

Lijst van vragen

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de **Actualisatie vervoerconcessie NS en addendum beheerplan ProRail 2020-2021** (Kamerstuk 29 984, nr. 917).

De voorzitter van de commissie,
Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

- | Nr | Vraag |
|----|---|
| 1 | Hoe worden punctualiteits- en klanttevredenheidscijfers gemeten? Gebeurt dit per traject, zodat het mogelijk wordt om prestaties te kunnen vergelijken? Kunt u zo ook beter sturen op slecht presterende treinen/trajecten? |
| 2 | Worden OV-Klantenbarometercijfers voor andere vervoerders op trajectniveau gemeten? Zo ja, gaat dat ook gelden voor de concessie voor het hoofdrailnet (HRN)? Zo nee, waarom niet? |
| 3 | Komen de resultaten uit de OV-Klantenbarometer beschikbaar via open data? |
| 4 | Hoe zijn de bodem- en streefwaarden voor 'klantoordeel sociale veiligheid' tot stand gekomen? Zijn deze onafhankelijk opgesteld? |
| 5 | Waarop is de indicator 'drukke treinen in de spits' gebaseerd? Waarom mogen er per week 110 treinen te druk zijn? Wat zijn de cijfers van voor de coronacrisis? Levert deze indicator een prikkel op om een beter product te leveren? |
| 6 | Waarom is gekozen voor een bodemwaarde van 82,1% voor de reizigerspunctualiteit op de hogesnelheidslijn (hsl)? Ligt dit nu voor de rest van de concessieperiode vast? Op welke momenten wordt de impact van de nieuwe windschermen en de komst van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) verwerkt in nieuwe bodem- en streefwaardes voor de hsl? Is hier nog mogelijkheid toe binnen deze concessie? |
| 7 | Hoe is geborgd dat de concessie voor het HRN Mobility as a Service (MaaS)-waardig is? |
| 8 | Waarom wordt aan artikel 2, vierde lid, toegevoegd dat de ontwikkeling |

van integrale vervoersdiensten niet leidt tot nieuwe samenloop(trajecten)? Wat is de reden om uitbreiding van samenlooptrajecten op voorhand uit te sluiten? Wat betekent dit concreet voor de verdere decentralisatie van spoorlijnen in de resterende concessieperiode tot 2025? Blijft decentralisatie, maar ook het eventueel doortrekken van verbindingen voorbij de huidige concessiegrens mogelijk?

- 9 Als verdere decentralisatie of doortrekken van lijnen niet meer mogelijk is in de resterende periode tot 2025, in hoeverre is de Kamer hierover dan al eerder geïnformeerd? Wanneer dit niet is gebeurd, bent u dan bereid om hierover alsnog het gesprek met de Kamer aan te gaan en, waar nodig, deze wijziging van de concessie terug te draaien?
- 10 Kan NS straks met een beroep op deze concessie verdere uitbreiding van regionale spoorlijnen blokkeren? Hoe ziet u deze verhouding tussen NS en het Rijk?
- 11 Hoe verhoudt de wijziging artikel 2, vierde lid, zich tot de passage dat NS actief samenwerkt met decentrale overheden en regionale vervoerders om binnen de formele marktordening integrale spoorvervoerdiensten te ontwikkelen over de grenzen van wederzijdse concessies heen? Ondergraaft het op voorhand uitsluiten van uitbreiding van samenloop juist niet dit doel? Hoe kan uitbreiding van integrale spoorvervoerdiensten over de concessie heen worden ontwikkeld en als uitbreiding van samenloop wordt uitgesloten?
- 12 Waarom is in de concessie voor het HRN de eigen ambitie van NS opgenomen om zich te positioneren als volwaardige aanbieder van internationale reizen? Hoe staat dit in verhouding tot het Vierde Spoorwegpakket, waarin de Europese Commissie vrije toegang (open access) voorschrijft voor internationale reizen? Wordt met deze passage in de concessie een bepaald recht voor NS verschaft? Bent u gelet op het voorgaande van mening dat een dergelijke passage niet thuishoort in een concessie?
- 13 Wat zijn de gevolgen van het controversieel verklaren van de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (zbo)? Is het eerdere voornemen dat de midterm review van de beheerconcessie ProRail niet resulteert in een actualisatie van de huidige beheerconcessie vanwege de voorgenomen omvorming van ProRail tot zbo nog terecht? Gaat u de beheerconcessie alsnog actualiseren, nu de voorgenomen zbo-omvorming (zomer 2021) niet meer gehaald kan worden?
- 14 Laat u een regulier ProRail-beheerplan voor 2022 opstellen? Zo ja, kunt u daarbij voldoende tijd en gelegenheid garanderen voor consultatie onder stakeholders? Hoe heeft dit effect op de andere spoorpartijen?
- 15 Met hoeveel loopt de vraag naar reizen met het openbaar vervoer (ov) verder terug door het instellen van de avondklok? Worden ov-bedrijven hier extra voor gecompenseerd? Maakt dit uit voor de

beschikbaarheidsvergoeding voor 2021?

- 16 Welke mogelijkheden ziet u voor ov-bedrijven voor "het optimaliseren van de dienstregeling" zonder dat de beschikbaarheid afneemt? De frequentie bepaalt immers de kosten en een minder frequente dienstregeling is toch per definitie een afname van de beschikbaarheid?
- 17 Hoe bent u van plan de geëiste en geleverde prestaties aan de reiziger te wegen ten opzichte van de conflicterende eis tot bezuinigingen? Wat zijn de consequenties als aan een eis niet kan worden voldaan door conflicterende eisen, overmacht of overheidsingrijpen?
- 18 Gaat u de buitenlandse partners van NS, die nodig zijn voor de inspanningsverplichting om de buitenlandse verbindingen te verbeteren, ondersteunen, zodat zij de coronacrisis overleven? Zo nee, wat kan de NS doen? Hoe wordt NS geacht om te voldoen aan die inspanningsverplichting? Of vervalt de resultaatverwachting als de buitenlandse partijen hun diensten beëindigen?
- 19 Wat is uw eigen rol als bewindspersoon in het verder bilateraal of multilateraal faciliteren en harmoniseren van het internationale spoor?
- 20 Waarom wordt er aan artikel 2, vierde lid, toegevoegd dat de ontwikkeling van integrale vervoersdiensten niet leidt tot nieuwe samenloop(trajecten)? Wat is de reden om uitbreiding van samenlooptrajecten op voorhand uit te sluiten?
- 21 Kunt u garanderen dat verdere decentralisatie van spoorlijnen of het doorrijden door regionale vervoerders voorbij hun huidige concessiegrens mogelijk blijft tot 2025?
- 22 Zo nee, waarom heeft u daarover niet eerst met de Kamer gesproken en hoe denkt u het belang van de regionale reiziger te optimaliseren en voorop te zetten (zoals het artikel beoogt) als u bij voorbaat opties daartoe uitsluit?
- 23 Wilt u deze wijziging zo snel mogelijk terugdraaien?
- 24 Leidt deze wijziging niet ook tot een flinke versterking van de macht van NS op het spoor tegenover de regionale overheden en regionale vervoerders, omdat NS met verwijzing naar de nieuwe concessie elke andere vorm van samenloop kan blokkeren? Kunt u het antwoord gedetailleerd toelichten?
- 25 Kunt u deze wijziging terugdraaien zonder instemming van NS? Zo nee, bent u het dan eens met de stelling dat daarmee een ongewenste afhankelijkheid van de Staat tegenover NS ontstaat? Hoe gaat u dan bereiken dat de wijziging wordt teruggedraaid en bent u bereid om zo nodig de aandeelhoudersmacht daartoe in te zetten?
- 26 In hoeverre speelt de staat van de bestaande spoorinfrastructuur en bestaande knelpunten een rol in de aanpassing en vaststelling van de prestatie-indicatoren van NS?

- 27 Hoe weegt u nu en later de langetermijneffecten van COVID-19 op reisgedrag, bijvoorbeeld meer thuiswerken en gespreide reistijden door scholen en werkgevers, mee in de prestatie-indicatoren van NS en van ProRail?
- 28 Klopt het dat het addendum beheerplan ProRail ook de formele borging van gewijzigde planning en tussenproducten van het programma Toekomstbestendig Werken aan het Spoor (TWAS) bevat? Is dit onderdeel geconsulteerd bij stakeholders? Zo ja, wat is er met deze consultatiereactie gedaan? Zo nee, waarom niet en bent u bereid dit alsnog te doen, aangezien het programma TWAS grote impact kan hebben op de hinder die reizigers, verladers en goederenvervoerders kunnen ondervinden van grootschalige werkzaamheden?