

LIJST VAN VRAGEN – TOTAAL

1

Is het waar dat de spreiding van werkzaamheden aan het spoor erg ongelijkmatig is? Op welke manier is dat op te lossen? Bent u bereid een maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te voeren naar het onderhoudswerk op het spoor in relatie tot de capaciteitsverdeling en daarbij specifiek te kijken naar de lengte van de onderhoudsperiodes in de nacht en de efficiencywinst die valt te behalen door hier anders mee om te gaan (bijvoorbeeld door een kleiner aantal lange onderhoudsnachten in plaats van veel korte onderhoudsnachten en/of meer onderhoud in korte aaneengesloten periodes met tijdelijke capaciteitsbeperkingen)?

2

Wat vindt u van de stelling, die de president-directeur van NS poneerde tijdens de hoorzitting Winterproblematiek op het spoor d.d. 20 januari 2011, dat simplificatie van de dienstregeling en het dienstrooster de keuzevrijheid van de reiziger niet dient?

3

Kunt u aangeven wanneer de Kamer het Beheer- en vervoerplan 2012 zal ontvangen? Is het mogelijk om deze al vóór december 2011 aan de Kamer te doen toekomen?

4

Wat zijn de resultaten van de onafhankelijke taakgroep vitaliteit spoorsector?

5

Welke invloed heeft de ingeboekte 160 miljoen euro doelmatigheidskorting uit het gedoogakkoord op de spoorplannen, geuit in uw brief d.d. 27 januari 2011 over het functioneren van het spoor (Kamerstuk 29 984 nr. 255), en op welke wijze wordt voorkomen dat de reiziger hiervan de dupe wordt?

6

Beschikken regionale vervoerders, net als de NS, over locomotieven en andere noodopties om gestrande treinen te bergen of moeten zij dan hulp van de NS inroepen?

7

Is een systeem van informatievoorziening, zoals dat voor wegen wordt gebruikt, ook technisch en juridisch mogelijk op het spoor?

8

Deelt u de mening dat 24 uur van te voren bijsturen in geval van verstoringen vaak niet mogelijk is omdat een verstoring ook andere oorzaken kan hebben dan het weer?

9

Welk onderdeel van het spoorstelsel veroorzaakt de grootste knelpunten in het opvangen en verhelpen van verstoringen?

10

Heeft ook het ontbreken van ICT-middelen in signaleringsposten langs het spoor een rol in de gebrekkige communicatie aan reizigers? Zo nee, om welke reden niet?

11

In welke lagen van de bedrijven NS en ProRail is de cultuuromslag precies noodzakelijk? Zijn het de machinisten en conducteurs die de reiziger onvoldoende centraal stellen? Is dat het geval bij personeel op de perrons en achter de balies of zijn het de managementlagen daarboven die onvoldoende op de reiziger gericht zijn? Zijn de directies van NS en ProRail zich onvoldoende bewust van het reizigersbelang?

12

Is er een indicatie te geven van de maximumtijd dat een reiziger op informatie moet wachten in geval van vertragingen en verstoringen?

13

De spoorvervoerders SNCF (in Frankrijk) en DB (in Duitsland) hebben, op grond van Europese regelgeving, aparte bedrijfsonderdelen voor infrastructuur, capaciteitstoedeling en vervoer. Loopt de samenwerking tussen die bedrijfsonderdelen gemiddeld genomen beter of slechter dan de samenwerking tussen ProRail en NS?

14

Hoe snel kunnen bij de lokale verkeersleidingposten de cruciale functies op één locatie worden samengebracht?

15

In uw brief d.d. 27 januari 2011 over het functioneren van het spoor (Kamerstuk 29 984 nr. 255) stelt u dat klantgerichtheid nadrukkelijk in het functieprofiel van nieuwe commissarissen van ProRail moet zijn opgenomen. Houdt dit impliciet in dat de reeds zittende commissarissen niet aan dit functieprofiel voldoen en zo ja, om welke reden zouden zij dan nog in functie mogen blijven?

16

Waarop baseert u precies de stelling dat bij de NS-directie en de Raad van Commissarissen van de NS de reiziger wel voldoende centraal wordt gesteld?

17

Hoe oordeelt u, in het kader van het centraal stellen van de reiziger door het NS-bestuur, over de misleidende tv-reclames van de NS, dat zij winterklaar zouden zijn terwijl intern reeds duidelijk was dat dit geenszins zeker was? Deelt u de mening dat dit er op wijst dat het NS-bestuur, of althans een deel daarvan, de reiziger helemaal niet centraal stelt?

18

Hoe oordeelt u, in het kader van het centraal stellen van de reiziger, over de vele boze reacties op de misplaatste compensatieregeling? Deelt u de mening dat deze compensatieregeling aangeeft dat de NS-directie geen notie van hetgeen bij hun vaste klanten speelt? Bent u bereid om deze vorm van compensatie te herzien en ook daarin een meer reizigersgerichte benadering in te voeren?

19

Heeft u overwogen bij ProRail een speciale reizigerscommissaris aan te stellen? Zo ja, om welke reden heeft u daar niet voor gekozen?

20

Kunt u aangeven welke onderdelen van de beveiliging, verkeersleiding, treindienstleiding en bijsturing van treinen en andere kritische systemen, inclusief de daarvoor benodigde energievoorziening, momenteel zijn voorzien van een back-up voor het opvangen van verstoringen en welke

delen nog niet? Welke acties worden er op dit terrein uitgevoerd en wat is hiervan de planning? Zijn deze plannen gedekt in de begroting of gaat dit ten koste van andere projecten?

21

Op welke wijze is verzekerd, gelet op de maatregel om de verantwoordelijkheid voor reizigersinformatie over te dragen aan de NS, dat de informatie van andere vervoerders (regionaal spoor) op goede wijze wordt doorgegeven en dus steeds volledig en actueel beschikbaar is voor de reizigers? Welke alternatieven zijn er, waaronder het handhaven van de verantwoordelijkheid voor reizigersinformatie van ProRail? Kunt u de voor- en nadelen schetsen van de verschillende scenario's op het gebied van verantwoordelijkheid voor reizigersinformatie?

22

Deelt u de mening dat het in het kader van de aanscherping van de aansturing van de spoorbedrijven, beter zou zijn om de pijlen te richten op de juiste uitoefening van de toetsende en controlerende taken van de Raden van Commissarissen? Hoe oordeelt u over de uitoefening van deze twee taken door de Raden van Commissarissen van NS en ProRail? Hoe informeren beide Raden van Commissarissen de enig aandeelhouder, de Nederlandse Staat? Is dat alleen via het jaarverslag of zijn er meer momenten per jaar? Zo ja, welke momenten zijn dat en wat is de inhoud van de informatie?

23

Kunnen de regionale spoorvervoerder de overdracht van de verantwoordelijkheid voor reizigersinformatie aan de NS blokkeren?

24

Welke concrete maatregelen gaat u nemen om ervoor te zorgen dat reizigersinformatie simultaan via alle verschillende informatiekanalen verstrekt wordt, zodat de frustratie hierover onder NS-personeel en reizigers wordt weggenomen? Op welke termijn kunnen de resultaten van die maatregelen verwacht worden?

25

Kunt u de cruciale prestatie indicatoren op het punt van klantgerichtheid nader duiden?

26

Wordt de actuele reisinformatie, inclusief informatie over verstoringen, openbaar en komt deze beschikbaar voor service providers, zodat reisinformatie via verschillende kanalen aan reizigers verstrekt kan worden?

27

Kunt u, gelet op het feit dat ProRail verantwoordelijk blijft voor het databeheer, aangeven welke taken op het gebied van reisinformatie nu precies worden overgedragen van ProRail naar de NS?

28

Deelt u de opvatting van de voormalig president-directeur van ProRail dat de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: NMa) een remmende factor is in de samenwerking van NS en ProRail? Welke noodzaak en (on)mogelijkheden ziet u om hier verandering in te brengen?

29

Wanneer ontvangt de Kamer uw reactie op de aanbevelingen uit de ChristenUnie-notitie «Op weg naar één Rijksinfrabeheerder», die u als

bijlage bij de brief van de commissie voor Infrastructuur en Milieu d.d. 1 februari 2011 heeft ontvangen?

30

Kunt u aangeven welke nationale en internationale wet- en regelgeving een belemmering vormt voor het bij één organisatie onderbrengen van de verantwoordelijkheden voor de communicatielijnen, bijsturingssystemen, reizigersinformatie en besluitvorming (bij calamiteiten)? Hoeveel tijd zou het nemen deze wet- en regelgeving (desgewenst) aan te passen? Kunt u tevens aangeven onder welke voorwaarden het binnen Europa wel mogelijk is om terug te keren naar een situatie waarin netbeheer en vervoer in één organisatie worden ondergebracht? Kunt u tot slot exact aangeven wat de reikwijdte (mogelijkheden en beperkingen) van de Europese regelgeving rond de integratie van alle relevante spooronderdelen is?

31

Om welke reden eist u niet, gelet op uw uitspraak dat de NS en ProRail moeten doorgaan met het winterbestendig maken van het spoor, dat de treinen van de NS en het spoor van ProRail tijdig klaar zijn voor de winter van 2011–2012?

32

Wanneer komen de NS en ProRail met voorstellen tot simplificatie van het spoorstelsel?

33

Is het, gelet op het feit dat bij normale omstandigheden tussen de vijf a acht wisselstoringen per dag voorkomen, los van de financiële aspecten, technisch mogelijk om het aantal wisselstoringen terug te brengen? Kan de vereenvoudiging van het spoorstelsel hier nog een rol in spelen en zo ja, welke rol en met welk effect?

34

Wat verstaat u onder «ontvlechting van knooppunten»?

35

- a. Kunt u aangeven waarom u ProRail op een andere wijze aanstuurt dan Rijkswaterstaat? Zijn er argumenten die dit verschil rechtvaardigen?*
- b. Om welke reden zou samenwerking tussen ProRail en vervoerders niet mogelijk zijn als ProRail op dezelfde wijze zou worden aangestuurd als Rijkswaterstaat?*
- c. Op welke wijze kunnen vervoerders in de huidige constructie meer druk uitoefenen op ProRail dan dat dit zou kunnen als ProRail een baten-lastendienst zou zijn?*
- d. Wat bedoelt u met de «gelijkwaardige positie tussen vervoerders en beheerder»?*
- e. Deelt u de mening dat voor het omvormen van ProRail tot een baten-lastendienst geen ingrijpende reorganisaties nodig zijn, omdat het vooral gaat om het versterken van de aansturing door het ministerie op hoofdlijnen zodat de lijntjes korter worden maar de uitvoeringsorganisatie grotendeels gewoon kan blijven functioneren? Zo nee, om welke reden deelt u deze opvatting niet?*

36

Wanneer is het ontvlechten van knooppunt Utrecht Centraal afgerond?

37

Worden er opties uitgesloten bij het robuuster maken van het spoorstelsel? Zo ja, welke?

38

Heeft de NMa moeite met de samenwerking van concurrenten in het Operationele Controle Centrum Rail (hierna OCCR)? Zo ja, op welke wijze zijn de bezwaren van de NMa weg te nemen?

39

- a. *Kunt u aangeven waar in het proces van het bijsturen in geval van een grote verstoring en het aanpassen van de reisinformatie, precies de complexiteit zit en waardoor er duizenden handmatige handelingen nodig zijn in die situaties?*
- b. *Welke oplossingen worden onderzocht om de complexiteit te verkleinen naast het ontvlechten van knooppunten?*
- c. *Is het invoeren van het «rondje rond de kerk» tijdens grote verstoringen, waarbij al het rijdend personeel in de trein blijft waar het op dat moment is, onderdeel van het onderzoek ter simplificatie van het spoorstelsel?*
- d. *Deelt u de mening dat een verdere automatiseringsslag nodig is om te voorkomen dat reisinformatie afhankelijk is van vele handmatige handelingen in het logistieke stelsel?*
- e. *Klopt de informatie uit de hoorzitting Winterproblematiek op het spoor d.d. 20 januari 2011 dat aanpassing van de software op dit punt nog jaren zal duren?*

40

Op welke termijn zal het regionale OCCR-model worden uitgerold? Wat zijn hiervan indicatief de kosten en hoe worden deze gedekt in uw begroting?

41

Is, gelet op het centraal stellen van de reiziger en de hoge kosten, al eens onderzocht in hoeverre reizigers daadwerkelijk gebruik maken van de nieuwe beeldschermen in de trein? Zijn deze investeringen te legitimeren?

42

Welke afspraken zijn er gemaakt met de spooraannekers over het paraat houden van sneeuwpluigen? Is een dergelijke paraatheid te realiseren gezien het beperkte aantal medewerkers van de spooraannekers?

43

Wat is de stand van zaken van de ontwikkeling van de onderliggende systemen van InfoPlus? Draaien de nieuwe schermen al op dit stelsel? Zo nee, om welke reden niet?

44

Welke maatregelen nemen de NS en ProRail om de informatie over alternatieve routes en vervoerwijzen in geval van vertragingen en storingen te verbeteren, zoals het noemen van regionale spoorvervoerders en het regionale Hoogwaardig Openbaar Vervoer?

45

In de review «Maatregelen Winterhard Spoor», die als bijlage is meegestuurd bij de brief van uw ambtsvoorganger over Maatregelen Winterhard Spoor d.d. 17 juli 2010 (zie Kamerstuk 29 984 nr. 229) is een boeteclausule opgenomen voor slecht functioneren van de spoorbedrijven. Kunt u aangeven in hoeverre deze boeteclausule is benut bij de verstoringen van de winter van 2010–2011 en wat de hoogte van het boetebedrag was?

46

- a. *Wat is uw definitie van robuustheid van het spoor?*
- b. *Deelt u de mening dat robuustheid ook betekent dat er voldoende mogelijkheden moeten zijn voor bijsturing en «rek» in de dienstregeling zodat vertragingen kunnen worden opgevangen zonder dat er gelijk een kettingreactie plaatsheeft?*
- c. *Kunt u dit operationaliseren zodat er een toets is in hoeverre een spoorverbinding, gegeven de capaciteitsvraag, voldoende robuust is?*
- d. *Deelt u de mening dat het hiervoor nodig is dat op meer plaatsen op het spoornet intercity's sprinters kunnen inhalen (inhaalsporen bij stations) en dat er bij meer stations overloopwissels moeten komen zodat bij verstoringen op knooppunten treinen kleinere stations in de omgeving (in een beperktere dienstregeling) nog wel kunnen bereiken?*

47

Is het mogelijk om bij het vaststellen van de prestaties op het terrein van punctualiteit ook de overgang op een winterdienstregeling mee te wegen?

48

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van uw voornemen om een indicator te ontwikkelen voor reizigerspunctualiteit?

49

Is het waar dat de NS betere punctualiteitscijfers verkrijgt als zij treinen niet laat rijden in plaats van treinen met vertraging te laten rijden?

50

Deelt u de mening dat een trein die niet rijdt veel zwaarder moet meewegen in de punctualiteitscijfers dan een trein met vijf minuten vertraging? Zo ja, op welke wijze wilt u dit in de nieuwe punctualiteitindicatoren gaan verwerken?

51

Op welke wijze wordt de ontkoppeling van de dienstregeling in bepaalde landsdelen van de landelijke dienstregeling, die in geval van vertragingen en storingen steeds vaker voorkomen, meegerekend in de punctualiteitscijfers?

52

Is het waar dat NS Hispeed alleen vertragingen door eigen toedoen meerekent in de punctualiteitscijfers en dat zodoende externe factoren, zoals storingen aan de spoorinfrastructuur, zelfdoding op het spoor of vertraagde goederentreinen en dergelijke, niet worden meegerekend in deze punctualiteitscijfers? Is dit ook het geval bij de reguliere treindiensten van de NS?