 waarin de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) elke vijf jaar informeert over de staat van de infrastructuur?
 - 234 Hoe wordt voorkomen dat de opgelegde boete een «vestzakbroekzak»-boete wordt?
 - 235 Waarom is gekozen voor de bedragen van 75.000 euro en 2,75 miljoen euro als boetes bij het niet halen van de streefwaarden?
 - 236 a. Wordt bij het bepalen van boetes als de bodemwaardes niet gehaald worden uitgegaan van een gemiddelde, of wordt bij ieder traject apart gekeken en getoetst op het behalen van de bodemwaardes en gesanctioneerd indien die niet waardes niet gehaald worden?
 - b. Welke prikkels worden ingebouwd om te voldoen aan de prestatie-indicatoren?
 - c. Voldoet in uw ogen een boete als sanctioneringsinstrument? Zo ja, waarom?
 - d. Kan een boete ten koste van onderhoud en vervanging gaan? Zo nee, welke afspraken worden hierover gemaakt?
 - e. Wanneer wordt een boete opgelegd en wanneer een last onder dwangsom en wat is het verschil in effect?
 - 237 a. Wat gebeurt er als uit de mid term review blijkt dat ProRail niet voldoet aan één of meerdere prestatienormen?
 - b. Wat betekent dit in het verband van de in de toelichting genoemde «doelmatigheid van de professionalisering» en is dit de enige toetsingsgrond?
 - c. Kan theoretisch de concessie worden ingetrokken? Zo ja, wanneer is dat het geval en wat is het gevolg?
 - d. Welke consequenties kunnen er voortvloeien voor verantwoordelijken als structureel niet wordt voldaan aan prestatiecriteria?
 - 238 Welke alternatieven voor de huidige prestatiegerichte onderhoudscontracten zijn er in beeld geweest en waarom zijn deze niet opgenomen in de concessie?

- | Nr | Vraag |
|-----|---|
| 239 | Is ProRail eindverantwoordelijke voor de regie op het spoor bij verstoringen? Zo nee, wie is dat in welke gevallen wel? |
| 240 | Wordt er na prioritering van corridors waar hoogfrequent wordt gereden, zoals in artikel 31, lid 3 staat, nog meer prioritering aangebracht? Zo ja, welke prioritering? Zo nee, waarom niet? |
| 241 | Wat komt er in het actieplan als bedoeld in artikel 11.11 Wet milieubeheer? |
| 242 | a. Waarom hoeft ProRail de uitkomsten van het vijfjaarlijkse onderzoek van de ILT naar de staat van het onderhoud van de infrastructuur slechts «mee te nemen»?
b. Moeten deze resultaten niet leidend zijn?
c. Wanneer wordt ProRail geacht iets met de resultaten te doen?
d. Is deze informatie niet enorm belangrijk en leidend voor de staat, het niveau van onderhoud en veiligheid van het spoor? |
| 243 | Wat is de reden dat innovatieve oplossingen waarmee veilig aan het spoor kan worden gewerkt zonder dat deze in zijn geheel uit dienst moet worden genomen, niet zijn opgenomen in de concessie (denk hierbij aan magnetische hekken en mobiele werkplaatsen)? |
| 244 | Welke kosten worden doorberekend bij Werken voor Derden en welke prikkel is er om het zo goedkoop mogelijk te laten doen? |
| 245 | Is er ook een indicator opgenomen over het zicht hebben op de staat van het spoor? Zo nee, waarom niet? |
| 246 | a. Hoe komen de streefwaarden in de prestatie-indicatoren tot stand?
b. Hoe komen de bodemwaardes tot stand?
c. In hoeverre gaat de nulmeting hierin een rol spelen? |
| 247 | Welke subsidieregelingen kan ProRail aanboren voor het opwekken van hernieuwbare energie of het besparen van energie en wat houdt dit concreet in? |