

Vergaderjaar 2016–2017

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 721**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 20 juni 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 13 april 2017 inzake Prestaties NS en ProRail 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 714).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 juni 2017. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Van Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

#### Vraag 1

Welk feitelijk doel dienen de boetes voor NS en ProRail, gezien het feit dat de boetes bedoeld zijn als aansporing voor verbetering maar de verbetering reeds in 2016 is ingezet? Welke maatregelen hadden NS en ProRail halverwege 2016 moeten nemen om de boete te voorkomen? Is dat met hen gecommuniceerd en waarom hebben zij die maatregelen niet getroffen?

#### Antwoord 1

Boetes dienen er in het algemeen toe om NS en ProRail tot prestatieverbetering te prikkelen. Het idee achter sturing via prestatie-indicatoren is dat het de verantwoordelijkheid van NS en ProRail zelf is om te bepalen welke maatregelen er wanneer nodig zijn om de met deze partijen overeengekomen prestatienormen te halen. Boetes maken onderdeel uit van deze systematiek, omdat die verantwoordelijkheid niet vrijblijvend is. Binnen dit kader spreek ik uiteraard met NS en ProRail over de prestaties en de maatregelen die zij nemen om het beter te doen. Begin 2016 heb ik bijvoorbeeld geconstateerd dat de betrouwbaarheid op de HSL-Zuid verslechterde. Ik heb NS en ProRail daarop gevraagd een pakket verbetermaatregelen te ontwikkelen. Die verbetermaatregelen zijn in de loop van 2016 in gang gezet en hebben in de tweede helft van het jaar tot scores boven de norm geleid, maar dat is niet voldoende gebleken om gemiddeld over heel 2016 aan de afgesproken prestatienormen te voldoen. Eind 2016 zijn de maatregelen voor 2017 formeel vastgelegd in een programma onder beide concessies als tijdelijk alternatief voor een nieuwe, gezamenlijke prestatie-indicator Reizigerspunctualiteit HSL op 15 minuten.

#### Vraag 2

Zullen NS en ProRail het boetebedrag in mindering brengen op de winstuitkering aan de aandeelhouder? Is hierbij geen sprake van vestzak-broekzak? Wie wordt hier beter van? Is een boete het beste systeem om prestaties te verbeteren? Is strakker toezicht, vaker rapporteren van prestaties en tijdig bijsturen niet effectiever?

#### Vraag 3

Welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat het dividend van de Staat lager wordt als gevolg van de opgelegde boetes, dan wel dat de belastingbetaler er indirect voor blijft opdraaien?

#### Antwoorden 2 en 3

Het boetebedrag zal, in samenspraak met de consumentenorganisaties, worden ingezet voor de reizigers. Het is aan NS en ProRail om te besluiten uit welke middelen zij de boete betalen. Door de andere verplichtingen in de vervoerconcessie zal NS er niet voor kiezen dit ten koste van de kwaliteit van de dienstverlening te laten gaan. Doordat de tariefverhoging van tweedeklas kaartsoorten en abonnementen in de concessie aan banden is gelegd, kan het eveneens niet worden doorbelast in deze tarieven. De boete heeft daarmee een negatief effect op het bedrijfsresultaat van NS dat de basis vormt voor de hoogte van het dividend dat wordt uitgekeerd. De Minister van Financiën stuurt als aandeelhouder op een minimum rendementsverwachting via het stellen van een normrendement.

Bij ProRail is er geen sprake van een winstuitkering. Uiteraard kan ProRail geen beroep doen op een aanvullende subsidie om de boete op te vangen. Zij zal efficiënter moeten werken om toch aan de prestaties te voldoen. Destijds is bij het opstellen van de thans geldende concessie besloten om ook bij ProRail voor een boetesystematiek te kiezen. Naast het directe financiële effect van een boete, heeft een boete ook een

publieke functie («naming and shaming»), door het openbare karakter ervan. Bij een nagenoeg volledig publiek gefinancierde uitvoeringsorganisatie, past sturing met marktinstrumentarium (wat een concessie en boetesystematiek zijn) minder goed. Dit is echter de consequentie van de keuze die destijds is gemaakt om ProRail een BV te maken.

Het instrument van een boete bij het niet halen van afgesproken prestaties, zoals opgenomen in de concessies, is als mogelijkheid in de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 opgenomen. Op grond van het Vierde spoorpakket van de Europese Unie moet een vervoerconcessie effectieve maatregelen zoals boetes bevatten die aan de vervoerder kunnen worden opgelegd als deze de afgesproken prestaties niet haalt. Ook in de regionale OV-concessies wordt dit instrument gebruikt. Daarbij is het van belang dat NS en ProRail zelf tijdig signaleren dat prestaties achterblijven. Dit geeft hen de mogelijkheid om bij te sturen en de juiste maatregelen te treffen waardoor de prestaties weer verbeteren. Ik zie daar vanuit mijn rol als toezichthouder op de concessies ook op toe.

Met de thans geldende concessies is de sturing bovendien aangescherpt in de lijn zoals door u gesuggereerd. Namelijk door, naast de prestatiesturing, bepalingen op te nemen over audits, evaluaties, rapportage en verantwoordingsverplichtingen en de mogelijkheid om verbeterprogramma's op te leggen.

#### Vraag 4

Kunt u inzichtelijk maken hoe het reizigersfonds de opgelegde boetes laat terugvloeien naar de reizigers?

#### Antwoord 4

In de toelichting op de vervoerconcessie en beheerconcessie staat dat boetes die NS en ProRail betalen, in samenspraak met de consumentenorganisaties, door de concessievrager in lijn met de doelen van de Lange Termijn Spooragenda worden ingezet voor de reizigers op het hoofdrailnet. Op 7 april 2016 heeft lenM in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) met de consumentenorganisaties afgesproken dat het beschikbare bedrag niet per se meteen besteed hoeft te worden. Het zou ook opgenomen kunnen worden in een «spaarpot», een reizigersfonds (begrotingsartikel 13.03). Boetes kunnen daarin in de loop der jaren opgespaard worden, zodat er mogelijkheden ontstaan om – in overleg met consumentenorganisaties – op enig moment grotere bedragen uit te geven aan nuttige zaken voor de reizigers. Dat is met het boetebedrag over 2015 ook gebeurd. De consumentenorganisaties kunnen op elk moment een voorstel doen voor een besteding van de beschikbare middelen. Over de aanwending van de middelen uit het reizigersfonds en het overleg daarover met de consumentenorganisaties verwijs ik u naar de beantwoording van Kamervragen van het lid Jetten (D66) over ditzelfde onderwerp. Deze zullen separaat aan uw Kamer worden gezonden.

#### Vraag 5

Uit welk potje betalen NS en ProRail hun boetes?

#### Antwoord 5

Zie antwoorden op vragen 2 en 3.

#### Vraag 6

Zijn de boetes voor NS en ProRail onvoorwaardelijk?

#### Antwoord 6

Ja. Wel bestaat er voor NS en ProRail de mogelijkheid voor het indienen van bezwaar en beroep tegen de opgelegde boetes.

#### Vraag 7

Is het mogelijk om de boetes voor NS en ProRail te koppelen aan de variabele beloning van de directie en in hoeverre gebeurt dit al?

#### Antwoord 7

De variabele beloning bij ProRail is sinds 27 juni 2012 afgeschaft. Bij NS hebben alle leden van de raad van bestuur van NS in hun arbeidsovereenkomst vrijwillig afgezien van een variabele beloning.

#### Vraag 8

Kunt u aangeven in hoeverre de uitbreiding van de prestatie-indicatoren doorwerkt in de beoordeling en de daaraan gekoppelde boetes voor NS en of dit dus ook resulteert in meer en ook hogere boetemogelijkheden?

#### Antwoord 8

In de vervoerconcessie is opgenomen dat NS beoordeeld wordt op maximaal dertien prestatie-indicatoren. Bij de start van de concessie zijn twaalf prestatie-indicatoren benoemd (zie bijlage 2 van de concessie). De concessieverlener kan ten opzichte van de in bijlage 2 opgenomen prestatie-indicatoren dus nog maximaal één additionele prestatie-indicator voorstellen, wanneer sprake is van een groot reizigersbelang dat niet tot uitdrukking komt in de overige prestatie-indicatoren. Zo is vorig jaar een nieuwe aspirant prestatie-indicator voor de HSL ontwikkeld: punctualiteit HSL 15 minuten. Vanwege het nog lopende verbeterprogramma voor de prestaties op de HSL-Zuid is het echter nog niet mogelijk hiervoor bodem- en streefwaarden te bepalen en is deze prestatie-indicator nog niet van toepassing verklaard.

De wijzigingen in prestatie-indicatoren die met ingang van 2016 en 2017 zijn ingegaan, leiden niet tot uitbreiding van de set prestatie-indicatoren. In het sanctioneringsartikel van de vervoerconcessie (artikel 24) is de sanctioneringssystematiek omschreven. Deze systematiek wijzigt niet indien de set met prestatie-indicatoren wijzigt.

#### Vraag 9

Als NS volgend jaar wederom niet aan de bodemwaarde voldoet, gaat dit dan als de derde strike meetellen? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 9

In de brief van 10 maart 2015<sup>1</sup> is het beleidskader geschetst waarmee invulling wordt gegeven aan de mogelijkheid uit de Wet personenvervoer 2000 om bij wanprestatie de vervoerconcessie geheel of gedeeltelijk in te trekken. NS heeft voor de prestaties in 2016 een tweede boete gekregen voor de prestatie-indicator «HSL vervoercapaciteit in de spits», dit telt als een tweede strike. Deze prestatie-indicator is per 2017 gewijzigd. In het kader van het «three strikes principe» zie ik de vernieuwde prestatie-indicator als dezelfde prestatie-indicator. Als NS in 2017 opnieuw onder de bodemwaarde scoort, kan een derde boete worden uitgedeeld die als derde strike telt.

#### Vraag 10

Kunt u aangeven wat het precies betekent voor de beoordeling van de prestaties dat NS het verbeterprogramma vanaf 2017 continueert als programma onder de concessie? Wat betekent dit concreet voor een

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 585.

mogelijke straf bij de derde strike? Kan worden beaamd dat de continuering van het verbeterprogramma onder de concessie niet betekent dat NS met een schone lei begint? Met andere woorden, tellen de eerder opgelegde strikes mee?

Antwoord 10

Eerdere strikes vervallen niet door het feit dat het verbeterprogramma vanaf 2017 als programma onder de concessie wordt gecontinueerd. Eind 2016 heb ik uw Kamer geïnformeerd<sup>2</sup> over de sturing op de HSL-Zuid. Via het verbeterprogramma kan ik ook gericht sturen en handhaven op de acties die NS en ProRail ondernemen om de prestaties op de HSL-Zuid te verbeteren.

Vraag 11

Kunt u aangeven waarom het three-strikesprincipe is afgezwakt tot three strikes achter elkaar en waarom er dus niet gekozen is voor three strikes in totaal?

Antwoord 11

Het «three-strikes-principe» is een beleidsmatige invulling van de wettelijke mogelijkheid uit de Wet personenvervoer 2000 de vervoersconcessie geheel of gedeeltelijk in te trekken bij wanprestatie. Voor mij is daarbij altijd duidelijk geweest dat het moet gaan om 3 opeenvolgende strikes op dezelfde prestatie-indicator<sup>3</sup>. De kern van mijn beleid is om NS tot betere prestaties te bewegen. Als NS er na één of twee strikes in slaagt de prestaties op orde te brengen, is er geen reden de oude strikes vast te houden. Hiermee zou ik mijns inziens onterecht een zware sanctie boven de markt laten hangen. Dit is niet motiverend voor NS en geeft onrust bij het bedrijf en het personeel. In de loop van de jaren kunnen de redenen voor het niet voldoen aan de prestatie-indicator verschillen. Verder vergt het eventueel geheel of gedeeltelijk intrekken van de concessie een zware motiveringsplicht. Dit zijn voor mij redenen om niet vast te houden aan strikes als NS de prestaties weer op orde heeft.

Vraag 12

Waarom wordt in het three-strikes-outtraject gekozen voor samenwerking tussen NS en een andere partij en niet op het rechtstreeks gunnen aan een vervoerder die een beter plan neerlegt?

Antwoord 12

Het principe van three-strikes is in de kabinetsreactie op het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra, specifiek voor de HSL-Zuid aangescherpt<sup>4</sup>. Als samenwerking mogelijk is en de reiziger hiervan profiteert, is mijn inzet om met NS af te spreken dat zij gaat samenwerken met een andere partij. De reden voor deze aanscherping is dat de reiziger hiermee zo snel mogelijk betere prestaties kan krijgen. Het vervoer over de HSL-Zuid kan juridisch niet rechtstreeks aan een andere vervoerder worden gegund. Ik heb immers de vervoersconcessie al aan NS gegund. De mogelijkheid om na drie strikes de vervoersconcessie geheel of gedeeltelijk in te trekken, vervalt niet door de mogelijkheid dat NS gaat samenwerken met een andere vervoerder. Hiervan kan in dat geval nog altijd sprake zijn als samenwerking in praktijk niet mogelijk is of de samenwerking niet tot de gewenste prestaties leidt.

<sup>2</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 495

<sup>3</sup> Handelingen II 2015/16, nr. 99, item 7

<sup>4</sup> Kamerstuk 33 678, nr. 16

#### Vraag 13

Wat betekent het dat NS de prestatie-indicator «Vervoercapaciteit reizigers in de spits HSL-Zuid diensten (binnenland)» niet heeft gehaald in uw ogen? Klopt het dat dit telt als de zogenoemde tweede strike? Zo nee, waarom niet en welke norm wordt daarbij gehanteerd?

#### Antwoord 13

Het betekent dat de drukste trein in de spits op het drukste deel van de HSL minder kans op een zitplaats bood in de 2<sup>e</sup> klasse dan ik met NS had afgesproken. NS heeft hiervoor zowel over 2015 als in 2016 een boete gekregen. Een prestatie onder de afgesproken norm telt als een strike voor de betreffende prestatie-indicator. Dus het klopt dat dit telt als de 2<sup>e</sup> strike op dezelfde indicator.

#### Vraag 14

Hoe staat het met de marktverkenning waaruit moet blijken of de concessie voor de hogesnelheidslijn (HSL) beter door een andere vervoerder uitgevoerd kan worden? Is er al inbreng geleverd? Zo ja, door hoeveel partijen? Zo nee, waarom niet en wordt verwacht dat deze inbreng nog wordt geleverd?

#### Antwoord 14

De marktverkenning wordt momenteel uitgevoerd door een onafhankelijk bureau. Lopende het proces kan ik niet duiden hoeveel partijen er uiteindelijk inbreng zullen leveren, maar er zijn meerdere partijen die serieuze deelname overwegen en er zijn ook diverse partijen die hun medewerking reeds hebben toegezegd. Deze partijen werken momenteel aan het beantwoorden van de vragen die het bureau heeft gesteld. Het bureau verwacht dat de eerste inbreng binnen enkele weken ontvangen wordt. Zoals aangegeven in de Planningsbrief 2017<sup>5</sup> is de planning erop gericht uw Kamer na de zomer over de uitkomsten van de marktverkenning te informeren. Mede in het licht van de aandachtspunten die de Autoriteit Consument en Markt (ACM) in de technische briefing op 22 juni 2016 over de marktverkenning geschetst heeft, zal ik daarbij de hoogst mogelijke zorgvuldigheid betrachten ten aanzien van de omgang met bedrijfsvertrouwelijke gegevens.

#### Vraag 15

Klopt het dat als andere vervoerders dan NS verbetervoorstellen doen voor de HSL-concessie, zij geen zekerheid hebben dat, ook al doen zij een beter voorstel, de uitvoering daarvan ook aan hen kan worden opgedragen? Klopt het dat het recht aan NS is voorbehouden om de HSL-concessie uit te blijven voeren? Zo ja, waarom en in hoeverre vindt u dat dit andere marktpartijen stimuleert om inbreng te leveren? En zo nee, welke afspraken zijn er hierover dan gemaakt voor wat betreft de uitwerking van de marktverkenning?

#### Vraag 16

Klopt het dat als een ander voorstel als beter wordt aangewezen, de alternatieve vervoerders niet rechtstreeks gecontracteerd worden maar door tussenkomst van NS? Zo ja, waarom?

#### Antwoord 15 en 16

NS is de concessiehouder voor het vervoer over het hoofdrailnet inclusief de HSL tot 2025. Dat betekent dat ik gedurende de looptijd niet aan andere partijen kan vragen om HSL-diensten te rijden. NS kan dat wel doen. In de vervoerconcessie is in artikel 67, lid 3, namelijk de mogelijkheid opgenomen dat NS derden inzet voor het uitvoeren van verplichtingen in

<sup>5</sup> Kamerstuk 34 550 XII, nr. 70

de concessie. Dat gebeurt bijvoorbeeld al met NMBS en Thalys bij het internationaal vervoer. De marktverkenning is onder andere bedoeld om te weten of de prestaties van NS op de HSL kunnen verbeteren door binnen de kaders van de concessie samen te werken met andere vervoerders. Daarnaast is de marktverkenning ook een kans voor andere vervoerders om te laten zien welke prestaties ze kunnen leveren, in het geval zij zelf het vervoer over de HSL zouden verzorgen (dus bij beëindiging van de huidige concessie). Die kennis is nuttig voor toekomstige afwegingen over de inrichting van het vervoer over de HSL. Naar mijn mening kunnen beide situaties voor andere vervoerders een reden zijn om voorstellen in te dienen.

#### Vraag 17

Kunt u aangeven waarom u marktpartijen wil dwingen samen te werken met NS en bedrijfsgevoelige informatie wil laten delen voor een mogelijk toekomstige aanbesteding van de HSL?

#### Antwoord 17

Ik heb niet de intentie noch de mogelijkheid om marktpartijen te dwingen tot samenwerking met NS. Naast de in het antwoord op vraag 15 en 16 genoemde doelen, brengt de marktverkenning tevens de interesse van marktpartijen in kaart om samen te werken met NS. Om een zorgvuldige omgang met bedrijfsvertrouwelijke gegevens te borgen (zie ook mijn antwoord op vraag 14) wordt de marktverkenning door een onafhankelijk bureau uitgevoerd die de nodige waarborgen treft, zodat er voor marktpartijen een veilige omgeving is om informatie te verstrekken. Het delen van bedrijfsgevoelige informatie van andere vervoerders met NS is tijdens de uitvoering van de marktverkenning in principe niet aan de orde. Hooguit indien en voor zover dit voor de toetsing van voorstellen noodzakelijk is en alleen als de betreffende marktpartij daar toestemming voor geeft. Indien uit de marktverkenning blijkt dat er haalbare ideeën voor samenwerking zijn om de prestaties te verbeteren en NS op de betreffende prestatie-indicator twee keer onder de norm heeft gepresteerd, vraag ik NS om samenwerking voor te bereiden, zodat die na een eventuele derde strike geëffectueerd kan worden. In de voorbereidingsfase zal bezien moeten worden hoe partijen informatie met elkaar kunnen uitwisselen om samenwerking binnen de mededingingsrechtelijke kaders mogelijk te maken.

#### Vraag 18

Kunt u aangeven binnen hoeveel jaar er op de HSL een andere marktpartij dan NS hogesnelheidsvervoer zou kunnen leveren, mocht de Kamer daartoe besluiten?

#### Antwoord 18

De markt voor internationaal personenvervoer per spoor staat ook nu al open voor andere marktpartijen dan NS (open access). Daarbij zal de ACM vooraf toetsen of het hoofddoel van nieuwe verbindingen internationaal vervoer is en tevens of het economisch evenwicht van de bestaande concessie niet te veel in het gedrang komt.

Als het gaat om het vervoer binnen de concessie, dan kan alleen de concessieverlener besluiten tot intrekking van de concessie, of een deel daarvan als er sprake is van wanprestatie. In de brief van 10 maart 2015<sup>6</sup> is als beleidskader geschetst dat drie keer achtereenvolgend onderpresteren ten opzichte van de bodemwaarde van dezelfde prestatie-indicator gezien wordt als een indicatie voor wanprestatie. Een besluit tot intrekking moet zorgvuldig worden afgewogen en proportioneel zijn. De timing van een eventuele intrekking van het HSL-deel van de vervoerconcessie is

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 585.

afhankelijk van het moment waarop een derde strike ontstaat, de voorbereidingstijd die nodig is voor besluitvorming over toepassing van deze sanctie en de tijd die nodig is om een aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid te organiseren.

#### Vraag 19

Kunt u aangeven of nog steeds cijfermatig onderbouwd kan worden dat de optie «HSL-Zuid onderbrengen in het Hoofdrailnet» waardoor NS het vervoer blijft uitvoeren, nu vijf jaar nadat dit eind 2011 als beste optie aan de Kamer werd gepresenteerd<sup>7</sup>, nog steeds de beste optie is? Kunt u een geactualiseerde berekening hiervan aan de Kamer sturen?

#### Antwoord 19

In 2011 is ervoor gekozen om de HSL-Zuid onder te brengen in de hoofdrailnet-concessie, met het oog op het waarborgen van de continuïteit van het vervoer op de HSL-Zuid en het realiseren van kwaliteitsverbeteringen op het Hoofdrailnet. De spoorweginfrastructuur kon hierdoor beter worden benut ten behoeve van de reiziger. Hierbij zijn ook nieuwe financiële afspraken gemaakt met NS, waarover de Kamer is geïnformeerd<sup>8</sup>. De vervoerconcessie met NS loopt tot 2025. Een nieuwe financiële onderbouwing hiervan, al dan niet gericht op de HSL-Zuid is tussentijds niet aan de orde. In de vervoerconcessie is afgesproken (artikel 25) om in 2019 een «midterm review» uit te voeren. De vraag of de ingroei van de HSL-Zuid diensten is gerealiseerd conform afspraak, is daarbij expliciet aan de orde.

#### Vraag 20

Wat gebeurt er als er niets uit de marktverkenning komt en NS volgend jaar voor de derde keer de prestatie-indicator niet haalt? Bent u bereid op basis van onvolledige informatie met betrekking tot de intentie van mogelijke bidders een gunningsproces voor de HSL te organiseren? Welke scenario's worden er nu voorbereid voor deze gunning en kunnen deze met de Kamer worden gedeeld?

#### Antwoord 20

Ik wil niet vooruit lopen op de uitkomsten van de marktverkenning en een mogelijke derde strike. Het opnieuw aanbesteden van de HSL-Zuid is op dit moment niet aan de orde.

#### Vraag 21

Kunt u aangeven welke prestaties per lijn geboekt zijn, nu NS zelf zegt «wij willen transparant zijn over onze prestaties, omdat dit past bij onze maatschappelijke positie»?

#### Antwoord 21

Veel van de prestaties op individuele lijnen zijn terug te vinden op de websites van NS en ProRail. ProRail maakt de prestaties over betrouwbaarheid van individuele lijnen openbaar via haar website <https://prestaties.prorail.nl>. Zo is daar de treinpunctualiteit van reizigersvervoerders gemeten op 3 minuten te zien. NS publiceert via haar de website <http://www.ns.nl/reisinformatie/service-verbeteren/druktemelden-in-de-trein.html> per traject het aantal druktemeldingen (dagelijks) en een analyse (wekelijks). Daarnaast rapporteert NS ook maandelijks over prestaties op het hoofdrailnet: [http://www.ns.nl/binaries/\\_ht\\_1493969041736/content/assets/ns-nl/over-ns/2017/klantoordelen-en-prestaties.pdf](http://www.ns.nl/binaries/_ht_1493969041736/content/assets/ns-nl/over-ns/2017/klantoordelen-en-prestaties.pdf)

<sup>7</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 343.

<sup>8</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 343



Ik reken NS af op de afgesproken prestatie-indicatoren. De realisatiecijfers worden samengesteld uit de prestaties op verschillende lijnen. Daarbij zal het zo zijn dat op de ene lijn beter wordt gepresteerd dan op de andere lijn. Met deze concessie wordt NS aangestuurd op een beperkt aantal indicatoren. Ik vind het belangrijk dat het prestatieniveau over het hele hoofdrailnet op orde is.

Maar omdat voor de individuele reiziger een gemiddeld goede prestatie niet voldoet, stuur ik ook op negatieve uitschieters. Over 2016 beoordeelde ik NS hierbij op de prestatie-indicator «aandachtstrajecten ten aanzien van vervoercapaciteit in de spits» en NS en ProRail op de prestatie-indicator «aandachtstrajecten voor reizigerspunctualiteit». Deze indicatoren zien op de slechtste trajecten en zijn bedoeld om NS en ProRail erop te sturen dat ook op die trajecten boven een bepaald minimum gepresteerd wordt. Vanaf 2017 zijn deze indicatoren vervangen door de prestatie-indicatoren «Top 10 drukke treinen» en «Reizigerspunctualiteit 15 minuten HRN».

Vraag 22

Kunt u aangeven op welke termijn de complexiteit op de HSL-corridor geen belemmering meer is?

Antwoord 22

Om de complexiteit van de HSL-corridor te verminderen heb ik een budget van € 60 miljoen gereserveerd voor infrastructurele maatregelen die op middellange termijn gerealiseerd kunnen worden<sup>9</sup>. ProRail en NS doen binnenkort een investeringsvoorstel voor maatregelen om uitval bij harde wind te voorkomen en om een betere overgang tussen hogesnelheidsspoor en conventioneel spoor te realiseren. In het najaar zal ik uw Kamer bij de eerstvolgende Voortgangsrapportage HSL-Zuid over de uitwerking informeren<sup>9</sup>. Intussen nemen NS en ProRail extra operationele maatregelen om met de complexiteit van zowel het materieel als de infrastructuur om te gaan. Deze maatregelen zijn opgenomen in het verbeterprogramma, dat ik op 13 december 2016<sup>10</sup> aan uw Kamer heb gestuurd.

Vraag 23

Kunt u aangeven of de beoordeling van zitplaatskansen op de top tien drukste trajecten ook in de spits plaatsvindt?

Vraag 24

Kunt u aangeven of de beoordeling van zitplaatskansen op de top tien drukste trajecten ook bij sprinters plaatsvindt of alleen bij intercity's?

Antwoord 23 en 24

Ja. De indicator top 10 drukke treinen HRN betreft de kans dat een reiziger die tijdens de spits in de trein stapt op één van de vooraf geselecteerde 10 drukste trajecten geen vervoerplaats heeft. Met geen vervoerplaats bedoelen we dat de reiziger bij zijn vertrekstation en/of bij het overstapstation op zijn reis in een trein instapt waarbij het totaal aantal reizigers groter is dan het aantal vervoerplaatsen. Het gaat daarbij om zowel intercity's als sprinters. De 10 drukste reisrelaties worden voor ieder kalenderjaar opnieuw bepaald.

<sup>9</sup> Deze rapportage wordt rond 1 oktober aan uw Kamer gestuurd.

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 666

#### Vraag 25

Kunt u aangeven in hoeverre reistijdverbetering ook als prestatie-indicator wordt gebruikt voor de top tien drukste trajecten en wat daarvan de prestaties waren van de afgelopen jaren?

#### Antwoord 25

Reistijdverbetering is geen prestatie-indicator, ook niet voor de top tien drukste trajecten. Zie antwoord op vraag 23 voor een nadere toelichting op de voor de top 10 drukste trajecten gehanteerde definitie in 2016.

De dienstregeling is de verantwoordelijkheid van NS binnen de kaders die ik in de concessie gesteld heb. NS streeft er bij een nieuwe dienstregeling altijd naar zo veel mogelijk verbeteringen aan te brengen voor zo veel mogelijk reizigers, ten koste van zo weinig mogelijk nadeel voor zo weinig mogelijk reizigers. NS probeert in dit kader de reistijd zo kort mogelijk te maken.

#### Vraag 26

Kunt u de punctualiteit per lijn inzichtelijk maken of in ieder geval de punctualiteit van de top tien slechtste lijnen en dit het liefst ook met terugwerkende kracht van de jaren hiervoor, zodat de Kamer kan controleren hoe deze punctualiteit zich per lijn ontwikkelt? (NS-rapp. 9)

#### Antwoord 26

Zie antwoord vraag 21.

#### Vraag 27

Kunt u aangeven of de «stop tonend sein»-passages (STS-passages) in 2016 tot (bijna) ongelukken hebben geleid? Zo ja, welke?

#### Antwoord 27

Uit door ILT vastgestelde cijfers blijkt dat er in 2016 op het hoofdspoor 100 STS-passages waren. Bij 33 daarvan is het zogenaamde gevaarpunt bereikt, waarvan in twee gevallen sprake is geweest van een aanrijding. In Maastricht is een reizigerstrein in de flank van een rangeerdeel gereden. Op de Maasvlakte is een goederentrein achterop een andere goederentrein gereden. Zoals gebruikelijk zal aan het eind van het jaar het jaarverslag spoorveiligheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) naar uw Kamer worden gestuurd. Hierin zal nader ingegaan worden op de meerjarige ontwikkeling van het aantal STS-passages en de achtergronden en oorzaken van de prestaties met betrekking tot STS-passages in 2016.

#### Vraag 28

Kunt u nader verklaren waarom het aantal STS-passages niet is afgenomen?

#### Antwoord 28

Hiervoor is nog geen directe verklaring. Tot 2014 is het jaarlijkse aantal STS-passages op het gehele spoorwegnet gestaag gedaald. Sinds 2014 lijkt dat aantal te stabiliseren rond de 100. De passage in de brief waar u naar verwijst betreft specifiek de resultaten van NS. Het aantal STS-passages van NS was in 2016 iets hoger dan in 2015. Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 27 zal de ILT in haar jaarverslag spoorveiligheid een nadere duiding geven van de prestaties met betrekking tot STS-passages in 2016.

#### Vraag 29

Kunt u aangeven hoe de relatie is tussen de zitplaatsgarantie, beschikbaar materieel en tekort aan treinen enerzijds en het aanbod van een regionale

vervoerder anderzijds om door samenwerking meer capaciteit te genereren?

Antwoord 29

NS heeft met de vervoerconcessie een exclusief recht gekregen om op het hoofdrailnet te rijden. Daarbij moet NS voldoen aan de normen voor onder meer zitplaatskans. Binnen de concessie is het voor NS mogelijk om de samenwerking aan te gaan met andere vervoerders. De dienstverlening van Thalys op de HSL is hier een voorbeeld van. NS heeft expliciet gezien, in het kader van het maatregelenpakket aanpak te drukke treinen, of andere vervoerders materieel beschikbaar hadden om dit probleem aan te pakken. Dat was niet het geval.

Vraag 30

Klopt het dat NS daar de ruimte niet toe biedt en dus niet toelaat dat andere vervoerders op de trajecten gaan rijden (bijvoorbeeld op de lijn Zwolle-Leeuwarden)?

Vraag 31

Kunt u aangeven wat de motieven zijn van NS om niet aan deze vorm van samenwerking mee te doen?

Antwoord 30 en 31

Op het traject Zwolle-Leeuwarden hebben de provincie Fryslân en NS in 2012 afgesproken om toe te werken naar een dienstregeling met twee Intercity's en twee Sprinters Leeuwarden-Meppel, waarbij een sprintertrein per uur wordt toegevoegd. Doordat er een frequentere verbinding ontstaat kan ook de tweede intercity per uur in dit model worden versneld. Door problemen met de tractie- en energievoorziening bleek het niet mogelijk om per dienstregeling 2017 de aangevraagde vier treinen per uur op het spoor te brengen. NS heeft vervolgens met ProRail en regionale partijen gezocht naar een oplossing, zoals de inzet van dieselmaterieel van NS. Ook is onderzocht of het aanbod van Arriva om dieselmaterieel ter beschikking te stellen, kon bijdragen aan deze oplossing. Per ingang van de dienstregeling 2017 bleek dit niet het geval. Door aanpassingen aan de infrastructuur zal per dienstregeling 2018 wel een extra sprintertrein kunnen worden toegevoegd op dit traject en kan de tweede intercity worden versneld.

Vraag 32

Heeft u juridische instrumenten om NS te dwingen tot samenwerking?

Antwoord 32

NS dient volgens artikel 12 van de concessie op trajecten waar samenloop mag plaatsvinden samen te werken met regionale spoorvervoerders en tot afspraken te komen over de operationele aspecten. Ik kan NS niet dwingen om met andere vervoerders samen te werken om de zitplaatskans te verhogen. Zie verder mijn antwoord op vraag 29.

Vraag 33

Welke afspraken heeft u met NS gemaakt om de prestaties te verbeteren? Welke norm hanteert u om deze vervolgens te beoordelen?

Antwoord 33

De prestatie-indicatoren en de programma's onder de concessie zijn belangrijke instrumenten om te sturen op verbetering van de prestaties. In de Vervoerconcessie is voor elke prestatie-indicator een bodemwaarde afgesproken, daar mogen de prestaties niet onder komen, en een streefwaarde, waar de prestaties van NS naar toe moeten groeien. Halverwege de concessie, bij de midterm review in 2019, wordt beoor-

deeld in hoeverre NS deze streefwaarden gehaald heeft. NS moet elk jaar in haar Vervoerplan de progressiewaarden opnemen en beschrijven op welke wijze NS naar de streefwaarden toegroeit. In 2016 zijn de prestatie-indicatoren van NS herijkt om te kijken of ze nog aansluiten bij de gewenste sturing. Voor de uitkomst hiervan verwijs ik u naar mijn eerdere brief van 13 december 2016<sup>11</sup>.

#### Vraag 34

Kunt u aangeven waarom NS in het kader van punctualiteit een marge heeft van vijf minuten en de regionale vervoerders geen marge hebben?

#### Vraag 34

Met NS en ProRail zijn prestatieafspraken met harde normen gemaakt over de reizigerspunctualiteit op 5 en op 15 minuten. Hierdoor bestaat een prikkel om kleine en grotere vertragingen, met welke oorzaak dan ook, te voorkomen. In de reizigerspunctualiteit worden vertraging, uitval van treinen en het niet halen van een overstap van de reizigers die van deze dienst gebruik maken meegenomen. Daarnaast meet ProRail voor de treinen van alle vervoerders de treinpunctualiteit, die wordt gemeten op 3 minuten. In het Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer (MIPOV) dat door CROW/KpVV is opgesteld is vastgelegd dat treinpunctualiteit door alle vervoerders moet worden bijgehouden in de categorieën tot 1, 2 of meer dan 2 minuten te vroeg en tot 1, 2, 3, 5, 15 en meer dan 15 minuten te laat. Een treinpunctualiteit van 3 of 5 minuten wordt het meest gebruikt om aan te duiden of een trein op tijd is.

#### Vraag 35

Kunt u aangeven in hoeverre de indicatoren voor ProRail en NS voor wat betreft de treinpunctualiteit van de HSL elkaar onderling beïnvloeden en hoe wordt vastgesteld wie exact voor welke prestatie verantwoordelijk is?

#### Antwoord 35

In 2016 hadden NS en ProRail verschillende indicatoren voor de punctualiteit op de HSL-Zuid. NS werd beoordeeld op Reizigerspunctualiteit, voor zover uitval, vertraging of gemiste aansluitingen door NS veroorzaakt werden. ProRail werd beoordeeld op treinpunctualiteit (uitval en gemiste aansluitingen tellen daarin niet mee), ongeacht of de oorzaak voor vertraging bij NS, ProRail of derden (bijvoorbeeld weersomstandigheden) lag. In beide gevallen was de prestatienorm (hoeveel procent van de reizigers respectievelijk treinen op tijd moesten zijn) ook afgestemd op de hoeveelheid oorzaken die meetellen.

Met ingang van 2017 heb ik dit aangepast, mede op verzoek van NS en ProRail, omdat het voor de reiziger niet uitmaakt of hij te laat is door toedoen van NS, ProRail of externe oorzaken. Daarom geldt nu voor de HSL een gezamenlijke indicator voor Reizigerspunctualiteit op 5 minuten (net als voor het gehele hoofdrailnet). Alle oorzaken tellen mee en beide organisaties worden op het totaal afgerekend. Voor de interne prestatiebesturing bij NS en ProRail wordt bijgehouden wie waarvoor verantwoordelijk is, zodat ze daar gericht actie op kunnen ondernemen. Een gezamenlijke indicator voorkomt dat energie gaat zitten in discussies tussen beide organisaties over de situaties waar die verantwoordelijkheid niet meteen duidelijk is.

#### Vraag 36

Kunt u aangeven op welke wijze in de nieuwe gezamenlijke prestatie-indicator «reizigerspunctualiteit 5 min HSL» gewaarborgd is dat uitval, punctualiteit en gehaalde aansluitingen niet even zwaar meetellen, maar

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 666

dat vanuit het perspectief van de reiziger geoordeeld wordt en dus uitval zwaarder meetelt?

#### Antwoord 36

In de indicator Reizigerspunctualiteit tellen alle oorzaken even zwaar mee voor vertraging in de realisatiecijfers, omdat het voor de reiziger juist niet uitmaakt of hij te laat is door een vertraagde trein, een uitgevallen trein of een gemiste aansluiting. De prestatie-indicatoren zijn vooraf geconsulteerd bij de consumentenorganisaties in het Locov. Zij steunen deze opzet. NS en ProRail moeten dus zorgen dat zo min mogelijk treinen uitvallen en dat de treinen die rijden zo min mogelijk vertraagd zijn. Deze prestatienorm biedt NS en ProRail tot op zekere hoogte ruimte om een eigen afweging te maken in het belang van de reiziger. Soms kan het verstandig zijn om een trein met relatief weinig reizigers uit te laten vallen, om daarmee vertraging van een of meer drukkere treinen te voorkomen, zodat de overlast voor reizigers in totaal zo klein mogelijk is. Daar moet steeds vanuit het belang van de reiziger een optimum in gezocht worden.

#### Vraag 37

Hoe wordt in het systeem voorkomen dat er een perverse prikkel ontstaat die tot onnodig uitval van treinen gaat leiden als gevolg van het feit dat de punctualiteit van de resterende treinen kan verbeteren als een trein wordt geschrapt of komt te vervallen? Maakt dat het probleem voor de reiziger niet groter (geen trein/geen zitplaats)?

#### Antwoord 37

In de prestatie-indicator Reizigerspunctualiteit tellen zowel uitval, vertraagde treinen en gemiste aansluitingen mee, omdat het voor de reiziger niet uitmaakt waardoor hij vertraagd is. Daardoor wordt een perverse prikkel binnen het prestatiegebied betrouwbaarheid juist voorkomen. Daarnaast zijn er ook prestatie-indicatoren voor NS op het gebied van zitplaatskansen. Binnen alle gestelde kaders hebben NS en ProRail de ruimte om in de bijsturing te bepalen welke oplossing – trein(en) schrappen of laten doorrijden – afhankelijk van de specifieke situatie het meest optimaal is voor alle reizigers (ook in andere treinen).

#### Vraag 38

Kunt u aangeven op welke wijze geschrapte treinen in een vooraf aangepaste dienstregeling in verband met slechte weersverwachtingen worden meegewogen in de punctualiteitscijfers?

#### Antwoord 38

Alle treinritten die vanwege een vooraf aangepaste dienstregeling in verband met slechte weersverwachtingen niet uitgevoerd worden, tellen mee in de prestatie-indicatoren voor NS en ProRail ten aanzien van reizigerspunctualiteit als opgeheven/vervallen treinen, en hebben daarmee een negatief effect op de score. Er is daarmee dus geen sprake van een perverse prikkel voor NS en ProRail om onnodig een aangepaste dienstregeling in te voeren om daarmee de reizigerspunctualiteit overeind te houden<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Dit geldt niet alleen bij het vooraf aanpassen van de dienstregeling als gevolg van extreem weer, maar voor alle aanpassingen die minder dan 48 uur voor ingang van de dienstregeling worden aangekondigd. Daarbij telt voor ProRail, behalve reizigerspunctualiteit, ook nog een prestatie-indicator mee die ziet op de aankomstpunctualiteit. Die indicator rekent alleen met daadwerkelijk gereden treinen. Uitval wordt door ProRail apart inzichtelijk gemaakt door middel van de informatie-indicator uitval van reizigerstreinen.

#### Vraag 39

Kunt u aangeven waarom er niet voor gekozen is om bij slechte weersverwachtingen coulanter te zijn richting NS als het gaat om punctualiteit in plaats van de huidige praktijk waar de reiziger al bij voorbaat wordt geconfronteerd met de uitval van de helft van de treinen en dus veelal een grotere overlast ervaart.

#### Antwoord 39

Als NS en ProRail de dienstregeling landelijk aanpassen, betekent dit dat er met ongeveer 20% minder treinen wordt gereden. De treinen worden dan wel zoveel mogelijk verlengd. Dit creëert meer ruimte voor bijsturing tijdens verstoringen, waardoor olievlekwerking van verstoringen wordt voorkomen en NS en ProRail beter «in control» kunnen blijven bij zware weersomstandigheden. Bij het vaststellen van de bodemwaarde van de prestatie-indicatoren is het omgaan met slechte weersomstandigheden en incidenten meegewogen. Het preventief aanpassen van de dienstregeling is niet iets waar NS en ProRail eenvoudig toe overgaan. Dat doen zij alleen wanneer het noodzakelijk is voor de betrouwbaarheid van het hele spoornetwerk. Mijn ministerie heeft hiervoor duidelijke criteria met NS en ProRail en met uw Kamer afgesproken.

#### Vraag 40

Klopt het dat voor goederentreinen dezelfde criteria (drie minuten vertraging is een strafpunt) gelden als voor passagierstreinen? Is het niet zo dat een trein vol forenzen een objectief groter belang heeft bij een dergelijke punctualiteit dan bijvoorbeeld een trein vol steenkolen? Leidt een uniforme prestatie-indicator dan niet ook hier tot de verkeerde keuzes?

#### Antwoord 40

De prestatie-indicatoren die ik met ProRail heb afgesproken voor de punctualiteit van goederentreinen en de punctualiteit van reizigerstreinen zijn ongeveer dezelfde. De punctualiteit van goederentreinen ziet op (de toename van) de vertraging op een verbinding gemeten op 3 minuten en de punctualiteit van regionale reizigersvervoerders ziet op de aankomst-punctualiteit, ook wel treinpunctualiteit, gemeten op 3 minuten. Op het hoofdrailnet wordt de reizigerspunctualiteit van reizigerstreinen op 5 minuten gemeten, deze ziet behalve op treinpunctualiteit ook op de gehaalde aansluitingen en de uitval van treinen.

Goederenvervoerders en verladers hebben, net als reizigers, belang bij het punctueel rijden van de treinen. IenM en ProRail hebben echter geconstateerd dat de huidige set indicatoren die ziet op spoorgoederen, niet goed aansluit bij de wensen van de spoorgoederensector: punctualiteit gemeten op 3 minuten is voor hen minder van belang dan het kunnen blijven rijden. Bovendien is gebleken dat het prestatiegebied «doorlooptijd van goederen» en de prestatie-indicator «punctualiteit goederen» uit de concessie leiden tot tegengestelde sturing. Daarom ontwikkelen IenM, ProRail en de spoorgoederensector op dit moment een prestatie-indicator die de huidige prestatie-indicator vervangt en beter aansluit bij de gewenste sturing.

#### Vraag 41

Kunt u garanderen dat het hoogfrequent rijden niet resulteert in een langere reistijd doordat treinen door drukte op het spoor delen van het traject langzamer moeten rijden, zoals nu al gebruikelijk is op de drukste trajecten?

#### Antwoord 41

Gezien de vele factoren die een rol spelen bij het opstellen van een dienstregeling is het niet mogelijk om langjarige garanties te geven over de exacte reistijden. Vervoerders en ProRail werken elk jaar een zo goed mogelijke passende dienstregeling met aantrekkelijk reistijden voor zoveel mogelijk reizigers uit. Daarbij staat het reizigersbelang voorop, maar zijn keuzes onvermijdelijk. In de dienstregeling dient onder andere rekening te worden gehouden met de kaders van de vervoerconcessie van het hoofdrailnet, benodigde frequenties, gewenste aansluitingen, wensen van consumentenorganisaties en regionale overheden, benodigde capaciteit voor goederenvervoerders en de beschikbare infrastructuur. Door de hogere frequenties op delen van het netwerk (elke tien minuten een trein op het traject Amsterdam-Utrecht-Eindhoven) nemen de reistijden voor grote groepen reizigers af.

#### Vraag 42

Kunt u aangeven hoe het hoogfrequent rijden zich verhoudt tot de praktijk waarbij NS op voorhand al de helft van zijn dienstregeling schrapt bij het eerste sneeuwvlokje, de eerste donderklap of de eerste windvlaag?

#### Antwoord 42

Aan de invoering van hoogfrequent spoorvervoer in de dienstregeling 2018 tussen Amsterdam-Utrecht-Eindhoven is een zeer intensief voorbereidingsproces van NS en ProRail vooraf gegaan. Daarbij zijn door NS en ProRail op basis van ervaringen met de winterweeraanpak, diepgaande analyses uitgevoerd welke aanvullende maatregelen nodig zijn om een hoogfrequente dienstregeling betrouwbaar te kunnen uitvoeren en op een verantwoorde wijze in te spelen op (grote) verstoringen.

Ik deel op basis van de ervaringen uit de afgelopen jaren niet het beeld dat er lichtzinnig wordt besloten tot het schrappen van een groot deel van de treinen. Zoals ik heb aangegeven in mijn beantwoording van vraag 39, wordt op basis van de overschrijding van de met mijn ministerie en met uw Kamer afgesproken alerteringscriteria<sup>13</sup>, door ProRail en NS besloten of de dienstregeling bij extreem weer moet worden aangepast. Het opheffen van treinen tijdens een uitgedunde dienstregeling telt bovendien mee in de prestatie-indicatoren ten aanzien van de reizigerspunctualiteit. Dit is, naast het geschade reizigersbelang, een extra reden voor NS en ProRail om hier niet zomaar toe te besluiten.

#### Vraag 43

Hoe beoordeelt u de verbeterprogramma's die NS nu heeft en wat zijn de specifieke maatregelen die op basis van de laatste resultaten zijn genomen? Komen deze voldoende tegemoet aan de eerder gemaakte afspraken en het uitgangspunt dat de reiziger op de eerste, de tweede en de derde plaats moet komen? Hoe beoordeelt u de samenwerking tussen NS en ProRail in dezen?

#### Antwoord 43

In de verbeterprogramma's onder de vervoerconcessie heb ik met NS duidelijke afspraken gemaakt over de maatregelen die moeten worden gerealiseerd. Dat betekent dat mijn ministerie nauwer betrokken is bij de uitvoering van maatregelen dan bij onderwerpen waarbij ik NS op output aanstuur via prestatie-indicatoren. Zoals ik bij de jaarverantwoording 2016 heb aangegeven vind ik in het algemeen de uitvoering van de verbeterprogramma's door NS voldoende. Indien NS de in het programma gemaakte afspraken niet na kan komen of onvoldoende nakomt, treed ik hierover in overleg en spreek NS er op aan.

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 693

#### Vraag 44

Kunt u aangeven hoe de financiering van de verbeteringen op stations is geregeld? Klopt het dat NS en ProRail de verbouwingen bekostigen, maar dat vooral NS er de vruchten van plukt, omdat de verbeteringen leiden tot meer reizigers en meer klandizie bij de winkels van NS? Wordt daar ook voor afgerekend door NS? Krijgt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en/of de belastingbetaler wat terug van de extra omzet?

#### Antwoord 44

IenM financiert verbeteringen aan stations die nodig zijn om een goed reisproduct aan de reiziger aan te bieden zodat deze zich op een veilige, prettige, logische en snelle manier door een station kan verplaatsen. De verbeteringen op stations worden voor het overgrote deel in projectverband gerealiseerd alsmede vanuit een aantal programma's, zoals de verbeteraanpak stations (onderdeel van Beter en Meer) en het programma toegankelijkheid. Daarbij worden met alle belanghebbende partijen financiële bijdragen afgesproken.

De bijdrage van ProRail wordt gefinancierd uit het Infrastructuurfonds en is opgenomen in het MIRT. Bij de zogenoemde Nieuwe Sleutelprojecten, de verbouwing van een aantal grote stations, heeft NS mede gefinancierd. Ook op kleine stations waar geen tot nauwelijks rendement wordt gemaakt investeert NS in verbeteringen.

In algemene zin geldt dat als er sprake is van een reizigers- en/of klantengroei op stations de opbrengsten van NS (Stations) zullen stijgen en daarmee de bijdrage aan de NS groep. Via de dividendafdracht wordt een positieve bijdrage aan het totale resultaat van de NS groep deels weer uitgekeerd aan de staat. De Minister van Financiën maakt als aandeelhouder afspraken over de dividendafdracht van de NS groep.

#### Vraag 45

Kunt u aangeven wat de infrastructurele mogelijkheden zijn om de prestaties op het HSL-traject te verbeteren en wat de kosten/baten daarvan zijn?

#### Antwoord 45

Op 13 december 2016<sup>14</sup> is het verbeterprogramma van NS en ProRail naar de Kamer gestuurd. Daarin zijn ook mogelijke infrastructurele maatregelen opgenomen om de prestaties op de HSL-corridor op middellange termijn te verbeteren. NS en ProRail doen hier voor de zomer een eerste voorstel voor een investeringspakket. Ik heb € 60 miljoen gereserveerd voor verhoging van de betrouwbaarheid op de HSL-Zuid. Om de betrouwbaarheid op het niveau van het hoofdrailnet te krijgen («systeemsprong») zijn verdergaande en duurdere maatregelen nodig. Met NS en ProRail is afgesproken dat zij hierover uiterlijk begin 2018 adviseren, zodat een nieuw kabinet hierover een afweging kan maken.

#### Vraag 46

Kunt u aangeven welke extra kosten gemoeid gaan met de duurzaamheidsagenda van ProRail? (*ProRail jaarrapportage 2016, pag. 13*)

#### Antwoord 46

ProRail heeft de ambitie om in 2030 volledig energieneutraal te opereren; een ambitie die ik van harte ondersteun en die bijdraagt aan het bereiken van de duurzaamheidsdoelen van IenM. ProRail maakt hiervoor sluitende business cases die over enkele jaren terug verdiend worden. Soms moeten hiervoor extra initiële kosten gemaakt worden (bijvoorbeeld bij de

<sup>14</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 666



aanleg van zonnepanelen). Daarbij is het uitgangspunt dat de investering zich binnen de levensduur van het systeem terugbetaalt. Op termijn zullen enkele maatregelen zelfs kostenbesparend zijn (LED-verlichting met sensoren e.d.). Daarnaast heb ik ProRail met de beleidsprioriteitenbrief gevraagd om in 2018 inzichtelijk te maken hoe zij een duurzamer beheer en onderhoud van haar assets kan bereiken en welk effect dit op de benodigde middelen heeft zodat ik hierover een afgewogen besluit kan nemen.

#### Vraag 47

Wanneer staan alle nieuwe treinstellen op de rails, die vanaf 2016 worden toegevoegd? Is dat dan voldoende of blijven er knelpunten door tekorten?

#### Antwoord 47

Eind 2015 heb ik NS gevraagd alles op alles te zetten om de vervoercapaciteit te verbeteren. Dit heeft geresulteerd in een uitgebreid maatregelenpakket<sup>15</sup>. Een deel daarvan loopt in 2017 door. De maatregel die de meeste extra zitplaatsen oplevert – de instroom van Flirt treinstellen – is met ingang van de nieuwe dienstregeling gestart. Alle Flirt treinstellen staan naar verwachting van NS in het derde kwartaal 2017 op de rails. Daarnaast heeft NS nieuw sprintermaterieel besteld dat vanaf eind 2018 gefaseerd instroomt (sprinter nieuwe generatie ofwel SNG). NS verwacht dat de SNG in het vierde kwartaal van 2019 volledig is ingestroomd. Tenslotte stroomt vanaf december 2020 de nieuwe intercity vloot in (Intercity Nieuwe Generatie ofwel ICNG) voor het binnenlandse vervoer over de HSL-Zuid. NS verwacht in het vierde kwartaal van 2021, conform de concessie, alle ICNG's op de rails te hebben staan ten behoeve van de IC direct verbindingen tussen Amsterdam en Rotterdam – Breda. Instroom van ICNG voor de IC Den Haag – Eindhoven volgt in de fase daarna. NS investeert hiermee zodanig in nieuw materieel dat op middellange termijn aan de verwachte vraag naar personenvervoer op het spoor tegemoet wordt gekomen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema

---

<sup>15</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 650