

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over haar brieven van 12 juni 2020 inzake Spoorordering: de hoofdlijnen integrale besluit marktordering op het spoor na 2024 (Kamerstuk 29 984, nr. 899) en de midterm reviews van de concessies van NS en ProRail en de internationale benchmark NS en ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 898).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Rijkers

- Nr. Vraag**
- 1 Wordt in het overleg met de provincies Friesland, Drenthe en Overijssel – naast de inhoudelijke, financiële en juridische aspecten – ook gekeken naar het reizigersbelang bij de decentralisaties van de in het regeerakkoord genoemde spoorlijnen?
  - 2 Hoe worden consumentenorganisaties en vakbonden in de toekomst tijdig betrokken bij open toegang-verbindingen, zowel binnenlandse als grensoverschrijdende? Is hier, net als bij het hoofdrailnet, sprake van een wettelijk adviesrecht? Zo nee, waarom niet?
  - 3 Is het mogelijk dat de in het debat op 25 juni 2020 over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) door u toegezegde marktverkenning voor de verbinding Heerlen – Aken in het vierde kwartaal van dit jaar aan de Kamer wordt aangeboden?
  - 4 Welk aandeel van de potentiële stoptreinreizigers krijgt te maken met twee vervoerders bij de decentralisatie van de treinverbinding Zwolle – Leeuwarden, waar deze reizigers nu te maken hebben met één vervoerder en dus niet hoeven over te stappen?
  - 5 Hoe wenselijk acht u het dat op station Leeuwarden drie treinvervoerders actief zullen zijn en op station Zwolle vier, wat mogelijk wordt met de voorgenomen decentralisaties van sprinterdiensten? Hoe wordt voorkomen dat verschillende betaal- en tariefsystemen problemen zullen veroorzaken voor de reiziger?
  - 6 Hoe ziet u de transitie- en transactiekosten die met aanbestedingen gepaard gaan? Welke (financiële) gevolgen kan dit vervolgens hebben voor de rijksoverheid en eventueel voor decentrale overheden als aanbestedende organen?
  - 7 Was u ook zo geïrriteerd over het feit dat NS al in de media toeterde dat zij de concessie veiliggesteld had, terwijl de Kamer daarover nog moet beslissen?
  - 8 Vindt u zelf ook niet dat het besluit nogal onevenwichtig uitpakt in het voordeel van NS? Zo nee, waarom niet?
  - 9 Hoe vaak en wanneer precies heeft u met de directeur van NS, uw partijgenoot Van Boxtel, overlegd over dit beleidsvoornemen?
  - 10 Wie voerde de regie over dit proces: u of Van Boxtel?
  - 11 Hoe gaat u verzekeren dat lijnen die nu in het hoofdrailnet liggen maar ook gedecentraliseerd kunnen worden, zoals uitlopers of specifieke regionale lijnen, ook daadwerkelijk gedecentraliseerd worden? Wanneer is het kader dat u daarvoor wil opstellen klaar en welke ambitie legt u in dat tijdpad? Kunt u garanderen dat het kader daarvoor binnen zes maanden gereed is, dat u daarbij de regionale overheden en regionale vervoerders zal betrekken en dat uitvoering van dat kader – inclusief concrete decentralisatie van meer individuele lijnen – per 2025 of 2026 alsnog zijn beslag krijgt? Zo nee, waarom niet en welk perspectief biedt u dan aan de Kamer, de reiziger en de sector?
  - 12 Wat is er gebeurd met de «verdere marktopenstelling» die in het regeerakkoord in het vooruitzicht wordt gesteld?
  - 13 Waarom maakt u zoveel haast met de besluitvorming, terwijl de nieuwe concessie pas in 2025 ingaat?
  - 14 Waarom bent u als rasechte Europeaan onzeker over de Europese voorwaarden die het Vierde Spoorwegpakket stelt rondom aanbesteding van het hoofdrailnet of delen daarvan? Wat heeft u gedaan om die onzekerheid weg te nemen?
  - 15 Kunt u nauwgezet en voor elk van de verbindingen Zwolle – Groningen en Apeldoorn – Enschede aangeven hoe de betrokken gedeputeerden aankijken tegen decentralisatie van die lijnen?

- Nr. Vraag**
- 16 Is het waar dat zij hebben aangegeven de lijnen wel (eerder) te willen ontvangen, mits voorzien van de juiste instrumenten die het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) moet meeleveren, zoals een bijdrage in het beheer en onderhoud van de spoorlijn?
- 17 Heeft u aangegeven bereid te zijn om die benodigde instrumenten en middelen mee te leveren? Zo nee, waarom heeft u dit niet gedaan? Zo ja, kunt u gedetailleerd uiteenzetten wat uw aanbod aan de provincies was?
- 18 In hoeverre heeft de onzekerheid voor NS als gevolg van de coronacrisis een rol gespeeld in de besluitvorming over het beleidsvoornemen? In hoeverre speelt diezelfde onzekerheid een rol bij andere vervoerders, zoals de regionale vervoerders, op gelijke wijze? Hoe weegt u de belangen van die partijen tegen elkaar af en welk perspectief biedt u de regionale vervoerders door het toekennen van het hoofdrailnet per 2025 aan NS, terwijl het regeerakkoord juist een andere richting uitwees?
- 19 Heeft u in het advies van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) gelezen, dat de ACM een gescheiden boekhouding binnen NS aanbeveelt en meldt dat die er eigenlijk al had moeten zijn? Waarom zwijgt u daarover tot op heden in uw brieven aan de Kamer? Wanneer voert u die gescheiden boekhouding in? Bent u bereid om dat bij de midterm review in 2020 af te dwingen?
- 20 Bent u bereid om de Algemene Rekenkamer (ARK) te vragen onderzoek te doen naar het financieel reilen en zeilen van NS om zeker te stellen dat de reiziger niet meer betaalt voor de reis dan nodig is, dat er geen hogere beschikbaarheidsvergoeding toegekend wordt aan NS dan strikt noodzakelijk is, dat NS niet in staat is om monopoliegeld uit het hoofdrailnet te gebruiken om dumprijzen op andere concessies aan te bieden en om zeker te stellen dat er geen monopolist gekweekt wordt die door inefficiëntie en luiheid meer geld verbrandt dan nodig is?
- 21 Hoe verzekert u dat de termijn voor toekenning van de hoofdrailnetconcessie de kortst mogelijke en noodzakelijke termijn zal zijn? Is het niet beter om de bestaande concessie met twee of drie jaar te verlengen, de gevolgen van corona rustig in beeld te brengen en intussen aan een echt en wél goed overdachte, nieuwe ordening van de spoormarkt te werken, waarbij de markt op andere wijze wordt ingericht en de reiziger die binnen de streek reist een beter aanbod kan krijgen dan onder de hoofdrailnetvoornemens? Kunt u uw antwoord toelichten?
- 22 Is de ACM vooraf betrokken bij de totstandkoming van het beleidsvoornemen zelf? Zo ja, wat was het oordeel daarover?
- 23 Waarom wordt NS beloond voor de al bijna 20 jaar durende falende prestatie op de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid)? Wanneer neemt u de reiziger serieus en kiest u voor een heraanbesteding van deze lijn, inclusief het binnenlands vervoer?
- 24 Betekent het toelaten van open toegang op de HSL-Zuid dat een open toegangsvervoerder die daarop inspringt, ook binnenlandse reizigers mag meenemen? Zo nee, hoe denkt u dan dat een renderende business case voor zulke partijen haalbaar is, zonder te antwoorden dat dit nu eenmaal aan de markt is om te bepalen?
- 25 Kunt u de concept-beleidsvoornemens, die aan het definitieve beleidsvoornemen voorafgingen, met de Kamer delen zodat de Kamer kan achterhalen waarop de huidige keuzes gebaseerd zijn, wanneer daarin eventuele wijzigingen opgetreden zijn en welke redenen aan die wijzigingen ten grondslag lagen?
- 26 Kunt u deze vragen één voor één afzonderlijk beantwoorden?

- Nr. Vraag**
- 27 Kunt u de antwoorden uiterlijk half augustus 2020 naar de Kamer sturen?
- 28 Voor hoeveel jaar geldt de onderhandse gunning van het hoofdrailnet aan NS? Waarom staat dit niet in het hoofdlijnenbesluit?
- 29 Kunt u duiden hoe uw besluit bijdraagt aan het realiseren van elk van de vijf hoofddoelen van Toekomstbeeld Openbaar vervoer (Toekomstbeeld OV), zoals omschreven in het Inno-V-rapport?
- 30 Als is gebleken dat er geen causaal en aantoonbaar verband is tussen marktwerking en de waargenomen ontwikkelingen en behaalde prestaties, zoals u schrijft in uw brief, waarop is uw aanname dan gebaseerd dat aanbesteding van regionale lijnen heeft bijgedragen aan de verbeterde prestaties in het regionale, geïntegreerde openbaar vervoer?
- 31 Op welke wijze is de meerwaarde voor de reiziger van de decentralisatie Zwolle – Leeuwarden vastgesteld? Kunt u de Kamer hier alsnog over informeren?
- 32 Waarom gaat u verder met het decentraliseren van sprinterdiensten op I intercitylijnen, als eerdere onderzoeken hebben aangetoond dat dit geen meerwaarde heeft, maar wel risico's en nadelen?
- 33 Zijn de financiële effecten van mogelijke decentralisaties uit het regeerakkoord onderzocht op het gebied van infrastructuurinvesteringen?
- 34 Klopt het dat er straks op drie fronten concurrentie op het Nederlandse spoor is en/of wordt geïntroduceerd?
- 35 Als provincies nu on vervulde wensen hebben met betrekking tot sprinterdiensten van NS, kunnen zij dan financieel bijdragen aan bijvoorbeeld extra ritten, beter materieel of andere wensen?
- 36 Hoe houdt Nederland zelf nog grip op de sturing en ordening op het spoor in de toekomst, mogelijk met een volgend Europees Vijfde Spoorwegpakket?
- 37 Blijft Nederland te allen tijde nog zelf de keuze behouden om met onderhandse gunning het hoofdrailnetwerk bij NS te laten?
- 38 Waarom noemt u alleen de groei en hoge waardering voor regionale treindiensten, terwijl die op het hoofdrailnet harder groeide en hoger werd gewaardeerd? Blijkt daar niet juist uit dat mensen bij voorkeur met NS reizen?
- 39 Hoe verhoudt uw brief over het hoofdlijnenbesluit spoorordening, waarin staat dat toekomstige opgaven in het openbaar vervoer (ov) een sterke publieke sturing vergen, zich tot de internationale marktverkenning en meer marktwerking op het Nederlandse spoor, dat juist leidt tot commerciële doelen en bijbehorende prikkels? Is dat niet in tegenspraak met elkaar?
- 40 Is het nu na acht onderzoeksrapporten over spoorordening niet eens tijd om conclusies te trekken en aan het werk te gaan? Zodat Nederlandse vervoerders weten waar zij aan toe zijn en zich kunnen focussen op het aanbieden van goed en degelijk ov?
- 41 Hoe worden nu naast economische en financiële impact ook andere relevante gevolgen voor reizigers meegewogen, zoals de gevolgen voor reistijdverlies, overstapmogelijkheden en dienstregelingen?
- 42 Hoe voorkomt u bij open toegang op het hoofdrailnet straks het fenomeen van «cherry picking» en de daarmee samenhangende negatieve gevolgen?

- Nr. Vraag**
- 43 Is het doel van de internationale marktverkenning om mogelijkheden te onderzoeken voor additionele bestemmingen of komt dit in plaats van het huidige internationale aanbod? Is een aanbesteding van internationale verbindingen of een Europese concessie niet veel kansrijker dan een uitsluitend open toegang, waarbij het belang van (particuliere) investeerders voorop staat in plaats van het publieke belang? Ziet u mogelijkheden voor een Europese concessie? Hoe kan zoiets worden vormgegeven?
- 44 Wat betekent het verder decentraliseren van spoorlijnen, waarbij altijd overheidssubsidies nodig zijn, voor de overheidsbijdrage en de Nederlandse belastingbetaler?
- 45 Hoe zorgt u ervoor dat vanaf 2025 minimaal hetzelfde internationale treinreisaanbod geldt als nu onder de huidige hoofdrailnetconcessie het geval is?
- 46 Hoe borgt u het publieke belang bij buitenlandse open toegang die op ieder gewenst moment «de stekker uit hun operatie kunnen trekken»?
- 47 Is het niet zo dat elke internationale (intercity-)verbinding geïntegreerd moet worden in de dienstregeling van het intercitynet en dat een dergelijke verbinding alleen rendabel kan zijn als deze ook openstaat voor binnenlandse reizigers? Hoe voorkomen we dat aanbieders van nieuwe open toegang internationale intercity's op deze manier toegang krijgen tot de lucratieve Nederlandse intercitymarkt en daar de krenten uit de pap van NS halen?
- 47 Hoe valt met elkaar te rijmen dat het «publieke belang» als leitmotiv in het kabinetsbesluit steeds terugkomt, onder andere als het gaat om het hoofdrailnetwerk, het internationale netwerk en de toekomstige ov-opgaven, en het tegelijk duidelijk wordt dat meer marktwerking wordt voorgesteld én doorgezet (met meer decentralisaties van spoorlijnen en met een internationale marktverkenning)? Is het niet zo dat meer marktwerking en aanbestedingen onherroepelijk leiden tot ander gedrag en andere prikkels, iets dat in het ov vaak ten koste gaat van dienstverlening, veiligheid en arbeidsvoorwaarden?
- 49 Wat kunt u zeggen over het feit dat in sommige publieke reacties op het kabinetsbesluit de indruk wordt gewekt dat er met een «truc» een onderhandse gunning van het hoofdrailnet wordt gerealiseerd? Hoe beoordeelt u de uitspraak van Eringa (Transdev/Connexion-topman) dat u «op avontuur» gaat «om Brussel te omzeilen» (NRC, 12 juni 2020). Kunt u hierop reflecteren?
- 50 Is inzichtelijk gemaakt hoeveel reizigers er straks moeten overstappen tussen twee vervoerders en hoeveel reizigers een vervoerderskeus krijgen bij de drie overgebleven mogelijke decentrale lijnen Zwolle – Leeuwarden, Zwolle – Groningen en Apeldoorn – Enschede? En is inzichtelijk gemaakt hoeveel reizigers overstappen van stoptreinstations op een bus?
- 51 Hoe voorkomt u duurdere treinkaartjes tussen Zwolle en Leeuwarden, aangezien eerder bij de decentralisatie van de treindiensten in Limburg de treinkaartjes van Arriva duurder zijn geworden dan de treinkaartjes van NS op hetzelfde traject?
- 52 Kan in beeld worden gebracht in hoeverre de gerealiseerde verbeteringen op de reeds gedecentraliseerde spoorlijnen te relateren zijn aan publieke investeringen in materieel en infrastructuur?
- 53 In hoeverre zijn de omzet- en winstcijfers van commerciële vervoerders publiekelijk in te zien, bijvoorbeeld in openbare jaarverslagen? Staat hier ook de hoogte van de bezoldiging in van de topbestuurders van de regionale, commerciële vervoerders? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid deze alsnog inzichtelijk te maken?

- Nr. Vraag**
- 54 Hoe kan het dat u doorgaat met verdere decentralisaties van lijnen en marktwerking, terwijl de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het marktorderingsbesluit of stellen dat er geen bewijs is dat aanbestedingen in het ov werken (Effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer, pagina 120), of «in beperkte mate kansrijk en beperkt realistisch» zijn? (Inno-V, pagina 69)
- 55 Klopt het dat er naast de huidige open toegang op internationaal spoor, nu ook vanaf 2021 open toegang op bestaande gedecentraliseerde lijnen komt en vanaf 2025 open toegang op het hoofdrailnet zelf komt? Klopt het dat er daarmee feitelijk overal concurrentie op het spoor wordt geïntroduceerd?
- 56 Hoe beoordeelt u het feit dat Nederland één van de drukst bereden spoornetwerken ter wereld heeft (internationale benchmark, pagina 6)? Hoe voorkomt u verdringing van binnenlandse treindiensten en daarmee verslechtering van het binnenlandse aanbod voor reizigers, gezien het feit dat het alleen maar drukker zal worden met open toegang tot het hoofdrailnet per 2025?
- 57 Hoe voorkomt u dat door meer marktwerking in de vorm van aanbestedingen van lijnen en open toegang, de effectiviteit en efficiency die we nu hebben niet onder druk komen te staan? Kunt u hierop reflecteren?
- 58 Heeft u al met onze buurlanden, waar internationale verbindingen doorheen rijden, afgestemd over de beoogde internationale marktverkenning en de mogelijke noodzaak tot aanbesteden van treindiensten in dan wel door het land in kwestie? Zo ja, waren zij bereid hieraan mee te werken? Zo nee, wanneer bent u dat van plan?
- 59 Is of wordt er een risicoanalyse uitgevoerd voorafgaand aan de beslissing om een marktverkenning voor al het internationaal spoorvervoer uit te voeren, zoals in de aanbevelingen van de parlementaire enquête Fyra is opgenomen? Is duidelijk welke bestaande plannen en uitbreidingen van internationale, grensoverschrijdende verbindingen nu onzeker worden? Zo nee, waarom niet?
- 60 Hoe verhoudt de conclusie in het onderzoek Effecten van aanbesteden, dat het verband tussen marktwerking en betere prestaties niet aantoonbaar is, zich tot het kabinetsbesluit om meer decentralisatie en meer marktwerking op het spoor mogelijk te maken?
- 61 Wat is de toegevoegde waarde voor reizigers van het decentraliseren van de treindienst Zwolle – Leeuwarden?
- 62 Hoe realistisch is het dat zich in Nederland naar aanleiding van een marktverkenning aanbieders zullen melden, gezien het feit dat de internationale spoormarkt al jaren geleden is geliberaliseerd en opengesteld voor nieuwe aanbieders, hetgeen tot nu toe nauwelijks tot nieuwe aanbieders of nieuwe diensten heeft geleid?
- 63 Waarom kiest u ervoor om viereneenhalf jaar voor het einde van de huidige concessie het voornemen om het hoofdrailnet onderhands aan NS te gunnen bekend te maken? Kunt u in deze extra tijd geen onderzoek doen naar andere eventuele mogelijkheden?
- 64 Ziet u specifieke bezwaren en redenen waardoor de aanbesteding van het gehele hoofdrailnet te groot zou zijn om dat voor 2025 te doen? En ziet u ook redenen en bezwaren waardoor ook de aanbesteding van delen van het hoofdrailnet te groot zou zijn om dat voor 2025 te doen?
- 65 Kunt u toelichten waarom u er niet voor kiest om, zoals omschreven in het Vierde Spoorwegpakket, tenminste een deel van het huidige hoofdrailnet tijdig aan te besteden?

- Nr. Vraag**
- 66 Liggen er op dit moment nog losse lijnen in het hoofdrailnet? Zo ja, welke? En om welke redenen worden deze lijnen niet op zijn minst bekeken op de mogelijkheid tot aanbesteding in 2025?
- 67 Om welke redenen heeft u niet eerder werk gemaakt van de uitvoering van de regels om tot aanbesteding te komen, volgend uit het principe van «aanbesteden, tenzij» uit het Vierde Spoorpakket?
- 68 Kunt u uiteenzetten hoe en op welke wijze u rekening gehouden heeft met de verscheidenheid aan haalbare aanbestedingsopties?
- 69 Wat is uw motivatie om niet te kiezen voor bijvoorbeeld de aanbesteding van de sprinterdiensten, zoals ook in het rapport van Inno-V als optie wordt aangemerkt? En is de bereidheid in de markt voor deze mogelijkheid onderzocht?
- 70 Wordt het hoofdrailnet door deze onderhandse gunning niet groter, omdat NS zowel het hoofdrailnet onderhands gunt als parallel mee kan bieden op regionale spoorconcessies? En conflicteert dit niet met het Europees beleid van openstelling van de spoorwegsector?
- 71 Is de optie overwogen om, net als in het stadsvervoer, reciprociteit toe te passen bij het verlenen van de hoofdrailnetconcessie?
- 72 Wordt het niet enkel complexer om (gedeeltelijke) aanbesteding van het hoofdrailnet mogelijk te maken, door nu een optie om dit nu al te doen voorbij te laten gaan?
- 73 Bent u van plan per individuele spoorverbinding te beoordelen of aanbesteding van die individuele verbinding mogelijk is, in samenwerking met zowel NS als regionale vervoerders?
- 74 Is de ACM betrokken geweest bij de voorbereidingen voor het beleidsvoornemen voor onderhandse gunning van het volledige hoofdrailnet aan de NS? En heeft de ACM een rol gespeeld in de uitgevoerde onderzoeken?
- 75 Is de ACM om advies gevraagd over het beleidsvoornemen? En stemde de ACM hiermee in? Indien dit niet zo is, bent u voornemens de ACM alsnog om advies te vragen?
- 76 Hoe zijn partijen uit de sector (reizigersorganisaties, NS, regionale vervoerders) vooraf betrokken bij het vormgeven van het beleidsvoornemen?
- 77 Heeft u overleg gevoerd met gedeputeerden rondom het decentraliseren van verbindingen Zwolle – Groningen en Apeldoorn – Enschede? Spant u zich alsnog in om de decentralisatie van die lijnen te versnellen?
- 78 Is de betrokken regionale overheden een decentralisatieconvenant in het vooruitzicht gesteld? Zo nee, bent u bereid daarover alsnog overleg te hebben met de betrokken overheden?
- 79 Is het plan OV2030 van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland betrokken bij het beleidsvoornemen rondom spoorordering?
- 80 Bent u voornemens om, in lijn met het regeerakkoord, het opstellen van de kaders voor verdere decentralisatie in de toekomst binnen zes maanden te realiseren?
- 81 Bent u, gelet op het advies van de ACM, bereid een verplichte gescheiden boekhouding voor NS op te nemen in de concessie?
- 82 Kunt u aangeven wat u in de volgende concessie verwacht van NS voor wat betreft de kwaliteit van het vervoersproduct als het aantal vervoersdiensten op diverse trajecten?
- 83 Aan welke aanvullende diensten denkt u als u het heeft over mogelijkheden voor open toegang-vervoerders om zonder concessie aanvullende diensten aan te bieden op het Nederlandse spoornetwerk?

- Nr. Vraag**
- 84 Wat houdt de «verbetering in transparantie over het eigen functioneren» voor NS, naast het verplicht verstrekken van gegevens over het gebruik van het openbaar vervoer, in?
- 85 Waaruit blijkt dat het aanbesteden van de HSL-Zuid zou leiden tot een minder samenhangend netwerk voor de reiziger en onzekerheid over de optimale benutting van de complexe infrastructuur?
- 86 Kunt u met behulp van tijdlijnen schetsen hoe het overleg met lokale vervoerders, NS, decentrale overheden en overige commerciële vervoerders heeft plaatsgevonden in aanloop naar het besluit marktordening op het spoor?
- 87 Welke concrete termijn heeft u voor ogen voor de aanbesteding?
- 88 Voor hoe lang wordt de hoofdrailnetconcessie verleend?
- 89 Zal de concessietermijn voor NS beperkt blijven tot het moment waarop er wél overgegaan kan worden tot aanbesteding van het hoofdrailnet? En worden daartoe garanties opgenomen in deze concessie?
- 90 Op welke voorwaarden doelt u precies waar u verwijst naar de nieuwe Europese voorwaarden voor onderhands gunnen?
- 91 Op welke voorwaarden doelt u precies wanneer u het heeft over «nog niet uitgekristalliseerde voorwaarden»?
- 92 Is er contact geweest met de Europese Commissie (EC) om onduidelijkheden over deze «nog niet uitgekristalliseerde voorwaarden» op te laten helderen? En deelt de EC het standpunt dat de Europese voorwaarden nog niet voldoende uitgekristalliseerd zijn?
- 93 Welke andere landen zullen mogelijk ook kiezen voor de optie om nogmaals onder het bestaande regime te gunnen? Kiezen die landen ook voor onderhandse gunning, omdat de nieuwe Europese voorwaarden voor onderhands gunnen nog niet uitgekristalliseerd zijn?
- 94 Op welke termijn kan de Kamer de marktverkenning ontvangen waarin is onderzocht welke internationale verbindingen onder open toegang tot stand kunnen komen?
- 95 Kunt u op hoofdlijnen het tijdpad schetsen van de eventuele decentralisatie van de sprinterdiensten Zwolle – Groningen en Apeldoorn – Enschede? Wanneer denkt u dat over het al dan niet decentraliseren van deze sprinterdiensten een definitief besluit kan worden genomen?
- 96 Kunt u aangeven op welke wijze de regionale overheden worden betrokken bij het besluit over het mogelijk decentraliseren van deze sprinterdiensten?
- 97 Kunt u benoemen wie «alle betrokkenen» zijn, waar u spreekt over het «in overleg gaan met alle betrokkenen» om een uitgangspuntenkader op te stellen waaraan mogelijke toekomstige decentralisaties kunnen worden getoetst?
- 98 Kunt u aangeven welke verbeteringen de afgelopen drie jaar zijn doorgevoerd in de samenwerking tussen het Ministerie van IenW, ProRail en de stakeholders op het gebied van het spoorgoederenvervoer?
- 99 Kunt u een indicatie geven welke bodem- en streefwaarden u van plan bent naar boven bij te stellen voor ProRail in 2021 voor het meerjarenplan 2022–2025?