

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1461

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de prestaties van NS* (ingezonden 3 maart 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 maart 2017).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Niet halen prestatienormen heeft consequenties voor NS»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u het feit dat NS nu voor de tweede keer onderpresteert op vervoerscapaciteit?

Antwoord 2

Op 28 februari ontving ik van NS de jaarverantwoording over 2016. Ik zal uw Kamer binnen afzienbare tijd informeren over mijn oordeel hierover en de wijze waarop ik de prestatieafspraken met NS handhaaf.

Vraag 3

In hoeverre kunnen reizigers er van op aan dat ze in geval van een boete voor NS deze niet in de vorm van verhoging van de prijs van het treinkaartje of anderszins via een omweg zelf betalen?

Antwoord 3

Daar kunnen reizigers van op aan. NS mag een boete niet doorberekenen in de prijs van het treinkaartje. De concessie voor het hoofdrailnet staat dat niet toe (zie artikel 54, jaarlijkse tariefwijziging). In geval van een boete, worden de boetebedragen toegevoegd aan het reizigersfonds op mijn begroting. In overleg met de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov, kan dit fonds op een door hen te kiezen moment worden ingezet ten behoeve van de reiziger.

¹ <http://www.nu.nl/politiek/4503324/niet-halen-prestatienormen-heeft-consequenties-ns.html>

Vraag 4

Welke stappen neemt u in overleg met NS om de vervoerscapaciteit zo snel mogelijk op het juiste niveau te brengen?

Antwoord 4

In mijn brief over prestatieafspraken voor de HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 495) heb ik gemeld dat ik met ingang van 2017 stuur op de zitplaatskans in de brede spits op alle HSL-treinen waarvoor geen zitplaatsreservering geldt². In januari presteerde NS hierbij boven de bodemwaarde. Ik stuur hiermee op dezelfde wijze op de zitplaatskans in de spits bij de HSL als op het hele hoofdrailnet. Om een hoge zitplaatskans in de spits te kunnen bieden doen NS en ProRail er middels een verbeterprogramma onder de concessie alles aan om de uitval van treinen op de HSL te verminderen. Een trein (in de spits) die uitvalt zorgt niet alleen voor vertraging bij reizigers, maar leidt er ook toe dat er meer reizigers zijn voor de volgende trein, waardoor de kans op een zitplaats afneemt.

Vraag 5

Bent u het eens met de stelling dat bij een gebrek aan vervoerscapaciteit in het openbaar vervoer mensen geprikkeld worden de auto te nemen? Kunt u onderbouwen waarom wel/niet?

Antwoord 5

Te drukke treinen komen vooral voor in de spits. In de spits is het zowel druk in het OV als op de weg. Het capaciteitsvraagstuk in de spits is dan ook een brede maatschappelijke opgave die wordt opgepakt vanuit brede samenwerkingsverbanden, zoals Beter Benutten. In dit kader worden bijvoorbeeld proeven gedaan om treinreizigers en automobilisten te stimuleren op andere tijdstippen te reizen. Ook is NS aangesloten bij het vervolgotraject van de Taskforce Beter Benutten Onderwijs en OV, waarbij onder andere gekeken wordt of studenten en scholieren samen met de onderwijsinstelling en de vervoerders mogelijkheden zien om meer buiten de spits te reizen. Over deze taskforce wordt u geïnformeerd door de Minister van OCW.

Om te drukke treinen in de spits aan te pakken heb ik NS eind 2015 gevraagd om alles op alles te zetten om de vervoercapaciteit te verbeteren. Dit heeft geresulteerd in een uitgebreid maatregelenpakket (Kamerstuk 29 984, nr. 650). De uitvoering daarvan is in een onafhankelijke review onderzocht (Kamerstuk 2015–2016, 29 984, nr. 664). Daaruit blijkt dat de juiste maatregelen worden genomen en dat NS doet wat is afgesproken.

Het maatregelenpakket van NS bevat een breed scala aan initiatieven, gericht op zowel het vergroten als het beter benutten van de capaciteit. Een van de belangrijkste maatregelen op het hoofdrailnet is de spoedbestelling van extra Flirt treinstellen die dit jaar stapsgewijs instromen.

De instroom van de IC Nieuwe Generatie vanaf 2021 is een belangrijke capaciteitvergroten maatregel op de HSL. Op de kortere termijn zetten ProRail en NS zich in om de uitval van de IC direct te reduceren waardoor een betere zitplaatskans op de HSL resulteert (zie ook antwoord 4).

Vraag 6

Kunt u reflecteren op de stelling «De reiziger staat niet op één als NS enerzijds winst maakt en managers met tonnen ontslagvergoeding laat vertrekken en anderzijds zijn prestatienormen niet haalt»?

Antwoord 6

De kern van de NS vervoerconcessie is dat de reiziger op één staat. Ik zie er scherp op toe dat NS haar concessieverplichtingen nakomt. Het niet halen van prestatienormen blijft dan ook niet zonder consequenties. Overigens constateer ik ook dat NS in de komende jaren vele miljarden investeert in nieuw materieel. Dit juich ik toe want hier profiteert de reiziger van. De Minister van Financiën (aandeelhouder van NS) beantwoordt separaat vragen die gesteld zijn over de beëindigingvergoedingen bij NS.

² De prestatie-indicator waar NS nu onder de norm presteerde betreft de vervoercapaciteit (zit- en staplaatsen) in de 2^e klas, in de drukste trein, op werkdagen op het drukste traject.