



# Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

Commissie I&M

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Plaats en datum: Den Haag, 2 oktober 2014  
Betreft: Onbeantwoorde vragen eerste termijn algemeen overleg Vervoer en beheer  
hoofdrailnet  
Ons kenmerk: 29984-530/2014D34781

Geachte mevrouw Mansveld,

Tijdens het algemeen overleg Vervoer en beheer hoofdrailnet d.d. 1 oktober 2014 is afgesproken dat u de onbeantwoorde vragen uit de eerste termijn van de Kamer schriftelijk zult beantwoorden.

Onderstaand treft u de vragen aan die volgens de woordvoerders tijdens het algemeen overleg nog niet beantwoord zijn:

- De Boer (VVD):
  1. Er moet een duidelijke streefwaarde worden opgenomen voor de aansluiting van NS op andere vervoerders, die staat nu als PM geformuleerd. Wat wordt hiervoor ingevuld?
  2. De ACM stipt terecht aan dat er een onafhankelijke meting moet komen van de prestatiegegevens en nog belangrijker, de klantoordelen van NS. Graag een reactie, ook dit is een typisch geval van de slager keurt zijn eigen vlees. Kan de groei van het aantal reizigers, of de aantallen reizigers in en buiten de spits worden mee genomen als informatie-indicator? Waarom niet?
  3. Wat vindt de staatssecretaris van een ex ante toets door de ACM van de stationsnetverklaring? Moet die hier worden geregeld of bij de wijziging in de wetgeving?
  4. Het lid De Boer heeft samen met de PvdA een motie ingediend dat per station, in overleg met de betrokken gemeente, maatwerk moet worden geboden voor wat betreft het afsluiten van de stations met poortjes om daarmee de toegankelijkheid van de stations voor iedereen te waarborgen (ook omwonenden en hulpdiensten). Dit staat nu zacht geformuleerd: NS moet slechts een goede procedure doorlopen. Wij willen een stap verder gaan: NS moet overeenstemming met de gemeenten hebben over de wijze waarop poortjes worden geplaatst en de wijze waarop de stations toegankelijk zijn voor mensen die niet met de trein reizen maar bijvoorbeeld van de ene kant naar de andere kant willen passeren. Zoals het er nu staat kan NS haar zin doordrukken als ze maar een juiste procedure heeft doorlopen. Kan dit worden vastgelegd in de concessie? De staatssecretaris lijkt in haar antwoorden in vorige AO's verder te gaan dan de concessie. Stel dat een gemeente geen toestemming geeft, kan NS haar zin dan doordrukken?
  5. Art 14, lid 5 bepaalt dat de vervoerder voor het hoofdrailnet en ProRail een samenwerkingsprotocol maken. Dit is toch redelijk beperkt, waarom worden andere vervoerders, waaronder ook de goederenvervoerders niet ook in dit artikel opgenomen? Het verzoek van de VVD-fractie luidt om dit alsnog te doen. En wie krijgt de doorslaggevende stem als partijen er niet uit komen?
  6. Er moet een verwijzing in de beheersconcessie komen naar belangrijke goederencorridors (de 'European Rail Freight Corridors').
  7. Het financiële belang van NS kan de uitbreiding van samenloop beperken ingeval van een substantieel nadeel voor NS. Wanneer is dit het geval en moet niet de toegevoegde waarde van alle partijen worden gewogen, en van de reiziger, en beide vervoerders?

**Tweede Kamer der Staten-Generaal**  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

**T. 070-3182211**  
**E. [cie.im@tweedekamer.nl](mailto:cie.im@tweedekamer.nl)**

- Bashir (SP):

1. Waarom begint NS niet sneller al met de inbouw van toiletten? Als er wel sneller begonnen wordt, kost dit dan extra geld? Zo ja, waar blijkt dit uit?
2. De SP-fractie vindt dat overheden een grotere rol moeten krijgen bij een definitief besluit over het realiseren van nieuwe stations. Waarom neemt de staatssecretaris dit niet op in de concessie?
3. Reizigers die met de OV-chipkaart een station met gesloten poortjes willen passeren zijn soms wel 20 euro kwijt, ook al maken ze geen gebruik van de trein. Het bedrag wordt afgeschreven en op de kaart opgeladen. Dit kan niet de bedoeling zijn. Kan dit niet opgelost worden?
4. Als OV-chipkaartpoortjes sluiten wordt een stad vaak in tweeën gedeeld. Hier komen meer aspecten aan de orde dan alleen de belangen van NS. Wij vinden dat de gemeenteraad uitdrukkelijk akkoord moet gaan voordat chipkaartpoortjes sluiten. Wil de staatssecretaris dit in de concessie opnemen?
5. De staatssecretaris wil graag dat de reizigers meer verspreid reizen. Dat is een goed uitgangspunt, maar het verhogen van prijzen in de spits lijkt ons geen goed middel. Waarom wordt de prijs in de daluren niet verlaagd? Dat zal ook meer reizigers trekken en zich vanzelf terugverdienen.
6. Het blijft ook vreemd dat er nog steeds in de concessie staat dat wanneer de drukte op sommige stukken niet kan worden opgevangen, de prijzen maar moeten worden verhoogd. Waarom kiest het kabinet niet voor andere manieren om de drukte op te vangen, bijvoorbeeld inzet van meer materiaal?

- Madlener (PVV):

1. Wat is de vergoeding voor (alleen) de huidige/aflopende hoofdrailnetconcessie op dit moment?
2. Hoeveel betaalt NS op dit moment als concessievergoeding voor de HSL-Zuid?
3. Is het juist dat de concessievergoeding voor HSL-Zuid en het hoofdrailnet samengevoegd wordt en samen €80 miljoen bedraagt?
4. Is er nagegaan of er partijen zijn die meer willen betalen dan NS voor de concessie voor de HSL-Zuid?
5. Hoeveel gaat de NS minder betalen voor de concessie HSL-Zuid?
6. Waarom wacht de staatssecretaris de uitkomsten van de parlementaire enquête Fyra niet af alvorens de concessie HSL-Zuid aan de NS te geven?
7. Is de staatssecretaris bereid om een apart hoofdstuk sociale veiligheid toe te voegen aan de concessie waarin afspraken worden gemaakt over:
  - aantal en zichtbaarheid van conducteur,
  - afspraken met politie,
  - aanpak van overlastgevers,
  - terreurdreiging,
  - veiligheid op stations,
  - openbaar incidentenregister,
  - personele veiligheid,
  - SMS-dienst voor reizigers?
8. Is de staatssecretaris bereid om de NS-top onder de Wet Normering bezoldiging Topfunctionarissen publieke en semi publieke sector (WNT) te laten vallen? Kan de staatssecretaris er zorg voor dragen dat er nooit ontslagregelingen of bonussen worden uitgekeerd aan de NS topfunctionarissen?
9. Is de staatssecretaris bereid om de NS-top direct verantwoordelijk te stellen voor de prestatieafspraken?

- Van Veldhoven (D66):

1. De staatssecretaris heeft in het algemeen overleg op 6 maart 2014 gezegd dat er lokaal, door de gemeenteraad ingestemd moeten worden met het plaatsen van de OV-chippoortjes. Hoe geeft ze invulling aan deze toezegging? Gebeurt dit nu ook?
2. Er is nog overleg met NS over stopcontacten in de tweede klasse van gerenoveerde treinen en de kosten daarvan. Maar de NS is nu, tot 2020, bezig met grootschalige renovatie van intercity's. De treinen die nu worden gerenoveerd rijden tot 2032 door – zonder stopcontact. Hoe gaat de staatssecretaris dit proces versnellen?
3. Kan de staatssecretaris de ACM van te voren laten toetsen of de prijzen voor de

**Tweede Kamer der Staten-Generaal**  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

**T. 070-3182211**  
**E. [cie.im@tweedekamer.nl](mailto:cie.im@tweedekamer.nl)**

- stationsnetverklaring redelijk zijn?
4. Hoe is de onafhankelijkheid van ProRail geborgd in de beheerconcessie? Zijn daar afspraken over gemaakt?
  5. Het is lastig grip te krijgen op de prestaties van ProRail in de context van hoe het eigenlijk staat met het spoor. Hoe kunnen wij dit beter in beeld krijgen, bijvoorbeeld via een referentiejaar?
  6. In de concessie is nu een bepaling toegevoegd dat financiële middelen van NS bestemd blijven voor grensoverschrijdend vervoer, op het moment dat besloten wordt een grensoverschrijdende verbinding te schrappen. Wat betekent dat?
  7. Waarom staat er wel een duidelijke tekst over de spoorverbinding naar Aken, maar niet over de andere grensoverschrijdende verbindingen?
- Dik-Faber (CU):
1. Waarom legt de vervoersconcessie niet vast dat nieuw materieel voorzien moet zijn van stopcontacten om zo discussies achteraf te voorkomen?
  2. Waarom legt de vervoersconcessie niet vast dat ook stoptreinen met ingang van een bepaalde datum moeten zijn voorzien van WIFI? Immers: veel stads- en streekbussen hebben ook al WIFI en hiermee zouden stoptreinen dus het enige OV zonder WIFI worden terwijl ook in stoptreinen reizigers langere tijd kunnen zitten.
  3. Waarom stelt de staatssecretaris niet expliciet dat een achteruitgang van de frequentie overdag niet is toegestaan, zoals nu dreigt tussen Alkmaar en Haarlem?
  4. Waarom wordt NS via een extra tariefstijging gecompenseerd voor vraaguitval als gevolg van de reguliere tariefverhogingen (in verband met onder andere de hogere gebruikersvergoeding)? Is het niet een taak van NS om te zorgen dat zo min mogelijk reizigers afhaken in plaats van de prijs nog verder te verhogen waardoor het effect alleen nog wordt versterkt?
  5. Waarom bevat de vervoersconcessie niets over de uitvoering van de motie OV-chip 2.0 van de leden De Boer en Dik-Faber?
  6. Is de staatssecretaris het met de ChristenUnie-fractie eens dat het systeem van tariefeenheden niet meer van deze tijd is? Is zij bereid van NS in de concessie te eisen dat voortaan het tarief zal worden gebaseerd op basis van het aantal kilometers volgens de kortste route?
  7. Mooi dat NS zich aansluit bij de onafhankelijke OV-klantenbarometer die de klantoordelen meet. Gaat dit ook per lijn gebeuren?
  8. Mooi ook dat de staatssecretaris strenger gaat kijken naar de 10 drukste lijnen en de 10 slechtst presterende lijnen. Maar dat zijn toch niet 10 jaar dezelfde lijnen zijn?
  9. Waarom worden er geen bodemwaarden per corridor vastgesteld (waaronder de prestaties per corridor in ieder geval niet mogen zakken) conform aanbeveling 5 van de commissie Kuiken (dus naast een landelijke bodemwaarde die wordt berekend op basis van de prestaties over het hele netwerk)?
  10. Er zijn nog te veel storingen en spoedreparaties. Er lopen verbeterprogramma's, maar is de staatssecretaris ook bereid een prestatie-indicator te introduceren die storingen vertaalt naar aantal uitgevallen treinen en om een plafond te stellen op de reizigershinder als gevolg van geplande werkzaamheden?
  11. Wanneer komt NS met voorstellen over de bediening van bijvoorbeeld Luik? Waar moeten die plannen aan voldoen? Hoe stuurt de staatssecretaris hier op? Of krijgt NS daar onbeperkt ruimte?
  12. De ChristenUnie-fractie mist afspraken over het automatisch omroepen van stations en bestemmingen in de trein, over een betere herkenbaarheid van treinen bijvoorbeeld met lijnummers en over overstapinformatie op aansluitende bussen.
  13. De staatssecretaris stelt heel wat voorwaarden aan uitbreiding van samenloop met regionale vervoerconcessies. De ChristenUnie-fractie wil dat hier de reiziger centraal komt te staan. Als meer dan een bepaald percentage van de reizigers verder reist over het spoor dan het eindstation van de regionale lijn dan moet de regionale trein gewoon door kunnen rijden. Het kan toch niet zijn dat NS straks minder vaak naar Dordrecht gaat rijden, maar dat Arriva niet de treinen van de Merwedelingelijn mag laten doorrijden naar Rotterdam?
  14. NS gaat veel meer overleggen met reizigersorganisaties en regionale overheden, bijvoorbeeld in het Nationaal Openbaar Vervoersberaad (NOVB). Maar wat als dit overleg geen resultaat heeft? De ChristenUnie-fractie wil een escalatiemodel in de concessie zodat dan de staatssecretaris beslist.
  15. Waarom mogen decentrale overheden slechts over een deel van het vervoerplan adviseren? Geef ze volledig adviesrecht!
  16. Ook in de aangescherpte concessie kan NS nog steeds de opening van nieuwe stations tegenhouden door het niet afgeven van een bedieningsgarantie. De Kamer heeft eerder in

**Tweede Kamer der Staten-Generaal**  
**Postbus 20018**  
**2500 EA Den Haag**

**T. 070-3182211**  
**E. cie.im@tweedekamer.nl**

moties gevraagd dit veto te schrappen. De staatssecretaris moet als concessieverlener beslissen over nieuwe stations en NS hoort dit uit te voeren en hooguit een adviserende rol te hebben. Waarom kiest de staatssecretaris hier niet voor?

17. Waarom maakt de staatssecretaris niet gewoon alle vervoerprestaties en beheerprestaties per lijn openbaar (aansluitend op aanbeveling 5 van de commissie Kuiken), en dan niet alleen een samenvatting van de informatie op een website, maar ook de brondata? Deze informatie is niet alleen van belang voor overheden maar ook voor reizigers(organisaties). Er zal wel meer openbaar worden maar hier komen nog afspraken in een beheerprotocol, dat vindt de ChristenUnie-fractie te vaag. Ook bevat de concessie nog allemaal voorbehouden over vertrouwelijkheid van gegevens (onder andere artikel 11, lid 3 en artikel 19, lid 4). NS en ProRail hebben toch niets te verbergen op dit punt? De ChristenUnie-fractie wil alle brondata van alle vervoerders nog dit jaar openbaar, zoals ook staat in de aangenomen motie van het lid Dik-Faber en ook geadviseerd door de commissie Kuiken. Hetzelfde geldt voor brondata over prestaties van ProRail (storingen, benutting capaciteit baanvakken, benutting snelheid baanvakken, et cetera). Gaat de staatssecretaris de concessies op dit punt nog aanpassen? Zo ja, op welke wijze?

- Klein (50Plus/Klein):

1. Hoe garandeert de staatssecretaris dat boetes enerzijds goed zijn voor de reiziger en anderzijds NS daadwerkelijk stimuleren en dat reizigers bij een hogere boete niet slechts worden geconfronteerd met een hogere prijs voor het treinkaartje?
2. Ziet de staatssecretaris het intrekken van de concessie als prikkel voor NS als een reële optie? Zo ja, hoe ziet het alternatief eruit en in hoeverre is dit reëel?
3. Als NS de data niet aan derden levert conform bijlage 1 van het publicatiedocument NDOV (Nationale Databank Openbaar Vervoer), zoals omschreven in de concessie, is de staatssecretaris dan bereid om hier een last onder dwangsom op te zetten, zoals zij in haar brief aankondigt als mogelijke sanctie voor het niet nakomen van afspraken?

De commissie verzoekt u deze vragen uiterlijk op vrijdag 10 oktober 2014 schriftelijk te beantwoorden. Bij deze breng ik u het verzoek van de commissie over.

De tweede termijn van het algemeen overleg wordt gepland op woensdag 15 oktober 2014 van 17.30-19.00 uur. Het streven is om de plenaire afronding van het algemeen overleg (VAO), inclusief stemmingen, uiterlijk op donderdag 16 oktober 2014 te laten plaatsvinden.

Hoogachtend,

de griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,

I.B. Sneep