

Vergaderjaar 2015–2016

33 678

Parlementaire Enquête Fyra

Nr. 17

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 17 juni 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 29 april 2016 inzake de kabinetsreactie op het eindrapport van de Parlementaire Enquêtecommissie Fyra (Kamerstuk 33 678, nr. 16).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 juni 2016. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Inleiding

Op 24 mei 2016 ontving ik de lijst met feitelijke vragen van uw Kamer over de kabinetsreactie op het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra. U treft de gevraagde beantwoording van de vragen aan in bijlage 1.

Tijdens de technische briefing aan uw Kamer over de kabinetsreactie op 2 juni 2016 is door mevrouw Van Veldhoven (D66) gevraagd om nadere informatie over reizigersaantallen op de IC Amsterdam-Brussel. Deze informatie doe ik u hierbij graag toekomen in bijlage 2¹.

Tenslotte stuur ik in bijlage 3 een grafische weergave van de inzet van het kabinet voor het HSL-aanbod in 2018². De geel-blauw gearceerde lijn is 12x Amsterdam-Brussel-Zuid v.v. over de HSL-Zuid (gecombineerd met de IC direct Amsterdam-Rotterdam v.v.), de gele lijn is 4x Den Haag HS-Brussel Zuid v.v. NS onderzoekt of Den Haag Centraal kan worden bediend in plaats van Den Haag Hollands Spoor.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

1.

Waarom is de streefwaarde van het Algemeen Klantoordeel Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) diensten naar beneden bijgesteld (van 75% naar 68%)?

Zoals met uw Kamer gedeeld bij de aanbieding van het vervoerplan in december 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 651) is de methode voor de meting van het Algemeen Klantoordeel veranderd zodat NS meer inzicht krijgt in de gehele reis van de klant. Dit past binnen het streven om de reiziger centraal te zetten. De nieuwe methode is ontwikkeld in samenspraak met de consumentenorganisaties in het Locov. In de nieuwe methode is de vraagstelling aangepast zodat aan alle reizigers op het hoofdrailnet dezelfde vraag wordt gesteld. Door de gewijzigde vraag veranderen de scores die mensen geven. In dit geval werden de scores lager. Om dit zogeheten methode-effect te corrigeren, zijn de bodem- en streefwaarden aangepast. Uitgangspunt daarbij is dat de oorspronkelijke ambitie in de bodem- en streefwaarden behouden blijft. De aanpassing van de waarde is onderdeel geweest van een audit op wijzigingen in de prestatie-indicatoren per 2016. Deze audit is bij het vervoerplan 2016 naar uw Kamer gestuurd. De audit concludeert dat de bijstelling van de waarden ambitieneutraal is. Het is voor NS in de nieuwe methode dus net zo moeilijk om de bodem- en streefwaarde te halen als bij de meting volgens de oude methode.

2.

Waarom is niet gekozen voor een onafhankelijke evaluatie van het recht van NS tot commerciële ontwikkeling van onder- en overbouw van de Railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI)? Doet zich dan niet de situatie voor van de slager die zijn eigen vlees keurt?

De evaluatie van commerciële ontwikkeling van onder- en overbouw van de Railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI) is uitgevoerd binnen de kaders die het private contract *Definitie Zeggenschap Infrastructuur (DZI)* hiervoor stelt. In de DZI is opgenomen dat het moet gaan om een gezamenlijke evaluatie van NS Stations en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Om onafhankelijkheid te borgen is aan een adviesbureau gevraagd de evaluatie te begeleiden.

3.

Welke overschrijdingen kunnen niet worden aangepakt met de geluidsreducerende maatregelen op de HSL-Zuid?

Met de brief van 1 oktober 2015 (Kamerstuk 22 026, nr. 482) is uw Kamer geïnformeerd over de geluidmaatregelen HSL-Zuid. Met het beschikbare budget kunnen niet alle overschrijdingen worden weggenomen. In de keuze voor geluidmaatregelen hebben de grootste knelpunten als uitgangspunt gediend. Daarbij is getracht zoveel mogelijk effect te behalen voor omliggende woningen. Ook is er veel aandacht uitgegaan naar de mate waarin omwonenden hinder ervaren. Naast de afname van het aantal woningen met een overschrijding is ook gekeken naar de hoogte van de overschrijdingen. Met het maatregelenpakket worden verreweg de meeste overschrijdingen van 2 dB en hoger weggenomen (227 van de 306). De precieze gevolgen van het maatregelenpakket op de overschrijdingen worden weergegeven in de bijlage bij bovengenoemde brief («HSL-Zuid maatregelen Effecten van de optionele geluidmaatregelen»).

4.

In hoeverre is het voor andere vervoerders dan NS mogelijk om ruimte aan te vragen om te mogen rijden op de HSL-Zuid gezien

de liberalisatie van het internationale treinvervoer? Tegen welke grenzen of beperkingen lopen vervoerders aan om dit te mogen doen? Welke grenzen zijn er gesteld in wet- en regelgeving? Welke vergoedingen moeten nieuwe vervoerders van internationaal treinvervoer betalen op de HSL-Zuid?

Het internationaal personenvervoer per spoor is geliberaliseerd (richtlijn 2012/34/EU) en vervoerders zijn vrij om internationale treindiensten aan te bieden. De richtlijn stelt dat het hoofddoel van de treindienst internationaal passagiersvervoer dient te zijn, maar dat de treindienst ook binnenlandse reizigers mag vervoeren (cabotagevervoer) om de economische levensvatbaarheid van de treindienst te vergroten. De beoordeling van het hoofddoel van de dienst moet gebeuren door een onafhankelijke toezichthoudende instantie, op verzoek van een belanghebbende partij (NS, ProRail of IenM). In Nederland is de Autoriteit Consument en Markt (ACM) de toezichthouder. Als het economische evenwicht van bestaande nationale concessies (openbaredienstcontracten) in gevaar komt, kan de ACM, eveneens ingevolge de richtlijn, besluiten om het recht op toegang voor de gevraagde internationale passagiersvervoerdienst te wijzigen of te weigeren. Daarnaast kan een heffing worden opgelegd aan de exploitant van een nieuwe internationale passagiersvervoerdienst. Met deze heffing kan de nationale concessieverlener gecompenseerd worden.

Vervoerders over de HSL-Zuid betalen naast de gebruiksvergoeding, conform artikel 62 van de Spoorwegwet, een heffing conform het Besluit HSL-heffing. De gebruiksvergoeding is flexibel, want wordt in rekening gebracht op basis van het aantal daadwerkelijk gereden treinen. De HSL-heffing is een vast bedrag gebaseerd op het aantal aangevraagde treinpaden, ook als de aangevraagde treinpaden uiteindelijk niet gebruikt worden door de vervoerder. Er wordt geen heffing geheven over de treinpaden die in verband met infrastructurele defecten niet gebruikt konden worden. Hiervoor vindt achteraf een correctie plaats op de betaalde bedragen.

Het Besluit HSL-heffing is per 1 januari 2015 vervangen door het Besluit HSL-heffing 2015, dat in lijn is gebracht met de met NS overeengekomen concessieprijs voor de HSL-Zuid. Het jaarlijkse totaalbedrag HSL-heffing wordt opgebracht door de vervoerders die over de HSL-Zuid rijden. Op dit moment brengt NS het totaalbedrag alleen op. Wanneer een andere vervoerder ook HSL-vervoer aan gaat bieden (vrije toegang internationaal vervoer), zal deze ook zijn deel moeten betalen. Vervoerders betalen op basis van een kilometerprijs (totaalbedrag / totaal aantal kilometer = kilometerprijs, aantal kilometers specifieke vervoerder x kilometerprijs). De HSL-heffing ontwikkelt zich van € 63 mln in 2016 tot € 123 mln in 2024.

Tenslotte gelden voor alle vervoerders voorwaarden om toegang te krijgen tot het spoor en capaciteit aan te vragen. Deze voorwaarden zijn vastgelegd in de Wet Personenvervoer 2000 en de Spoorwegwet. Het gaat dan bijvoorbeeld om het beschikken over een geldige bedrijfsvergunning en een geldig veiligheidscertificaat.

5.

In hoeverre kunnen de uitkomsten van de Fyra-enquête als basis dienen om de NS-concessie op de HSL-Zuid in te trekken? Is het juridisch gezien mogelijk de concessie op de HSL-Zuid in te trekken? Zo ja, wanneer kan dat?

De concessie kan niet worden ingetrokken op basis van het niet nakomen van verplichtingen uit de periode vóór de huidige vervoerconcessie. Op basis van artikel 43 Wet Personenvervoer 2000 kan een vervoerconcessie worden ingetrokken als de concessiehouder zijn verplichtingen substan-

tieel niet nakomt. In mijn brief van 10 maart 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 585) aan uw Kamer ben ik hier uitgebreid op ingegaan.

6.

Deelt u de opvatting dat het voor de reiziger en het beste reisaanbod niet uitmaakt of dat aanbod door NS of door een andere vervoerder geleverd wordt? Zo nee, kunt u uitleggen waarom niet en welke andere belangen bij die afweging een rol spelen?

Het beste aanbod voor de reiziger staat voorop. In een situatie waarin er geen lopende contractuele afspraken zouden bestaan, maakt het dan niet uit welke vervoerder dat levert. Er is sprake van een vervoerconcessie voor NS tot 2025.

Bij het dreigende faillissement van HSA is in 2011/2012 («Onderhandelakkoord» tussen de Staat en NS), na een zorgvuldige afweging, gekozen om de HSL-Zuid op te nemen in de vervoerconcessie. In die afweging is gekeken naar de belangen van de reizigers en van de belastingbetaler. Vanuit reizigersperspectief was naast de continuïteit van het HSL-vervoer de integratie belangrijk, omdat er nieuwe treindiensten mogelijk werden die van zowel HSL-Zuid als het hoofdrailnet gebruikmaken, zoals bijvoorbeeld Den Haag – Eindhoven en Amsterdam – Breda. Dit leidt tot een betere benutting van de in Nederland aanwezige hoofdspoorweginfrastructuur. De reiziger profiteert van deze nieuwe verbindingen. Vanuit het belang van de belastingbetaler is gekeken naar het beperken van de schade voor de Rijksbegroting bij het toen dreigende faillissement van HSA.

7.

Hoe sluit u uit dat het belang van de Staat als aandeelhouder in NS of het belang van NS als staatsbedrijf hier prevaleert boven het belang van de reiziger en het optimale aanbod dat hem/haar gedaan wordt?

Het beste aanbod voor de reiziger staat voorop. Maar ook het belang van de belastingbetaler moet niet uit het oog worden verloren. Deze afweging van belangen is er continu en moet expliciet en transparant plaatsvinden. Zoals het kabinet in reactie op het enquêterapport al aangaf, heeft er een aantal jaren een spanningsveld bestaan. De partij die de aanbesteding had gewonnen (HSA) ging een contractuele relatie aan met de Staat, terwijl diezelfde Staat voor 100% aandeelhouder was van de NS, de grootste deelnemende partij in HSA. Deze situatie duurde tot 2010. Op basis van het Onderhandelakkoord uit 2012 is met ingang van 2015 de geïntegreerde vervoerconcessie aan NS verleend. Met deze vervoerconcessie heeft een versterking plaatsgevonden in het sturen op publieke belangen. Daarnaast heeft het kabinet, vanuit zijn rol als aandeelhouder, de borging van de publieke belangen in de Nota Deelnemingenbeleid 2013 (Kamerstuk 28 165, nr. 165) vastgelegd. Ook vanuit de aandeelhoudersrol is het publieke belang de basis voor het handelen van de Staat.

8.

Welke handvatten heeft u voor uzelf geformuleerd om de informatievoorziening aan de Kamer in de toekomst completer te maken?

Het kabinet neemt, zoals in haar reactie is aangegeven, de kritiek van de enquêtecommissie op een aantal momenten tijdens het proces van informatievoorziening aan uw Kamer ter harte. Tegelijk stelt het kabinet vast dat de enquêtecommissie heeft geoordeeld dat het kabinet in de loop van de jaren uw Kamer uitvoerig heeft geïnformeerd.

Het kabinet vindt het zinvol om op maat gesneden oplossingen te zoeken voor gevallen waarin de Kamer van mening is dat de informatievoorziening tekort schiet. Het kabinet is van mening dat een «completer» informatievoorziening niet per se betekent dat in kwantitatieve zin meer informatie naar uw Kamer gestuurd dient te worden. De informatie moet volledig zijn en in samenhang worden gepresenteerd, zonder dat het van een detailniveau wordt waardoor het voor de Kamer niet meer mogelijk is er goed controle op uit te oefenen.

Bij dit alles zal ik er scherp op toezien dat uw Kamer altijd tijdig, volledig en transparant geïnformeerd wordt.

9.

Welke maatregelen treft u om u ervan te verzekeren dat de Kamer proactief, volledig en transparant wordt geïnformeerd, zodanig dat de Kamer haar controlerende taak ten volle kan uitvoeren? Kunt u aangeven op welke wijze, volgens welke methoden en protocollen en volgens welke normen u in elk geval zelf die begrippen «proactief», «volledig» en «transparant» zal invullen, zodat de Kamer ook beter in staat is om dat te controleren?

Zie het antwoord op vraag 8.

10.

Hoe verhoudt de marktverkenning om na te gaan of andere vervoerders in Europa betere prestaties op de HSL-Zuid kunnen leveren dan NS zich tot de nieuwe afspraken die het kabinet dit najaar maakt met NS over de implementatie van het nieuwe aanbod en de daarbij behorende prestaties?

Het kabinet maakt afspraken met NS om op korte termijn de uitval van de IC-Direct te verminderen en de rijtijd van de IC Amsterdam-Brussel met ongeveer een half uur te verkorten. De marktverkenning is bedoeld om te weten of andere vervoerders betere prestaties of een beter vervoersaanbod kunnen leveren op de HSL-Zuid dan NS. Bijvoorbeeld omdat zij over materieel met hogere betrouwbaarheid beschikken waarmee betere prestaties kunnen worden geleverd of aannemelijk maken dat er verbeteringen mogelijk zijn in het vervoersaanbod. Het kabinet betreft de uitkomsten van de marktverkenning bij het maken van prestatie-afspraken met NS. Als uit de marktverkenning blijkt dat aanvullend vervoersaanbod voorziet in een markt vraag vanuit de reiziger, logistiek maakbaar en rendabel in te passen is, dan vraagt het kabinet aan NS het aanvullende vervoersaanbod te realiseren.

11.

Waarom kan het nieuwe aanbod pas per 2018 ingaan?

De dienstregeling 2018 is het vroegst mogelijke moment. De ontwikkeling van een dienstregeling is een proces dat ruim voor de ingang van de betreffende dienstregeling start. De reden is dat wensen van diverse vervoerders, zowel personen- als goederenvervoerders, maar ook noodzakelijk onderhoud op het spoor in goede afstemming op maakbaarheid moeten worden onderzocht. Dit proces vindt plaats onder regie van ProRail en kent vaste momenten. Voor de dienstregeling van 2017 is de ontwikkelfase al afgelopen. Begin april 2016 hebben alle vervoerders hun definitieve capaciteitsaanvraag voor hun dienstregeling-plannen ingediend. ProRail beoordeelt deze aanvragen en verdeelt de capaciteit. Dit betekent dat het niet meer mogelijk is om grote wijzigingen in de dienstregeling van 2017 door te voeren. Internationaal is afgesproken dat een nieuwe dienstregeling jaarlijks start op de 2^e zondag van december. Los van de «techniek» van het opstellen van de dienstregeling is het van belang om een wijziging van een treindienst zorgvuldig voor te bereiden om de betrouwbaarheid te kunnen garanderen.

12.

Op welke wijze zijn andere belangen dan die van de reiziger bij de beoogde beslissingen meegewogen? Kunt u daarbij in het bijzonder ingaan op de vraag of de door NS op dit moment betaalde concessievergoeding daarbij een rol speelt?

Zoals het kabinet in zijn reactie heeft aangegeven staan de belangen van de reiziger voorop. Maar ook deze reizigersbelangen moeten in een breder kader afgewogen worden. Ook financiële aspecten en dus de belangen van de belastingbetaler spelen een rol.

De door de NS betaalde concessievergoeding is een van de elementen binnen de afwegingen die het kabinet maakt bij de invulling van het vervoersaanbod aan de reiziger en de bijbehorende bekostiging. Het was echter niet het enige of doorslaggevende element. Al ten tijde van het Onderhandelakkoord in 2011–2012 heeft het kabinet de bereidheid getoond om naar de naar de budgettaire randvoorwaarden van de vervoersconcessie te kijken. Zie ook de beantwoording van vraag 7.

13.

Welke concrete acties onderneemt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) naar aanleiding van de aanbevelingen in het Fyra-rapport? Wat wordt bedoeld met de zin «De ILT pakt de aanbevelingen die betrekking hebben op haar werkwijze op»?

De ILT heeft verschillende acties in gang gezet naar aanleiding van het Fyra-rapport en de aanbevelingen die betrekking hebben op haar werkwijze. De ILT trekt lessen uit het Fyra-rapport ten aanzien van haar rolopvatting, het vertrouwensprincipe en de rol van het management. Dit maakt onderdeel uit van de ontwikkelagenda die momenteel door ILT wordt opgesteld.

Het bewerkstelligen van een cultuurverandering en een heroriëntatie op de organisatie en werkwijze is per definitie een lange termijn traject. Naast dit ILT brede traject heeft de inspectie een aantal acties ondernomen specifiek ter verbetering en verdere professionalisering van de vergunningverlening en handhaving in het raildomein. Zo is de interne samenwerking en afstemming tussen vergunningverlening en handhaving verder geoptimaliseerd en heeft een heroriëntatie plaatsgevonden op de rol- en taakverdelingen. Daarnaast start deze zomer een brede audit naar het functioneren van keuringsinstanties die actief zijn in het raildomein. Al eerder werd met audits door ILT onderzocht of keuringsinstanties de geldende regels naleven bij het afgeven van certificaten. Tijdens deze audit wordt meer diepgaand onderzocht hoe het systeem van certificering in de praktijk functioneert, aan de hand van lopende projecten, binnen de randvoorwaarden en eisen van Europese regels hierover. Voorts heeft de ILT op het gebied van internationale samenwerking met buitenlandse inspectiediensten concrete stappen gezet. Per project wordt contact gelegd met de betrokken NSA's voor de toelating van internationale treinen. De samenwerking met de Belgische inspectiedienst DVIS is reeds geïntensiveerd; er worden gezamenlijke audits en inspecties uitgevoerd. Ook met de Franse inspectiedienst EPSF en de Duitse inspectiedienst EBA vindt regelmatig informatie-uitwisseling en overleg plaats.

14.

Hoe kan het dat, ondanks het debacle met de V250-trein, de onafhankelijke audits uitwezen dat het ontwerp voldeed aan de wettelijke veiligheidsregels en dat het vergunningverleningsproces volgens geldende wet- en regelgeving is verlopen? Wat zegt dit – los van de opmerkingen die de parlementaire enquêtecommissie hierover maakt – volgens de Staatssecretaris over de veiligheidsregels en het vergunningverleningsproces? Waren de audits daadwerkelijk voldoende onafhankelijk?

De Europese technische specificaties inzake interoperabiliteit bepalen, naast de nationale regelgeving, aan welke eisen het ontwerp van een trein moet voldoen. Deze eisen richten zich met name op veiligheid en in mindere mate op betrouwbaarheid. Na de uit dienst name van de Fyra heeft NS na uitgebreid onderzoek besloten te stoppen met de Fyra vanwege onvoldoende vertrouwen in de betrouwbaarheid en herstelbaarheid van de trein. Het vergunningverleningproces door de ILT is conform de geldende wet- en regelgeving verlopen. De audits op basis waarvan is geconstateerd dat het ontwerp van de trein voldeed aan de wettelijke veiligheidsregels zijn naar de mening van het kabinet voldoende onafhankelijk uitgevoerd. Ik ben in aanvulling daarop van mening dat er voorafgaand aan de start van de exploitatie meer aandacht moet zijn voor de betrouwbaarheid van nieuwe treinstellen. Daarom is in de kabinetsreactie op aanbeveling 5 aangegeven dat de ILT ook bij het proefbedrijf eventuele signalen die de betrouwbaarheid aangaan voortaan deelt met de concessieverlener, vervoerder en/of ProRail. Dit sluit aan op de koerswijziging die bij de ILT is ingezet, waarbij de inspectie nadrukkelijk het maatschappelijk belang voor ogen houdt en signalen betreft bij haar oordeelsvorming dan wel onder de aandacht brengt van bijvoorbeeld de concessieverlener of de spoorwegonderneming. Ook in Europees verband wordt ingezet op de versterking van de keten van certificering en vergunningverlening.

15.

Kunt u de «op te stellen voorwaarden» over de marktverkenning nader toelichten? Wie zal de marktverkenning uitvoeren? Hoe wordt de onafhankelijkheid van de uitvoerder geborgd?

De «op te stellen voorwaarden» hebben betrekking op de afbakening van de opdracht. De marktverkenning gaat om een mogelijke rol die een andere vervoerder kan spelen in de vervoerconcessie met NS ter invulling van of aanvulling op het met NS afgesproken vervoersaanbod en de daarbij behorende prestaties. De marktverkenning zal door een onafhankelijk bureau worden uitgevoerd. De aanbesteding van deze opdracht is nu in voorbereiding. Het bureau dat de marktverkenning gaat uitvoeren moet de expertise hebben om de voorstellen die in de verkenning naar voren komen op haalbaarheid te beoordelen. Bij deze beoordeling spelen technische, operationele, juridische en financiële aspecten een belangrijke rol. Een onafhankelijke positie in dit vraagstuk is een van de beoordelingscriteria voor de gunning van de opdracht aan een onderzoeksbureau.

16.

Welke gevolgen heeft het opstellen van een nieuwe prestatie-indicator voor de uitval van de HSL-Zuid voor ProRail en NS voor het «three strikes out»-principe? Betekent dit dat pas in 2017 voor het eerst sprake kan zijn van een eerste «strike», terwijl NS in 2015 de prestatie-indicator niet heeft gehaald? Blijft de bestaande prestatie-indicator gehandhaafd?

Het «three strikes principe» gaat over het meermalen onder de bodemwaarde scoren van eenzelfde prestatie-indicator. NS heeft in 2015 onder de bodemwaarde gescoord voor de prestatie-indicator «Vervoercapaciteit HSL-Zuid-diensten», maar niet onder de bodemwaarde voor «Reizigerspunctualiteit op de HSL-Zuid», waarin ook uitval meetelt. Naast de bestaande set indicatoren komt er een nieuwe prestatie-indicator die specifiek gaat over uitval op de HSL-Zuid, die ingaat per 2017. Het three strikes principe gaat voor die prestatie-indicator vanaf dan gelden. In het Algemeen Overleg Spoor van 19 mei heb ik toegezegd om in het najaar, bij het Beheer- en Vervoerplan 2017 terug te komen op de doelmatigheid van de huidige set prestatie-indicatoren. Ik wil toe naar een set van prestatie-indicatoren waarmee ik gericht en strikter kan sturen op die zaken die echt beter moeten en die aansluiten bij de beleving van de

reiziger. In het najaar kom ik bij het beheer- en vervoerplan 2017 met voorstellen daarvoor. Eén van de indicatoren waar ik goed naar wil kijken is de «Vervoercapaciteit reizigers in de spits HSL Zuid diensten». In de brief over de prestaties van NS en ProRail in 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 666) heb ik aangegeven dat deze indicator nu uitsluitend de drukste trein meet, maar daarmee niets zegt over de zitplaatskans in de gehele spits, zoals op de rest van het hoofdrailnet gangbaar is.

17.

Kunt u aangeven in hoeverre het nieuwe aanbod per 2018 tegemoetkomt aan het oorspronkelijk beoogde vervoer in 2001?

Het in 2018 beoogde vervoer komt gedeeltelijk tegemoet aan het in 2001 beoogde vervoer over de HSL-Zuid. Onderstaande tabel laat ook verschillen zien. Voor de internationale verbindingen komen die verschillen met name voort uit eerdere – met uw Kamer gedeelde – keuzen in 2009 en 2013 om minder treinen naar Brussel en Parijs te laten rijden en de keuze na het uitvallen van de Fyra in 2013 (V250) om de treindiensten Amsterdam-Brussel/ Den Haag-Brussel met ander treinmaterieel (V160) uit te voeren. Daardoor werden frequenties lager en de reistijd langer (daarnaast speelden ook de reistijdenclaim op Belgisch grondgebied en capacitaire vraagstukken die hebben geleid tot een langere reistijd dan in 2001 beoogd). Tenslotte verschilt het beoogde internationale vervoer in 2001 van het beoogde internationale vervoer in 2018 door de komst van een nieuwe treindienst Amsterdam-Londen die in 2001 niet was voorzien.

Voor de nationale verbindingen geldt dat de frequentie Amsterdam-Rotterdam ten opzichte van het beoogde vervoer is verhoogd en dat als gevolg van de integratie met het hoofdrailnet een nieuwe dienst – deels over de HSL-Zuid – Den Haag – Eindhoven wordt aangeboden vanaf 2017. De reistijden zijn in 2018 langer dan beoogd in 2001, omdat de nationale treindiensten niet worden uitgevoerd met V250 maar met V160. De reistijd wordt korter na instroom van de V200 (IC Nieuwe Generatie) vanaf 2021.

	Beoogde vervoer HSL-Zuid zoals gecontracteerd in 2001 (start vervoer vanaf 2006)		Beoogde vervoer HSL-Zuid 2018	
	Frequentie per richting per dag	Reistijd	Frequentie per richting per dag	Reistijd
Internationaal				
Amsterdam-Parijs	16 (V300)	183 minuten ¹	11 (V300) waarvan 2 tot Lille	Ca. 196 minuten
Amsterdam-Brussel	32 (V300 en V250)	93 minuten ²	28 waarvan 12 ³ (V160) en 16 (V300)	Ca. een half uur korter dan 193 minuten (V160) Ca. 109 minuten (V300)
Den Haag-Brussel	4 (V250)	Geen reistijd opgenomen, heeft nooit gereden	4 ² (V160)	Ca. 152 minuten
Breda-Brussel	16 (V250)	Geen reistijd opgenomen, heeft nooit gereden	16 ⁴ (V160)	Nog niet bekend

Beoogde vervoer HSL-Zuid zoals gecontracteerd in 2001 (start vervoer vanaf 2006)		Beoogde vervoer HSL-Zuid 2018		
	Frequentie Reistijd per richting per dag		Frequentie per richting per dag	Reistijd
Amsterdam-London	0	nvt	2 (V300)	Ca. 230 minuten
Nationaal				
Amsterdam-Rotterdam	32(V250)	38 minuten	32 (V160, vanaf 2021 V200)	41 minuten (38 minuten vanaf 2021)
Amsterdam-Breda	32 (V250)	62 minuten	32 (V160, vanaf 2021 V200)	68 minuten (63 minuten vanaf 2021)
Den Haag – Eindhoven	0	-	32 (V160, vanaf 2021 V200)	Nog niet bekend

¹ Deze reistijd is gecorrigeerd nadat bleek dat de NMBS een verkeerde opgave had gedaan ten behoeve van de aanbestedings- en contracteringsdocumenten en de aanpassing van Belgische infrastructuur vertraging opliep. De reistijd werd hierdoor 12 minuten langer.

² idem

³ De inzet van het kabinet is het combineren van de IC Direct met de IC Brussel waardoor de IC Brussel volledig over de HSL-Zuid rijdt. De inzet is dat reizigers tussen Den Haag en Brussel 4 maal per dag een directe verbinding met België behouden.

⁴ Er is geen aparte treindienst Breda-Brussel voorzien, maar de verbinding Breda-Brussel is in 2018 onderdeel van de treindienst Amsterdam-Brussel met de V160 en Den Haag-Brussel met de V160.

18.

Wat is gedaan met het aanbod van Arriva uit 2013 (dat recentelijk herhaald is) om de HSL-verbinding te exploiteren?

Het kabinet is niet ingegaan op de in 2013 door Arriva voorgestelde oplossingsrichting. Dit betrof een voorstel op hoofdlijnen met als randvoorwaarde dat een groter deel van het hoofdrailnet aanbesteed zou worden. Zoals ook geantwoord op schriftelijke Kamervragen in 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 447) was er alleen een mogelijkheid om nader in te gaan op het voorstel van Arriva in geval van een nieuwe aanbesteding. Daarvan was geen sprake in 2013. Binnen de concessie kregen NS en NMBS de kans om met een alternatief voorstel aan hun concessieverplichtingen te voldoen. Dit voorstel is door het kabinet en een meerderheid van uw Kamer geaccepteerd in het najaar van 2013. Dit heeft mijn ambtsvoorganger toen ook aan Arriva laten weten.

19.

Klopt het dat nu besloten is dat NS dient te voldoen aan de uitkomsten van de marktverkenning, ook als daaruit volgt dat het aanbod verder verbeterd kan worden en daarmee tegemoet wordt gekomen aan de marktvrage van de reiziger? Is daarmee een nieuw criterium geïntroduceerd, namelijk dat naast een verdere verbetering van het aanbod ook de marktvrage van de reiziger telt?

Als uit de marktverkenning blijkt dat aanvullend vervoeraanbod – ook na de aanpassingen waar het kabinet nu op inzet – voorziet in een marktvrage vanuit de reiziger en rendabel in te passen is, dan vraagt het kabinet aan NS het aanvullende vervoersaanbod te realiseren. Het kabinet zal beoordelen wat het effect is op de financiële balans in de vervoerconcessie.

20.

Is die marktvraag niet al eerder beantwoord, namelijk via de oorspronkelijke aanbesteding waarin de Staat namens de burger eisen gesteld heeft en waarop NS een aanbod deed dat NS de concessie opleverde? Is een nieuwe marktvraag wel nodig, gezien het feit dat NS ofwel moet leveren wat hij destijds beloofd heeft, ofwel (als NS dat niet kan leveren) het vervoer over de HSL-Zuid dan aan andere vervoerders moet overlaten?

Met het verlenen van de vervoerconcessie per 1 januari 2015 is de concessieovereenkomst uit 2001 ingetrokken. De vervoerconcessie bevat de eisen waar NS aan moet voldoen, waaronder de verplichting dat het aangeboden vervoer van NS voldoet aan de reizigersvraag en de verplichting om reizigersgroei te genereren en accommoderen. Dat betekent dat NS continu de reizigersmarkt dient te verkennen.

Met de enquêtemissie en uw Kamer deelt het kabinet dat er anno 2016 een verbetering van het vervoersaanbod (in termen van reistijd en betrouwbaarheid) nodig is. Daar stuurt het kabinet op. Eén van de instrumenten daarbij is een marktverkenning, die zich richt op de mogelijkheden van andere aanbieders om de prestaties en/of het vervoersaanbod te verbeteren.

21.

Neemt de Staat niet opnieuw een aanbestedingsrechtelijk risico of past hij niet opnieuw een ingrijpende wijziging in de oorspronkelijke eisen uit de aanbesteding toe, door nu de marktvraag anno 2016 te introduceren als criterium voor wat NS moet leveren?

De concessieovereenkomst van december 2001 is per 1 januari 2015 ingetrokken. Het openbaar aanbestede contract bestaat niet meer. Er is dus geen sprake van een ingrijpende wijziging of van een aanbestedingsrechtelijk risico. De huidige geïntegreerde vervoerconcessie is per 1 januari 2015 onderhands verleend aan NS op basis van de zogenaamde PSO-verordening (nr. 1370/2007) en de Wet personenvervoer 2000.

In voorgaande en huidige vervoerconcessie is ook de verplichting opgenomen dat het aangeboden vervoer van NS voldoet aan de reizigersvraag en NS zich richt op het genereren en accommoderen van reizigersgroei. Dat betekent dat NS continu de reizigersmarkt dient te verkennen.

22.

Hoe vaak heeft NS inmiddels ondergepresteerd waar het gaat om vervoer op de HSL-Zuid?

Binnen de vervoerconcessie, die ingegaan is op 1 januari 2015, heeft NS 1 keer onder de bodemwaarde gescoord voor de prestatie-indicator «Vervoercapaciteit HSL-Zuid-diensten».

23.

In hoeverre kan de concessieverlener NS dwingen samen te werken met andere partijen zolang hij nog niet drie keer heeft ondergepresteerd?

De concessieovereenkomst biedt NS de mogelijkheid (een deel van) het vervoer door derden uit te laten voeren.

Bij een tweede keer onderpresteren ten aanzien van de bodemwaarde van dezelfde prestatie-indicator kan met NS een verbeterprogramma worden afgesproken. Het verbeterprogramma is onderdeel van het instrumentarium uit de vervoerconcessie om tot goede prestaties door NS te komen. Indien uit de marktverkenning blijkt dat mogelijke inzet van een derde partij zo is vorm te geven dat de reiziger hiervan profiteert, is mijn inzet dat ik met NS als onderdeel van het verbeterprogramma afspreek dat zij de voorbereidingen starten om de diensten van een derde partij in te zetten. Bij de derde keer onderpresteren ten aanzien van de bodem-

waarde van dezelfde prestatie-indicator zal NS dit vervolgens moeten uitvoeren. Mocht NS desalniettemin de inzet van derden niet willen overnemen in het verbeterprogramma, dan kan ik bij een derde keer onderpresteren overgaan tot het voorbereiden van het besluit tot het deels intrekken van de vervoerconcessie, aangezien er dan een sterke indicatie is dat NS niet tot de afgesproken verbetering van de prestaties komt.

24.

Indien NS vanaf nu alle keren onderpresteert, met ingang van welk jaar zullen andere vervoerders het vervoer op de HSL-Zuid dan overnemen?

Als NS drie achtereenvolgende jaren onderpresteert ten aanzien van de bodemwaarde van dezelfde prestatie-indicator, dan kan die situatie voor het eerst in 2018 worden vastgesteld op basis van de prestaties in de jaren 2015, 2016 en 2017. Indien uit de marktverkenning blijkt dat mogelijke inzet van een derde partij zo is vorm te geven dat de reiziger hiervan profiteert, is mijn inzet dat NS bij de derde keer onderpresteren de diensten van een derde partij inzet. In welk jaar dat precies ingaat is afhankelijk van de tijd die vanaf dat moment nodig is om tot een contract tussen NS en de derde partij te komen. In het geval dat NS geen derden wil inzetten of dat uit de marktverkenning blijkt dat de reiziger daarvan niet profiteert, kan ik bij een derde keer onderpresteren overgaan tot het voorbereiden van het besluit tot het intrekken van (delen van) de vervoerconcessie. In de brief aan uw Kamer over de nadere invulling van «wanpresteren» in relatie tot de mogelijkheid tot het intrekken van (delen van) de vervoerconcessie (Kamerstuk 29 984, nr. 585) is gemeld dat een dergelijk besluit proportioneel en evenredig moet zijn.

25.

Welke gevolgen heeft het afnemen van de concessie op de HSL-Zuid van NS voor de aangeschafte nieuwe treinen, die per 2021 in dienst zullen worden genomen? Zullen andere vervoerders worden gedwongen deze treinen over te nemen?

In de vervoerconcessie wordt verwezen naar de afspraken die zijn gemaakt over de overgang van productiemiddelen na afloop van de vervoerconcessie. Deze afspraken stammen uit 2007 en komen voort uit discussie met uw Kamer over de mogelijkheden na afloop van de toenmalige vervoerconcessie (vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2005–2015). Uw Kamer heeft toentertijd de voorkeur uitgesproken voor continuering van de vervoerconcessie aan NS na 2015 of zo nodig een vorm van managementaanbesteding. In de vervoerconcessies is daarom bepaald dat artikel 43a van de Wet personenvervoer 2000- waarin de overdracht van productiemiddelen aan de opvolgende concessiehouder is geregeld – niet geschikt is en is in plaats daarvan een andere regeling getroffen. Deze regeling richt zich op de situatie dat na afloop van de vervoerconcessie de Minister besluit (delen van) het hoofdrailnet te gunnen aan een andere partij. In dat geval borgt de regeling de overdracht van productiemiddelen en gebruiksrechten aan de opvolgende concessiehouder.

De regeling geldt voor de aan de vervoerconcessie gerelateerde productiemiddelen, met uitzondering van Thalys- en Eurostar-materieel en het Traxx/Prio-materieel voor internationale verbindingen. Voor het rollend materieel dat wordt toegerekend aan de binnenlandse treindiensten over de HSL-Zuid (artikel 61, eerste lid, onderdelen a en b van de vervoerconcessie), dus ook de nieuwe Intercity's, heeft de concessieverlener per treinstel de keuze:

- (a) dit materieel toe te wijzen aan het Hoofdrailnet, of
- (b) dit materieel toe te wijzen aan een separate HSL-concessie.

Deze keuze dient voor 1 januari 2022 aan NS kenbaar te worden gemaakt.

Bij tussentijdse intrekking van het HSL-deel van de vervoerconcessie vóór 1 januari 2022, zal de keuze of (een deel van) de nieuwe intercity's toevallen aan een separate HSL-concessie eerder genomen moeten worden.

26.

Waarom is ervoor gekozen om maar één prestatie-indicator toe te voegen aan de afspraken met NS? Waarom gaat u niet over tot een separate beoordeling van de prestaties van de IC Direct op de HSL-Zuid? Hoe verhoudt deze nieuwe prestatie-indicator zich tot de bestaande indicator(en)? Zijn deze onderling vergelijkbaar, zodat over de afgelopen jaren valide conclusies kunnen worden getrokken?

In de vervoerconcessie is afgesproken dat er één prestatie-indicator aan de set van prestatie-indicatoren kan worden toegevoegd als dat voor de sturing noodzakelijk is. Het aantal informatie-indicatoren dat kan worden toegevoegd is niet begrensd. De nieuwe prestatie-indicator wordt gebruikt om de uitval op de HSL-Zuid te meten, omdat deze expliciet wordt ingezet op wat voor reizigers nu het meeste verbetering behoeft. Dat gaat nu weliswaar alleen over de IC direct, maar vanaf 2017 rijden ook de IC Den Haag-Eindhoven en de IC-Brussel over de HSL-Zuid. Vanwege de mogelijke interactie tussen de prestaties gaat de nieuwe prestatie-indicator over al deze treindiensten. Bij het antwoord op vraag 16 heb ik aangegeven dat ik momenteel de doelmatigheid van de bestaande set prestatie-indicatoren bekijk, waaronder de indicator «Vervoercapaciteit reizigers in de spits HSL Zuid diensten», en in het najaar bij het beheer- en vervoerplan 2017 met voorstellen kom voor prestatie-indicatoren waarmee ik gericht en strikter kan sturen op die zaken die echt beter moeten en die aansluiten op de beleving van de reiziger.

27.

Per wanneer moet de marktverkenning gereed zijn? Kunt u toelichten of, wanneer uit deze marktverkenning blijkt dat verbetering van het aanbod mogelijk is, NS dit per 2018 moet verwerken in het aanbod zoals in de brief voorgesteld? Zo nee, waarom niet? Wordt bij deze marktverkenning ook onderzocht wat de vervoersvraag is van de reiziger?

Het streven is dat de marktverkenning dit najaar gereed is. Als uit de marktverkenning blijkt dat aanvullend vervoersaanbod – ook na de aanpassingen waar het kabinet nu op inzet – voorziet in een markt vraag vanuit de reiziger en rendabel in te passen is, dan vraagt het kabinet aan NS het aanvullende vervoersaanbod te realiseren. In dat geval moet onderzocht worden of het mogelijk is om dit per dienstregeling 2018 te realiseren of zo snel mogelijk daarna. Dit is afhankelijk van waaruit de verbetering precies bestaat en of hiervoor ruimte kan worden gevonden in het dienstregelingontwerp. Het ontwerp van de dienstregeling 2018 staat in december 2016 al grotendeels vast. De inzet van het kabinet om de rijtijd van de IC Brussel te verkorten is wel voorzien om in 2018 in te gaan.

28.

Wat gebeurt er bij één strike out? Wie betaalt de kosten voor de voorbereidingen bij de tweede strike out om de diensten van een andere partij in te zetten wanneer de derde strike niet plaatsvindt en de diensten van een andere partij uiteindelijk dus niet ingezet worden?

Als NS bij een prestatie-indicator één keer onder de bodemwaarde scoort, krijgt NS hiervoor een boete. Deze boete loopt op bij een tweede en derde keer onderpresteren. Bij een tweede keer onderpresteren op eenzelfde

HSL-prestatie-indicator is mijn inzet dat NS een verbeterprogramma moet uitvoeren waarin NS onder andere voorbereidingen treft om bij een derde keer onderpresteren de diensten van een derde partij in te kunnen zetten. Dit alles onder de voorwaarde dat uit de marktverkenning blijkt dat de inzet van een derde partij door de NS tot betere prestaties kan leiden. De kosten van de voorbereidingen zijn voor NS, net als alle andere kosten binnen het verbeterprogramma waarmee NS moet zorgen dat aan de afgesproken prestaties wordt voldaan.

29.

Waarom is ervoor gekozen maar vier keer per dag een rechtstreekse verbinding tussen Brussel en Den Haag tot stand te brengen?

Het gaat om de balans tussen het behouden van Den Haag als te bedienen halte en de ambitie om de HSL-Zuid beter te benutten en het verkorten van de rijtijd voor de reizigers uit de regio Amsterdam/Schiphol. De verhouding in frequentie (12 x naar Amsterdam en 4x naar Den Haag) sluit aan bij de verhouding in het aantal reizigers uit beide regio's: circa 39% van de reizigers komt vanuit of gaat naar de regio Amsterdam/Schiphol, circa 10% van de reizigers van/naar regio Den Haag, circa 28% van/naar de regio Rotterdam en circa 23% van/naar de regio Breda en Zuid-Nederland.

Bij een hogere frequentie vanaf Den Haag (bijv. 8x) is de verwachting dat de treinen uit Amsterdam/Schiphol erg vol worden (omdat niet alle reizigers op de andere momenten met de IC Direct naar Rotterdam zullen reizen en daar overstappen).

30.

Waarom zijn er met NMBS geen afspraken gemaakt over de verbindingen Den Haag-Brussel en Breda-Brussel?

NS is momenteel in overleg met NMBS om de inzet van het kabinet ten aanzien van de verandering van het vervoersaanbod van de IC Brussel uit te werken. Op basis van deze uitwerking maken NS en NMBS aangepaste afspraken.

31.

Is er op enig moment met België gesproken over de mogelijkheid van het schrappen van Belgische stations in aanloop naar de Kamerbrief waarin wordt voorgesteld Den Haag te schrappen om de beoogde tijdwinst te behalen?

Het kabinet spant zich in om samen met de Belgische overheid, in overleg met NS en NMBS, het internationale vervoersaanbod tussen beide landen te optimaliseren. Hierbij wordt gekeken naar het optimaliseren van de dienstregeling en een andere bediening van stations.

Overigens heeft NS in samenwerking met NMBS na het verschijnen van het rapport van de parlementaire enquêtecommissie diverse scenario's onderzocht. Om reistijdwinst te kunnen realiseren is binnen deze studie ook gekeken naar de mogelijkheid om in België Brussel Nationale Luchthaven niet of minder frequent te bedienen. In het kader van deze studie heeft NMBS laten weten dat een treinpad dat niet via de Belgische nationale luchthaven loopt niet beschikbaar en niet gewenst is door de NMBS.

32.

Hoeveel tijdwinst boekt de reiziger Den Haag-Brussel in het nieuwe plan?

In het voorstel van het kabinet is de reiziger Den Haag – Brussel niet langer onderweg dan in de huidige situatie. Op de momenten dat er geen rechtstreekse trein uit Den Haag rijdt, kan een reiziger overstappen in Rotterdam of in Breda. Met een overstap in Rotterdam is de reistijd naar

verwachting min of meer gelijk aan de huidige reistijd. Met een overstap in Breda wordt de reistijd naar verwachting circa 5 minuten korter dan nu. Dat komt omdat de IC Den Haag – Eindhoven ook over de HSL-Zuid gaat rijden, waardoor in Breda een goede aansluiting ontstaat. Het precieze plaatje t.a.v. de reistijden is uiteindelijk afhankelijk van de capaciteitstoeiding door ProRail.

33.

Hoe wilt u de perverse prikkel neutraliseren die ontstaat door via de marktverkenning aan andere vervoerders te vragen wat ze kunnen, terwijl deze weten dat zij waarschijnlijk geen verantwoordelijkheid zullen hoeven dragen voor hun inzet, waardoor het gevaar op kan treden dat het aanzet tot een (te) scherp bod?

Andere vervoerders wordt in de marktverkenning gevraagd naar de mogelijkheden die zij hebben en naar de rol die zij zouden kunnen spelen om prestaties van NS te verbeteren of het vervoersaanbod van NS te verrijken. Hierbij zullen de financiële aspecten van mogelijke voorstellen worden getoetst. Als het om een aanvullend vervoersaanbod gaat dat voldoet aan een marktvraag en dat rendabel in te passen is, dan vraagt het kabinet aan NS het aanvullende vervoersaanbod te realiseren. Als bij de uitwerking door NS blijkt dat het door de andere vervoerder geschetste financiële plaatje te rooskleurig blijkt, dan zal dit een reden kunnen zijn om dit toch niet te realiseren.

34.

Hoe beoordeelt u het risico dat andere vervoerders een bod zullen uitbrengen dat te scherp blijkt?

De marktverkenning is bedoeld om te weten of andere vervoerders betere prestaties of een beter vervoersaanbod kunnen leveren op de HSL-Zuid dan NS. Een onafhankelijk, deskundig bureau zal de marktverkenning uitvoeren en de mogelijkheden van andere partijen kritisch beoordelen. Voor de fase daarna geldt dat als vervoerders in de marktverkenning zaken beloven die niet realistisch zijn, dit de kans verkleint dat deze zaken bij de eventuele nadere uitwerking gerealiseerd worden en dat zij daarbij een rol zullen spelen.

35.

Kunt u uiteenzetten hoe u de passage uit het enquêterapport beoordeelt (pagina 18) waarin staat dat het kabinet de andere vervoerders ongelijk heeft behandeld ten opzichte van NS: «Mogelijke oplossingen die andere vervoerders dan NS de reiziger zouden hebben kunnen bieden, zijn onvoldoende in ogenschouw genomen. Dat andere vervoerders in dit dossier geen kans hebben gekregen, is in de ogen van de commissie temeer niet passend omdat de ontstane problemen deels een direct gevolg zijn van de prestaties van NS en HSA»?

De passage van het enquêterapport heeft betrekking op de gang van zaken rond het Onderhandelakkoord uit 2011. Zoals destijds op 11 november 2011 aan uw Kamer is gemeld (Kamerstuk 22 026, nr. 343) werd gezocht naar een oplossing die voor de reiziger en belastingbetaler zo goed mogelijk moet zijn. Dit uitte zich in vervoerprestaties voor de reiziger enerzijds en beperking van de begrotingschade voor de Staat anderzijds. Daarbij is sprake van gebondenheid aan de nationale en Europese wet- en regelgeving. De gekozen oplossing, een geïntegreerde vervoerconcessie HSL-Zuid en HRN voldeed het beste aan deze voorwaarden en werd ook door uw Kamer als de meest wenselijke optie beschouwd.

Een onderhandse gunning van een vervoerconcessie voor de HSL-Zuid aan een ander partij dan de NS lag niet voor de hand zolang er nog sprake was van een lopende discussie over de nieuwe geïntegreerde vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet en de aanvullende eisen die daaraan werden gesteld. Vanuit dit uitgangspunt paste het niet in het gekozen proces om gelijktijdig met andere partijen dan de NS te spreken. Daarmee zou een tussenvorm van een onderhandse gunning en een aanbestedingsprocedure zijn ontstaan, hetgeen vanwege het gebrek aan transparantie en de daaraan verbonden juridische risico's niet wenselijk werd geacht.

36.

Kunt u uiteenzetten hoe u de passage uit het enquêterapport beoordeelt (pagina 31) waarin staat dat de keuze van het kabinet om eerst NS en NMBS de kans te geven om met een alternatief aanbod te komen niet zozeer is ingegeven vanuit de vraag wat tot het beste vervoersaanbod voor de reiziger leidt, als wel vanuit vooral financiële belangen: «Voor de Staat is het in financieel opzicht beter als het onderhandelakkoord in stand blijft en het vervoer over de HSL-Zuid door NS wordt uitgevoerd. De commissie acht dit niet in het belang van het vinden van het beste alternatieve vervoersaanbod voor de reiziger en niet passend ten opzichte van andere vervoerders. NS is door het uitvallen van de Fyra immers evident zijn concessieverplichtingen niet nagekomen. Bovendien heeft het kabinet destijds zelf besloten de vervoerconcessie voor de HSL-Zuid aan te besteden en andere vervoerders uit te nodigen hieraan deel te nemen»?

De enquêtecommissie heeft er in haar rapport begrip voor dat het kabinet poogt de financiële schade voor de Rijksbegroting zo veel mogelijk te beperken. Dat wil echter niet zeggen dat het kabinet bij de formulering van het alternatief vervoersaanbod in september 2013 zich uitsluitend door financiële motieven heeft laten leiden. In de brieven van 7 juni en 27 september 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 403 en nr. 430) heeft het kabinet aangegeven dat het vervoersaanbod van NS/NMBS is getoetst langs de volgende drie lijnen:

- Wat is de waarde voor de reiziger?
- Is de oplossing financieel acceptabel en marktconform?
- Is de oplossing juridisch toelaatbaar?

Die toetsing wees ondermeer uit dat de waarde van de reiziger er in het eindbeeld niet op achteruit zou gaan en dat de geuite wensen van reizigersorganisaties, overheden en uw Kamer voor een belangrijk deel zijn meegenomen in het nieuwe vervoersaanbod van NS en NMBS. Het aantal direct bereikbare internationale bestemmingen neemt in het eindbeeld toe. De steden Lille, Londen, en de luchthaven Zaventem zijn als bestemming toegevoegd. Daarnaast werden Den Haag en Breda rechtstreeks verbonden met Brussel. Eindhoven en Tilburg kregen een rechtstreekse verbinding (deels over de HSL-Zuid) naar Den Haag en hiermee werd het voor de reiziger eenvoudiger om (via Breda) naar België te reizen. Bovendien werd het vervoersaanbod als financieel acceptabel en juridisch toelaatbaar geacht. Met instemming van een meerderheid van de Kamer is het alternatieve vervoersaanbod vervolgens opgenomen in de vervoerconcessie die per 1 januari 2015 is verleend aan NS. Zie ook de beantwoording van vraag 37.

37.

Kunt u uiteenzetten hoe u de passage uit het enquêterapport beoordeelt (pagina 31) waarin staat dat de commissie vindt dat het onterecht is dat het kabinet bij het zoeken naar een alternatief vervoersaanbod niet ten minste voorzichtig verkend heeft welke alternatieven andere vervoerders mogelijk hadden kunnen bieden: «Daarmee heeft het kabinet niet alleen de mogelijke

oplossingen van deze vervoerders buiten beschouwing gelaten, waarmee mogelijk de belangen van reizigers beter hadden kunnen worden gediend, maar bovendien een mogelijkheid onbenut gelaten om NS te prikkelen om tot een beter vervoersaanbod te komen»?

Bij brief van 16 april 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 398) is uw Kamer geïnformeerd over de te volgen procedure om tot een structurele oplossing te komen na het uitvallen van de V-250 treinen.

In de brief werd aangekondigd dat vanaf april 2013 een aantal mogelijke scenario's voor de structurele oplossing van een adequaat vervoersaanbod zouden worden uitgewerkt. Daarbij was de inzet om met NS en NMBS naar een voorkeursscenario toe te gaan werken. Één van de te onderzoeken scenario's betrof de situatie waarin geen V250-treinstellen, andere hogesnelheidstreinen of acceptabele alternatieven inzetbaar zouden zijn. Van dit scenario werd aangegeven dat dit waarschijnlijk tot discontinuïteit van de (nationale) treindiensten zou leiden en een nieuwe opdrachtverlening voor het vervoer over de HSL-Zuid zou moeten worden georganiseerd. Zoals bekend is er uiteindelijk een voorkeursscenario met NS en NMBS overeengekomen dat als acceptabel alternatief werd beschouwd. Omdat daarmee de voorgenomen geïntegreerde vervoerconcessie HSL/HRN werd gecontinueerd, was het niet aan de orde een marktconsultatie ter voorbereiding van een aanbesteding te gaan uitvoeren.

38.

Waarom wacht het kabinet tot het najaar – met opnieuw een jaar vertraging tot gevolg – met het maken van nieuwe afspraken met NS, terwijl het enquêterapport beschikbaar is sinds 28 oktober 2015?

De vervoerders NS en NMBS hebben naar aanleiding van het rapport onderzocht welke mogelijkheden er zijn, gelet op reizigersvraag en maakbaarheid, om het vervoer naar België te verbeteren. Met de vervoerders ben ik tot de conclusie gekomen dat deze mogelijkheden er niet zijn binnen alle afspraken in de vervoerconcessie. De enige mogelijkheid om de rijtijd van de IC Brussel te verkorten is het veranderen van het bedieningspatroon, waarbij er meer over de HSL-Zuid gereden wordt. Dit vergt een aanpassing van de vervoerconcessie, waarvoor het kabinet zijn inzet in de kabinetsreactie heeft verwoord. Het kabinet wil hierbij zorgvuldig te werk gaan, zoals de enquêtemissie ook vraagt. Dat betekent dat het kabinet eraan hecht de voorgenomen aanpassing met uw Kamer te bespreken. Daarna kan de vastlegging van de definitieve afspraken plaatsvinden.

39.

Zijn de drie strikes out al aan de orde, gezien het feit dat de trein die NS destijds beloofde, al veel langer dan drie jaar op rij gewoon niet rijdt?

Het «three strikes principe» gaat alleen over het drie keer niet halen van een bodemwaarde van eenzelfde prestatie-indicator, zoals nader toegelicht in de brief van 10 maart 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 585) en bij het antwoord op vraag 24.

40.

Hoe ligt de relatie qua timing tussen de onderhandelingen die starten met NS, de implementatie van de resultaten daarvan per 2018 en de midterm review per 2020?

Bij de midterm review in 2019 kijk ik als concessieverlener terug op de mate waarin NS in de periode 2015–2019 heeft voldaan aan de afspraken in de vervoerconcessie, zoals bepaald in artikel 25 van de vervoerconcessie. Conform dat artikel is de realisatie van de groei van de

HSL-diensten onderdeel van de midterm review. En daarmee ook de afspraken die per 2018 ingaan.

41.

Klopt het dat, gerekend vanaf het moment van presentatie van het enquêterapport, feitelijk een periode van vijf jaar extra vertraging wordt geboekt voordat de concessie voor het HSL-deel van NS kan worden ingetrokken (presentatie rapport in 2015; ingang nieuwe onderhandelingen in 2016; effectuering resultaat in 2017, en ingang ervan met de nieuwe dienstregeling in 2018; three strikes out in resp. 2018, 2019 en 2020)?

Het «three strikes principe» gaat over het drie keer niet halen van een bodemwaarde van eenzelfde prestatie-indicator, en is ingegaan vanaf 2015. Er is geen relatie met het wijzigen van het vervoersaanbod vanaf een nieuwe dienstregeling. Met de vervoerconcessie zet ik in op prestatieverbetering. De mogelijkheid tot intrekken van (een deel van) de vervoerconcessie is bedoeld als sterke additionele prikkel om te zorgen dat NS de afspraken in de vervoerconcessie nakomt. Een besluit tot intrekking van (een deel van) de vervoerconcessie moet zorgvuldig zijn afgewogen en is een ultimatum remedium die in verhouding moet staan tot de mate van het niet nakomen van de concessieverplichtingen. Zie ook het antwoord op vraag 24.

42.

Worden de resultaten die tellen voor de three strikes out nog bekend voordat de midterm review in 2020 plaatsvindt of pas daarna? Mocht dat laatste het geval zijn, wat betekent dit voor het HSL-deel binnen de geïntegreerde concessie: kan NS dat alsnog ontnomen worden per 2021 of moet dan gewacht worden tot de nieuwe concessie die in 2025 van kracht wordt?

Voor het «three strikes principe» gaat het om drie keer onderpresteren op eenzelfde bodemwaarde. De prestaties van NS op de prestatie-indicatoren worden jaarlijks openbaar gemaakt in de jaarverantwoording, die ik uw Kamer doe toekomen. Een mogelijke intrekking is qua moment niet per se gekoppeld aan de midterm review of het einde van de concessieperiode. De timing van een eventuele intrekking van het HSL-deel van de vervoerconcessie is 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.

43.

Is voor een deugdelijke vergelijking van de verschillende biedingen van vervoerders een objectief criterium noodzakelijk, om een vergelijking van appels en peren te voorkomen? Zo ja, welk objectief criterium wordt dat en beoogt u daarbij het oorspronkelijk door NS aangeboden vervoer als uitgangspunt te nemen? Zo nee, hoe wilt u de marktverkenning dan invullen?

Er zijn meerdere kwalitatieve aspecten waarop de voorstellen van andere vervoerders worden beoordeeld. Een belangrijke vraag in de marktverkenning is welke mogelijkheden andere vervoerders denken te hebben om betere prestaties op de HSL-Zuid te kunnen leveren in termen van betrouwbaarheid en hoe men dat onderbouwt. Een andere belangrijke vraag is of er kansen gezien worden om het vervoersaanbod aan de reiziger uit te breiden op zo'n manier dat daarmee een markt vraag wordt bediend, die doelmatig is in te passen in de vervoerconcessie. De logistieke maakbaarheid en inpasbaarheid van eventueel aanvullingen speelt ook een rol.

44.

Welke volgorde kiest u: gaat u de markt verkennen aan de hand van wat NS in het najaar van 2016 aan het kabinet aanbiedt of gaat u eerst in de markt na wat hij te bieden heeft en pas daarna met NS in gesprek, zodat NS weet wat elders te koop is?

Het kabinet zet in op verbetering van het vervoersaanbod en de prestaties zoals geschetst in de kabinetsreactie door aanpassing van de afspraken met NS. Als uit de marktverkenning blijkt dat andere vervoerders een hogere betrouwbaarheid van het HSL-aanbod kunnen bieden, dan neemt het kabinet dit mee in de te maken prestatie-afspraken met NS en de sturing daarop met de nieuwe prestatie-indicator. Hierop zal het verscherpte «three strikes principe» van toepassing zijn. De marktverkenning moet daarnaast inzicht opleveren of er mogelijkheden zijn om het vervoersaanbod aan de reiziger te verbeteren tijdens de looptijd van de vervoerconcessie. Als dat zo is, dan wordt NS gevraagd dit nader uit te werken.

45.

Aan de hand van welk eenduidig en objectiveerbaar criterium wordt het aanbod van NS getoetst aan dat van andere vervoerders?

Zie het antwoord op vraag 43.

46.

Hoe worden voorstellen van verschillende partijen tegen elkaar afgewogen en hoe wordt voorkomen dat andere belangen dan het belang van de reiziger hierin een rol gaan spelen?

De marktverkenning heeft niet als doel om uit voorstellen van partijen één voorstel te kiezen dat nader zal worden uitgewerkt. Het doel is om meer inzicht te krijgen in de mogelijkheden tot verbetering van vervoer op de HSL-Zuid. Bij de beoordeling van ideeën van andere vervoerders wordt het belang van de reiziger in brede zin betrokken. Een verbetering van de prestaties of het vervoersaanbod voor een bepaalde groep reizigers mag geen onevenredige negatieve invloed hebben op de dienstverlening aan andere groepen reizigers. Ook andere aspecten spelen een rol, zoals logistiek maakbaarheid en doelmatigheid. Het kabinet zal de beoordeling van de uitkomst van de marktverkenning en het daarop gebaseerde voornemen aan uw Kamer voorleggen, vóórdat hierover onomkeerbare besluiten worden genomen.

47.

Wilt u de marktvraag, nog vóór het zomerreces aan de Kamer voorleggen, zodat de Kamer daarover haar opinie kan uitspreken? Zo nee, waarom niet?

Ik zal uw Kamer vóór het zomerreces informeren over de opdrachtformulering van de marktverkenning.

48.

Wilt u een tripartite overeenkomst of laat u het contracteren aan NS over en, als dat laatste het geval is (zoals ook uit de brief lijkt te volgen): welk belang heeft NS om met die derde een redelijk contract op te stellen en wat is de kans van slagen dat een dergelijke overeenkomst tussen NS en een andere (met NS concurrerende) vervoerder tot stand komt, gegeven de tegengestelde belangen van die partijen?

NS is en blijft verantwoordelijk voor de uitvoering van de vervoerconcessie, ook bij inzet van derden. Het is NS toegestaan om voor de uitvoering van de vervoerconcessie derde partijen in te schakelen. Ik laat de contractering daarvan aan NS. Ik kan op voorhand niet speculeren over het belang dat NS heeft, zonder dat er meer inzicht is in de mogelijke rol

die een derde partij kan spelen in de vervoerconcessie met NS ter invulling van of aanvulling op het met NS afgesproken vervoersaanbod en de daarbij behorende prestaties.

49.

Waarom wordt ervoor gekozen dat NS de diensten van een derde partij moet inzetten in plaats van dat de Staat zelf de derde partij contracteert en zijn contract met NS ontbindt? Is de Staat als concessieverlener niet juist gehouden om ingeval NS de afspraken niet nakomt, de concessie aan NS in te trekken en aan een ander te gunnen die wel kan leveren?

Mijn ambtsvoorganger heeft de vervoerconcessie verleend aan NS. De vervoerconcessie geeft NS het exclusieve recht om het hoofdrailnet, inclusief de HSL-Zuid, te bedienen. Zo lang de vervoerconcessie niet is ingetrokken, kan de concessieverlener geen zaken doen met andere partijen. Wel kan NS derden inschakelen als onderaannemer. Intrekking van (delen van) de vervoerconcessie is alleen aan de orde bij het leveren van een «wanprestatie», zoals toegelicht in de beantwoording vraag 24.

50.

Hoe kunt u die derde partij binden, als u niet zelf met die derde partij onderhandelt of overlegt, maar dat aan NS overlaat?

NS is verantwoordelijk voor de uitvoering van de vervoerconcessie, ook bij de eventuele inzet van derden. Als uit de marktverkenning blijkt dat inzet van derden kan helpen om afgesproken prestaties te halen, vraagt lenM aan NS om bij een tweede strike ten aanzien van eenzelfde prestatie-indicator voorbereidingen te treffen en dit bij een derde strike op die prestatie-indicator ook daadwerkelijk uit te voeren. NS zal hiervoor zelf de overeenkomst met de derde partij moeten aangaan.

51.

Is het juist dat u sinds 2013 al een aanbod van ten minste één andere vervoerder (Arriva/Deutsche Bahn) hebt liggen voor vervoer over de HSL Zuid? Zo ja, heeft u na presentatie van het rapport van de enquêtecommissie, en indachtig haar conclusies over gesprekken met andere vervoerders in het belang van het beste aanbod voor de reiziger, contact gezocht met Arriva om na te gaan wat het voorstel van Arriva precies zou inhouden en of dat een alternatief zou bieden voor de prestaties van NS? Zo nee, kunt u uitleggen waarom dat niet gebeurd is? Zo ja, wat was daarvan de uitkomst?

Het aanbod van Arriva uit 2013 betrof een voorstel op hoofdlijnen. Na de presentatie van het eindrapport van de enquêtecommissie heb ik in het kader van een kennismaking met Arriva gesproken. Hierbij is door Arriva o.a. een nadere toelichting gegeven op het voorstel uit 2013. De marktverkenning die het kabinet gaat uitvoeren is bedoeld om voorstellen van andere vervoerders te beoordelen.

De uitkomsten van de Fyra-enquête zien niet toe op de prestaties van NS onder de vigerende vervoerconcessie en zijn derhalve geen grond om de vervoerconcessie in te trekken en gesprekken aan te gaan met andere vervoerders. Zie ook mijn antwoord op vraag 5. Ik houd NS aan de afspraken uit de vervoerconcessie en zet in op verdere verbetering van het vervoersaanbod en de prestaties van NS, zoals ik heb verwoord in mijn reactie op aanbeveling 1 van de enquêtecommissie.

52.

Hebt u ook kennisgenomen van het bericht van 30 oktober 2015, twee dagen na de presentatie van het rapport van de enquêtecommissie Fyra, dat Arriva nog steeds bereid was om het

HSL-vervoer over te nemen en kunt u aangeven welke acties u daarop hebt ondernomen richting Arriva, respectievelijk welke resultaten daarbij geboekt zijn? Indien u geen actie hebt ondernomen: waarom bent u niet toen, indachtig de conclusies van de enquêtecommissie en mede gelet op het volgens de commissie «passende karakter» van dergelijk overleg, alsnog als de wiedereerga in de pen of de telefoon geklommen om Arriva uit te nodigen om over haar aanbod te spreken, omdat dit het door de enquêtecommissie geconstateerde hoofdprobleem wellicht op korte(re) termijn zou kunnen oplossen?

Zie mijn antwoord op vraag 51.

53.

Hebt u buiten NS en wellicht Arriva ook nog met andere vervoerders gesproken, bijvoorbeeld Connexxion of Virgin Rail, die zich eerder meldden als alternatieve aanbieder, en contact gezocht over de mogelijkheden die zij zien om alsnog een hogesnelheidstrein te leveren die wel zou brengen wat de reiziger beloofd is? Indien dat niet het geval is, waarom niet en wat zegt dat in uw optiek over het besef van de noodzakelijke snelheid en verbetering, waar dit dossier om vraagt?

Ik heb regelmatig contact met alle vervoerders, waaronder Arriva en Connexxion. In die gesprekken is uiteraard ook gesproken over de uitkomsten van de Fyra-enquête. In de marktverkenning wordt onderzocht of andere vervoerders betere prestaties of een beter vervoersaanbod kunnen leveren op de HSL-Zuid dan NS.

Zoals het kabinet aangeeft in reactie op aanbeveling 1 van de enquêtecommissie, is het kabinet zich er zeer wel van bewust dat de HSL-Zuid beter benut moet worden en de prestaties moeten verbeteren. Het kabinet stuurt scherp op realisatie van een beter vervoersaanbod en het verbeteren van de betrouwbaarheid van de treindiensten.

54.

Hoe definieert u het begrip «meerwaarde» en welke objectieveerbare en vooral kwantificeerbare eisen stelt u daartoe vooraf vast, om dat naderhand structureel te kunnen toetsen?

Daarmee wordt bedoeld dat de reiziger door de inzet van een derde partij tenminste het met NS afgesproken prestatieniveau geleverd krijgt, waarbij de overige kwaliteitsaspecten van de reis (zoals prijs, comfort, snelheid etc.) tenminste gelijk blijven of verbeteren.

55.

Is het waar dat Nederland/NS volledig afhankelijk is van België/NMBS waar het gaat om optimalisaties van de dienstregeling aan Belgische zijde, om zodoende de rijtijd naar Brussel te verkorten?

Ja. NMBS gaat over de dienstregeling aan Belgische zijde en zal daarbij een afweging maken over al het type vervoer, zowel binnenlands als internationaal, dat NMBS met de dienstregeling wil bedienen. Over de halteplaatsen van de IC Brussel hebben NS, NMBS en de Nederlandse Staat in 2013 samenwerkingsafspraken gemaakt die duren tot het einde van de looptijd van de vervoerconcessie (31 december 2024). Wijziging van de afspraken zal in goed overleg tussen alle partijen moeten geschieden. Het kabinet voert overleg met de Belgische regering over de optimalisatie van het internationale vervoersaanbod tussen beide landen.

56.

Moeten de kostenbesparingen gerealiseerd zijn voordat aanpassingen kunnen worden gedaan aan de HSL-infrastructuur (windschermen Moerdijkbrug), gezien het feit dat u op pagina 6

schrijft dat een snellere intercity Amsterdam-Brussel tot kostenbesparingen leidt die kunnen worden ingezet voor verbeteringen aan de infrastructuur? Per wanneer verwacht u dat de windschermen zijn aangebracht op de Moerdijkbrug?

ProRail heeft in beeld gebracht wat ervoor nodig is om de belangrijkste oorzaken van uitval die kunnen worden gerelateerd aan de infrastructuur van de HSL-Zuid op te lossen. Deze problemen betreffen o.a. harde wind op de brug over het Hollands Diep, storingen aan conventionele infrastructuur en de relatief lange tijd die het kost om strandingen op de HSL-Zuid af te handelen. Eerste kosteninschattingen voor de onderdelen die betrekking hebben op de HSL-secties geven aan dat hiervoor investeringen van in totaal circa € 50 miljoen euro nodig zijn.

Besluitvorming over mogelijke investeringen in de HSL-infrastructuur om uitval te verminderen vindt plaats na onafhankelijke toetsing van kosten en opbrengsten van de diverse maatregelen. In het najaar komt het kabinet daarop terug bij de eerder toegezegde brief over de windproblematiek, hierbij zal ook worden ingegaan op de bekostiging. Mochten er kostenbesparingen optreden bij het HSL-aanbod dan kunnen die mogelijk ook gebruikt worden voor de bekostiging.

57.

a. Wat is het aantal dienstregelingen dat door NS/Hispeed wordt geboden in het oorspronkelijke bod en de verschillende modellen die daarna de revue hebben gepasseerd, waaronder in ieder geval het aantal dienstregelingen in het bod van 2013 dat is opgenomen in de geïntegreerde hoofdtrainnetconcessie en het aantal dienstregelingen dat nu door NS wordt voorgesteld in het model, waarbij de Beneluxtrein vaker over de HSL-Zuid gaat rijden tussen Rotterdam en Schiphol in plaats van via de oude lijn? Kunt u dit uitsplitsen per treindienst (Thalys, Eurostar, IC Direct Amsterdam-Rotterdam, IC Direct Amsterdam-Breda, IC Amsterdam/Den Haag-Brussel) met een duidelijke markering van de effecten van de bundeling van de IC Benelux met de IC Direct Amsterdam-Rotterdam?

NS werkt op dit moment op verzoek van het kabinet uit wat de praktische consequenties zijn van een wijziging van de IC Amsterdam-Brussel, waarbij de IC Amsterdam-Brussel vanaf 2018 twaalf maal per dag vanaf Amsterdam rechtstreeks over de HSL-Zuid naar België v.v. rijdt en vier maal per dag vanaf Den Haag rechtstreeks naar België v.v. NS rekent voor het kabinetsvoorstel en voor de voorgaande modellen niet met dienstregelingen, maar met frequenties en rijtijden.

b. Klopt het dat de reiziger in het nieuwste voorstel snellere verbindingen krijgt, maar ook minder dienstregelingen?

Op dit moment is nog niet bekend wat de precieze gevolgen zijn van het kabinetsvoorstel wat betreft inzet van materieel en personeel. De aanname is dat doordat de IC Amsterdam-Brussel meer over de HSL-Zuid rijdt en Den Haag minder wordt bediend, er sprake is van minder treinkilometers. Dit wordt nu nader uitgewerkt.

c. Kunt u aangeven wat het totaal aantal dienstregelingen van de HSL-diensten zou zijn als beide IC Directtreinen Amsterdam-Rotterdam zouden doorrijden naar Brussel, zodat ook hier een halfuurdienst ontstaat (de Thalys en Eurostar niet meegerekend)?

Het kabinet heeft niet aan NS gevraagd om andere varianten uit te werken. Aangezien de IC Brussel een verlieslatende dienst is ligt een frequentieverhoging niet voor de hand.

d. Kunt u aangeven wat het totaal aantal dienstregelingen van de HSL-diensten zou zijn als één IC Direct Amsterdam-Rotterdam

zou doorrijden naar Brussel en één IC Direct Amsterdam-Rotterdam zou doorrijden naar Antwerpen, zodat op de corridor Amsterdam-Antwerpen een halfuurdienst ontstaat (de Thalys en Eurostar niet meegerekend)

Zie antwoord bij c.

58.

a. Rijden in het door het kabinet voorgestane model de intercity's Amsterdam/Den Haag-Brussel via Breda?

Ja

b. Hoeveel reistijd zou het schelen als niet via Breda wordt gereden maar over de HSL direct naar Antwerpen?

De reistijd zou theoretisch maximaal 20 minuten korter kunnen zijn indien niet via Breda wordt gereden, maar over de HSL-Zuid langs Breda. Deze tijdswinst is theoretisch omdat een gewijzigde treindienst moet worden ingepast in de dienstregeling. Dit kan ook negatieve gevolgen hebben voor andere treindiensten.

c. Hoeveel dienstregelingen zou dit schelen?

De optie waarbij de IC Amsterdam-Brussel niet over Breda rijdt wordt niet door NS uitgewerkt omdat dit veel reizigers raakt (circa 23% van de reizigers in de IC Amsterdam-Brussel komt uit de regio Breda en Zuid-Nederland) en leidt tot minder reizigers op de IC Amsterdam-Brussel.

59.

a. Stoppen intercity's in Noorderkempem, in het model dat het kabinet voorstaat voor de bediening van Amsterdam/Den Haag-Brussel?

Ja

b. Hoeveel reistijd zou het schelen als niet wordt gestopt in Noorderkempem?

De reistijdswinst bij niet stoppen in Noorderkempem zou theoretisch maximaal 5 minuten zijn. Deze tijdswinst is theoretisch omdat een gewijzigde treindienst moet worden ingepast in de dienstregeling. Dit kan ook negatieve gevolgen hebben voor andere treindiensten.

c. Hoeveel dienstregelingen zou dit schelen?

De optie waarbij de IC Amsterdam-Brussel niet over Noorderkempem rijdt wordt niet door NS uitgewerkt.

60.

a. Wat zou het aantal dienstregelingen zijn als het voorstel van het kabinet wordt gerealiseerd (12x Amsterdam-Breda-Brussel, 4x Den Haag-Breda-Brussel) en wat zou dit aantal zijn als deze treinen niet via Breda zouden rijden?

b. Hoeveel dienstregelingen zouden er aanvullend nodig zijn om de reeds bestaande Belgische intercity Antwerpen-Noorderkempem door te laten rijden naar Breda?

c. Deelt u de mening dat het per saldo geen extra dienstregelingen kost als wordt gekozen voor het model waarbij de intercity naar Brussel niet stopt in Breda, maar in plaats daarvan de intercity Antwerpen-Noorderkempem doorrijdt naar Breda?

d. Deelt u de mening dat deze optie veel aantrekkelijker is voor reizigers, omdat de reistijd Amsterdam-Brussel dan verder afneemt terwijl er tegelijkertijd meer reisopties richting België ontstaan?

NS werkt op dit moment op verzoek van het kabinet uit wat de praktische consequenties zijn van een wijziging van de IC Amsterdam-Brussel,

waarbij de IC Amsterdam-Brussel vanaf 2018 12 maal per dag vanaf Amsterdam rechtstreeks over de HSL-Zuid naar België v.v. rijdt en vier maal per dag vanaf Den Haag rechtstreeks naar België v.v. NS rekent voor het kabinetsvoorstel niet met dienstregelingsuren, maar met frequenties en rijtijden. NS heeft in samenwerking met NMBS diverse scenario's onderzocht. Hierbij is ook het scenario «Breda alterneren» onderzocht. Dit bleek per saldo tot minder reizigers te leiden. De mogelijkheid om dit in combinatie te doen met het laten doorrijden van de intercity Antwerpen-Noorderkempen Breda is niet onderzocht. In het algemeen geldt dat een toename van het aantal grensoverschrijdende verbindingen als financieel niet haalbaar wordt geacht. In het rondetafelgesprek op 2 juni is naar aanleiding van een vraag van Kamerlid Bruins (ChristenUnie) door de dhr. Van Boxtel toegezegd nadere informatie te verstrekken over de mogelijkheid dat NS en NMBS gaan samenwerken in een treindienst Antwerpen-Breda-Eindhoven.

61.

Wat is de stand van zaken met de plannen voor een intercity Eindhoven-Breda-Antwerpen?

Deze variant is momenteel niet in beeld en ook niet gevraagd (zie ook antwoorden vragen (57 e.v.)).

62.

Op welke termijn kunnen de optimalisaties aan de Belgische zijde worden gerealiseerd? Zijn de Belgen überhaupt ontvankelijk voor het idee om Zaventem minder vaak aan te doen nu Nederland station Den Haag heeft geschrapt als rechtstreekse verbinding? Hoeveel tijdwinst levert het schrappen van Zaventem op? Vinden hiertoe al gesprekken plaats met de Belgen? Zo ja, zijn er al resultaten te melden? Zo nee, wanneer starten deze gesprekken dan?

Zie het antwoord op vraag 31.

63.

Waarop is de inschatting van € 50 miljoen aan kosten voor de verbetermaatregelen op de HSL-Zuid gebaseerd en om wat voor maatregelen gaat het? Wat zijn de gevolgen als de snellere intercity geen kostenbesparingen oplevert en dus geen extra geld wordt binnengehaald door meer reizigers tussen Amsterdam en Brussel? Hoe worden de verbeteringen aan de infrastructuur dan betaald?

Zie het antwoord op vraag 56. Indien de mogelijke kostenbesparingen niet genoeg geld opleveren zal voor de bekostiging een beroep moeten worden gedaan op de vrije ruime in het Infrastructuurfonds, hierbij zal een bredere afweging moeten worden gemaakt ten opzichte van andere mogelijke investeringen.

64.

Is het mogelijk om uiterlijk op 1 juli aanstaande afspraken met NS af te ronden over het alsnog uitvoeren van diens oorspronkelijke reisaanbod, en wilt u de zomerperiode benutten, indien u concludeert dat NS daartoe niet in staat is, om alsnog met andere vervoerders een akkoord te sluiten over uitvoering van het oorspronkelijk beoogde vervoer?

De inzet van het kabinet is gericht op het uitvoeren van de afspraken in de vervoerconcessie 2015–2025. Naar aanleiding van de marktverkenning kunnen eventueel aanvullende afspraken met NS worden gemaakt over het HSL-aanbod.

65.

Door wie laat u de verkenning uitvoeren om na te gaan of andere vervoerders in Europa betere prestaties op de HSL-Zuid kunnen realiseren dan NS en wie is opdrachtgever?

De marktverkenning zal door een onafhankelijk bureau worden uitgevoerd. De aanbesteding van deze opdracht is nu in voorbereiding. Mijn departement is hiervoor de opdrachtgever.

66.

Kunnen de heronderhandelingen in het najaar van 2016 tot iets anders leiden dan dat NS het vervoer moet leveren zoals oorspronkelijk aangeboden?

Dit najaar maakt het kabinet nieuwe afspraken met NS over de implementatie van het nieuwe aanbod en de daarbij behorende prestaties. De inzet van het kabinet is om te komen tot een kortere rijtijd van de IC Brussel door de HSL-Zuid beter te benutten. Naar aanleiding van de marktverkenning kunnen eventueel aanvullende afspraken met NS worden gemaakt over het HSL-aanbod.

67.

Is het halen van het oorspronkelijk beoogde vervoer over de HSL-Zuid de onderhandelingsinzet bij de heronderhandelingen van het najaar?

Mijn onderhandelingsinzet heb ik met u gedeeld in mijn reactie op aanbeveling 1 van de enquêtecommissie. Zoals ook in antwoord op vraag 17 aangegeven verschilt het beoogde vervoer in 2018 op onderdelen van het oorspronkelijk beoogde vervoer in 2001.

68.

Is elke vermindering in termen van frequentie, betaalbaarheid of dienstregeling ten opzichte van het oorspronkelijk door HSA gedane aanbod een beloning voor NS?

Het referentiekader is de vervoerconcessie met daarin de nu geldende afspraken. Verschillen ten opzichte van het oorspronkelijk beoogde vervoer in 2001 ten aanzien van frequentie, betaalbaarheid en dienstregeling vormen een weerspiegeling van het maximaal haalbare binnen de context van de situatie van 2013 en 2016.

69.

Loopt de Staat een juridisch risico, nu blijkt dat de oorspronkelijke gunning het resultaat was van een aanbesteding waarvoor eisen en regels gelden en waarop ook andere partijen hebben ingeschreven en nu kennelijk in het najaar van dit jaar een nieuwe heronderhandeling gevoerd gaat worden?

De concessieovereenkomst van december 2001 is met de verlening van de vervoerconcessie per 1 januari 2015 ingetrokken. Het openbaar aanbestede contract bestaat niet meer. Er is dus geen sprake van een wezenlijke wijziging en daarmee een aanbestedingsrechtelijk risico. De vervoerconcessie is sinds 1 januari 2015 het referentiekader. De Europese regels, de zogenaamde PSO Verordening, en de Nederlandse wetgeving maken onderhandse gunning van het hoofdrailnet mogelijk. Dat kan ook als een deel daarvan in het verleden na aanbesteding is gegund.

Er is daarnaast geen sprake van een heronderhandeling. Binnen de kaders van de vervoerconcessie zijn aanpassingen mogelijk. Daarbij moet het kabinet waken voor overcompensatie. Wanneer aanpassingen leiden tot een gunstiger financieel resultaat voor NS zal het kabinet de concessieprijs – conform de concessiebepalingen – overeenkomstig verhogen om de financiële balans in de vervoerconcessie te herstellen.

70.

In hoeverre is er bij de windproblematiek op de Moerdijkbrug sprake van constructiefouten? Is de benodigde € 50 miljoen voor aanpassing van de Moerdijkbrug niet geheel of gedeeltelijk te verhalen op de aannemer? Zo ja, gaat u dit bedrag verhalen? Zo nee, waarom niet?

Het gaat in deze om de brug over het Hollands Diep (op de HSL-Zuid) en niet over de Moerdijkbrug (op conventioneel spoor). Er is geen sprake van een constructiefout. Bij de bouw was reeds bekend dat de brug op een windgevoelige locatie ligt (hoog, dicht bij zee, loodrecht op reguliere windrichting). Daarom is een actief automatisch waarschuwingssysteem ingericht. Dit systeem van windwaarschuwing leidt veel vaker dan oorspronkelijk voorzien tot een snelheidsbeperking of zelfs tot stillegging van treinverkeer. In 2012 en 2014 is het systeem geoptimaliseerd.

Over de kosten van maatregelen om de uitval op de HSL-Zuid tegen te gaan (waaronder aanpassing van de brug, nodig om windschermen aan te kunnen brengen) lopen gesprekken met ProRail. Windmaatregelen op de brug worden qua kosteneffectiviteit afgewogen tegen alternatieve verbetervoorstellen. De uitkomsten van deze review zullen dit najaar naar de Kamer worden gestuurd.

71.

a. Kunt u de kosten van het oplossen van de niet aan NS toewijsbare oorzaken van uitval, die door ProRail worden geschat op € 50 miljoen, specificeren? Waarvoor zijn deze investeringen precies nodig?

b. Waarom stelt u voor dit te financieren uit een eventueel hogere bijdrage van NS als gevolg van extra reizigersinkomsten door de kortere reistijden? Zouden deze maatregelen niet gefinancierd moeten worden uit het Infrastructuurfonds, zodat NS de extra inkomsten kan benutten voor het verbeteren van het treinproduct voor de reiziger in de vorm van extra aanbod van treindiensten?

Zie het antwoord op vraag 56.

72.

Is het denkbaar dat de taak van infrastructuurbeheerder onder voorwaarde van onafhankelijkheid wordt belegd bij de vervoerder op het hoofdrailnet, al dan niet losgeknipt van de taak van capaciteitsverdelers?

Deze vraag zal worden beantwoord in het onderzoek naar de scenario's. Daar wordt onder andere de mogelijkheid om de infrastructuurbeheerder (ProRail) en de vervoerder op het hoofdrailnet (NS) onder één paraplu te brengen onderzocht. Op grond van EU-regelgeving moet er onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder zijn ten opzichte van de vervoerders. Hieronder valt het verdelen van capaciteit. Deze onafhankelijkheidsvereisten worden in het onderzoek betrokken.

73.

Wordt het onderzoek naar de scenario's uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau? En wordt de Kamer betrokken bij het formuleren van de onderzoeksopdracht? Wat is het concrete tijdspad voor het uitvoeren van dit onderzoek en de betrokkenheid van de Kamer?

Het streven is om het onderzoek begin 2017 aan uw Kamer te sturen. In de kabinetsreactie staat de inhoudelijke onderzoeksopdracht beschreven met de uit te werken scenario's en de effecten die bij elk van de scenario's bekeken zullen worden. Bij het onderzoek wordt een onafhankelijk onderzoeksbureau betrokken. De kwaliteit van het onderzoek wordt geborgd door de nauwe betrokkenheid van externe deskundigen.

Met dit onderzoek wil het kabinet bijdragen aan een open discussie over de gewenste marktordening op het spoor, om in overleg met uw Kamer te komen tot een gedragen en duurzame inrichting van de spoormarkt. Alleen dan krijgt de sector de duidelijkheid die nodig is om toekomstbestendig te kunnen verbeteren.

74.

Hoe ziet u een scenario voor zich waarbij NS en ProRail onder één paraplu worden gepositioneerd, terwijl NS niet de vervoerder is op het hoofdrailnet?

In het onderzoek naar de scenario's zal in beeld worden gebracht wat de effecten zijn als NS en ProRail onder één paraplu gebracht worden. De effecten daarvan kunnen verschillen bij de verschillende scenario's. Nu aangeven hoe ik deze situatie zie, zou vooruitlopen op de uitkomsten van het onderzoek. Ik wil eerst de uitkomsten van het onderzoek afwachten.

75.

In hoeverre zou een positionering van NS en ProRail onder één paraplu, zoals wordt voorgesteld om te onderzoeken, passen binnen de marktpijler van het Europese Vierde Spoorpakket?

In het onderzoek bekijk ik of en hoe verschillende scenario's en situaties passen binnen de (Europese) wet- en regelgeving.

76.

Hoe wordt bij het onderzoeken van de scenario's rekening gehouden met de dubbele petten van de Staat (aandeelhouder en concessieverlener)?

Het onderzoek naar de scenario's wordt door de Ministeries van IenM, Financiën en EZ begeleid. De brede begeleiding en de keuze voor de betrokkenheid van een onafhankelijk onderzoeksbureau en externe deskundigen borgen dat de belangen vanuit de verschillende rollen voldoende evenwichtig en transparant afgewogen kunnen worden.

77.

Zijn de voornemens met betrekking tot het wijzigen van de positionering van ProRail vooraf met ProRail besproken? Zo ja, wat was de reactie? Zo nee, waarom niet?

Ja, deze voornemens zijn tijdens reguliere overleggen met ProRail besproken. ProRail heeft in deze overleggen haar zorg uitgesproken dat een organisatieverandering kan afleiden van de verbeteropgaven die er liggen. De ondernemingsraad van ProRail heeft in aanvulling daarop aangegeven dat het personeel rust en ruimte wil om zijn taken uit te voeren.

Het kabinet heeft begrip voor deze zorgen en heeft de voorkeur voor een vorm waarbij de consequenties voor de rechtspositie van het personeel zo klein mogelijk zijn. Dit om te voorkomen dat de wijzigingen in de organisatie afleiden van de verbeteringen die inmiddels zijn ingezet.

78.

Bent u voornemens om eerst alles financieel op orde te krijgen bij ProRail alvorens de positionering te wijzigen naar een publieke organisatievorm? Zo nee, waarom niet?

Nee, deze trajecten kunnen prima parallel lopen. ProRail is op dit moment druk bezig om de financiën op orde te krijgen. Zoals gemeld in de brief van 10 mei 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 667) ligt de aanpak van de financiële beheersing op koers. Veel van de verbeterpunten zijn geïmplementeerd of liggen op schema om conform planning te worden geïmplementeerd. Daarnaast wordt gewerkt aan de transitie van de organisatie, maar dit staat inhoudelijk los van elkaar. Het kabinet wil in 2016 nog een keuze maken over de organisatievorm.

79.

Hoe wilt u garanderen dat de ingezette verbeterslag bij ProRail niet teniet wordt gedaan door de discussie over de nieuwe positionering?

Ik zie de transitie in het verlengde van de weg die ProRail is ingeslagen (o.a. met de nieuwe topstructuur). Het wijzigen van de organisatievorm van ProRail mag niet afleiden van de verbeteringen die zijn ingezet en de primaire taken van ProRail: het beheren en onderhouden van het spoor en het verdelen van capaciteit op het spoor. Ik zal hiervoor ook blijven waken en indien nodig in overleg treden en/of bijsturen.

80.

In hoeverre is het realistisch dat het kabinet voortaan aan NS vraagt om een alternatief in de vorm van reservematerieel en/of een alternatieve route achter de hand te houden? Kunt u daarbij aangeven welke (ook financiële) inspanningen u in dat kader van NS verlangt?

Zoals aangegeven in de kabinetsreactie treft NS een keten aan maatregelen voorafgaand aan de start van een treindienst met nieuw treinmaterieel om de betrouwbaarheid van die treindienst zo goed mogelijk te borgen. Bij de implementatie van nieuwe producten stelt NS een validatie- en testplan op. Onderdeel van dit plan is ook een zogenaamd plan B om direct te kunnen handelen mocht er onverhoopt toch iets misgaan. Dit plan B kan verschillen per specifiek product en bestaat de ene keer uit reservematerieel, een andere keer uit een alternatieve route, net naar gelang de specifieke omstandigheden en mogelijkheden. Ik verwacht van NS dat zij alle benodigde maatregelen treft om de betrouwbaarheid van de treindiensten zo goed mogelijk te borgen. Daar stuur ik op door middel van de vervoerconcessie. Ik treed daarbij niet in de bedrijfsvoering van NS.

81.

Hoe heeft de ILT zelf op de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie gereageerd? Is er voldoende expertise en capaciteit om de noodzakelijke koerswijziging in te zetten en uit te voeren?

De ILT onderkent dat een koerswijziging en een aanpassing van haar werkwijze aan de orde is. Dit maakt onderdeel uit van de ontwikkelagenda die momenteel door ILT wordt opgesteld. Tijdens de begrotingsbehandeling heeft de Minister toegezegd onderzoek te doen naar de taken en het budget van de inspectie. Op 8 maart jl. heeft de Minister uw Kamer geïnformeerd dat hiervoor een meer strategisch geïntendeerde analyse nodig is, waarbij de risico's voor alle taken en domeinen onderling worden gewogen en gerelateerd aan de inzet van de ILT. Over de resultaten van dit onderzoek wordt uw Kamer geïnformeerd.

82.

Welke bevoegdheden heeft de ILT precies in de geest van de wetgeving?

De ILT beschikt bij de uitoefening van haar taken over alle noodzakelijke bevoegdheden op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en de Spoorwegwet. Naar aanleiding van de uitkomsten uit het Fyra-rapport verbreedt de ILT haar taakopvatting. Zij richt zich niet enkel op de naleving van wet- en regelgeving maar betreft het algemene publieke belang bij haar oordeelsvorming. De inspecteur bepaalt zijn inzet in een situatie op grond van zijn professionaliteit en vakmanschap en handelt hierbij vanuit de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Bij een ongewenste situatie heeft de inspecteur diverse interventiemiddelen tot zijn beschikking. Dat begint met een preventieve aanpak, zoals het geven van voorlichting, maar ook een bestuurlijk overleg behoort tot de mogelijk-

heden. Indien nodig kan de inspecteur escaleren naar andere vormen van interventie, zoals een last onder dwangsom om herstel te bevorderen of een andere bestuursrechtelijke of strafrechtelijke sanctie.

83.

Hoe kan het dat er treinen bleven doorrijden, nadat er onderdelen waren afgebroken?

Nadat duidelijk was dat als gevolg van het winterweer een bodemplaat van de trein gevallen was, heeft NS direct besloten de treindienst te staken.

84.

Op welke gronden is de ILT akkoord gegaan met het afnemen van de treinen door NS, terwijl er al gebreken waren vastgesteld bij de bouw in Italië?

De afname van de treinen is een puur privaatrechtelijke aangelegenheid tussen de spoorwegonderneming en de fabrikant in het kader van de aanbesteding. Deze vindt plaats na de afgifte van de vergunning voor indienststelling zonder tussenkomst van de ILT.

85.

Welke acties zijn ondernomen om de door de enquêtecommissie bepleite gedrags- en houdingsverandering van de ILT (kritischer) te bewerkstelligen?

De ILT heeft een aantal acties in gang gezet naar aanleiding van het Fyra-rapport en de aanbevelingen die betrekking hebben op haar werkwijze. Het bewerkstelligen van een cultuurverandering en een heroriëntatie op de organisatie en werkwijze is per definitie een lange termijn traject. Hierbij betreft de ILT de lessen die zij trekt uit het Fyra-rapport ten aanzien van haar rolopvatting, het vertrouwensprincipe en de rol van het management. Dit maakt onderdeel uit van de ontwikkelagenda die momenteel door ILT wordt opgesteld.

86.

Voert het kabinet aanbeveling 8 volledig uit? Ofwel: wordt het daadwerkelijk verboden dat een bedrijf dat als keuringsinstantie fungeert, andere rollen in hetzelfde project vervult?

Het kabinet onderschrijft het belang om potentiële belangenverstrengeling bij keuringsinstanties te voorkomen. Het heeft hierbij de voorkeur om zoveel mogelijk in Europees verband naar uniformiteit te streven. Met het Vierde Spoorwegpakket worden de eisen aan de onafhankelijkheid van het personeel van keuringsinstanties aangescherpt. Bij de implementatie zal een keuze worden gemaakt tussen scheiding («verbodsniveau») op organisatie-, project- of persoonsniveau. Voorop staat dat er, in lijn met de bevindingen van de enquêtecommissie, geen misverstand kan en mag bestaan over de onafhankelijkheid van het oordeel van de keuringsinstantie.

87.

Voert het kabinet aanbeveling 9 volledig uit?

Ja, in de kabinetsreactie is uiteengezet op welke wijze in Europees verband wordt ingezet op, in lijn met de aanbeveling, versterken van de keten van certificering en vergunningverlening in Europese wet- en regelgeving.

88.

Wat is de stand van zaken van het overleg dat het kabinet voert met de Europese Commissie en het European Railway Agency (ERA) om zeker te stellen dat het ERA zoveel mogelijk gebruikmaakt van teams van experts uit de landen waar de aanvraag zich

op richt? Wordt dit voorstel van het kabinet daadwerkelijk overgenomen?

De voorstellen van het kabinet op het gebied van certificering, toelating en toezicht zijn met de Europese Commissie en de ERA gedeeld. Uit informeel overleg met de ERA is gebleken dat de ERA de intentie heeft om gebruik te maken van multidisciplinaire teams met daarin ook de experts van de nationale veiligheidsinstanties uit de landen waar de aanvraag zich op richt. Daarmee is dit voorstel nog niet definitief overgenomen, maar de eerste signalen zijn positief. In de periode tot 2019 bereidt de ERA zich voor op de inwerkingtreding van het Vierde Spoorwegpakket. De besteding van dit voorstel maakt daar onderdeel van uit.

89.

Hoe is aanbeveling 12 in het kader van de aanbestedings- en contracteringsstrategie van het European Rail traffic Management System (ERTMS) concreet ingezet?

Risicoanalyses vormen integraal onderdeel van het programma ERTMS. Daarbij is tevens expliciet aandacht voor contracteringsrisico's die de doelstelling van «best value for money» in de weg staan. Uw Kamer wordt hierover deze zomer nader geïnformeerd via de aanbestedings- en contracteringsstrategie (ACS).

90.

De, historisch gezien, hogere uitval van de IC Direct is mede te wijten aan de kwetsbaarheid van het materieel: kan dit nader worden toegelicht? Hoe is dit tot nu toe aangepakt?

De IC Direct wordt gereden met Traxx-locomotieven en omgebouwde rijkstrijtuigen. De Traxx-locomotieven hebben te maken gehad met storingen bij de stroomafnemers en de rijkstrijtuigen hebben te maken gehad met storingen in de deursystemen. Het probleem met de stroomafnemers is door NS in samenwerking met de leverancier opgelost. Ook heeft NS de deursystemen van de rijkstrijtuigen gemodificeerd. Daarmee zijn de materieelproblemen grotendeels opgelost.

Om materieelproblemen zoveel mogelijk te voorkomen dan wel zo snel mogelijk te verhelpen, heeft NS dagelijkse analyses van technische fouten aan materieel en van bedieningsfouten gemaakt. Er zijn maatregelen getroffen om de techniek en bediening hiervan te verbeteren, door onder andere een intensivering van de samenwerking met Bombardier, softwareaanpassingen in de Traxx-locomotieven, het opstellen van een top 10 storingen + oplossingen voor de machinisten, en het aanstellen van een performance manager t.b.v. het continu verbeteren van de prestaties van de machinisten. Ook heeft NS monteurs in het onderhoudsbedrijf Watergraafsmeer ingezet en een «pitstopsysteem» ingevoerd om uitval door materiële defecten te reduceren.

91.

Hoe wordt bij de verandering van de positionering van ProRail rekening gehouden met de conclusie van PWC dat u nog niet beschikt over een eenduidig beeld van de verdeling van de sturing, wat kan leiden tot situaties waarin tegenstrijdig wordt gestuurd vanuit verschillende rollen?

Naar aanleiding van het rapport van PWC zijn de rollen beschreven en is binnen lenM een interne regiegroep ingesteld die zorg draagt voor de afstemming.

92.

Worden de aanbevelingen overgenomen? Welke wel/niet? Op welke termijn worden deze aanbevelingen geïmplementeerd? Worden ze meegenomen in het traject inzake de wijziging van de positionering van ProRail?

De aanbevelingen met betrekking tot een duidelijke rolbepaling, regulier interne overleg en communicatie van de taakverdeling zijn overgenomen en worden nu geïmplementeerd. De toezichtvisie over de taakuitvoering door ProRail wordt niet geactualiseerd. Eerst wordt het traject doorlopen om tot een positionering van ProRail in het publieke domein te komen. Daarna zal worden bezien of en op welke wijze de toezichtvisie aangepast moet worden.