

Vergaderjaar 2019–2020

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 884

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 december 2019

Met deze brief stuur ik u ter informatie het vervoerplan 2020 van NS en het beheerplan 2020–2021 van ProRail¹. Tevens stuur ik u het aangekondigde onderzoek naar de berekening en scores op de prestatie-indicator zitplaatskans in de spits HSL en de quickscan naar mogelijke reistijdverkortingen van en naar Noord-Nederland². De genoemde plannen en onderzoeken licht ik hieronder nader toe. Ik heb met de aan instemming onderworpen onderdelen³ van het vervoer- en beheerplan ingestemd.

Vervoerplan NS

Conform de systematiek in de vervoerconcessie geeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, als concessieverlener, elk jaar een aantal beleidsprioriteiten mee aan NS als concessiehouder. Deze prioriteiten moeten vanzelfsprekend bijdragen aan een nog aantrekkelijker aanbod aan de reiziger. NS geeft in het vervoerplan invulling aan deze prioriteiten. Voor 2020 zijn de prioriteiten: een verdere kwaliteitsverbetering, internationaal spoorvervoer en het verder versterken van de regionale samenwerking.

Verdere kwaliteitsverbetering in 2020

NS spant zich ook in 2020 in voor het verbeteren van de kwaliteit van het spoorvervoer. Zo verwacht NS op basis van de huidige planning 40 Sprinters Nieuwe Generatie (SNG) in gebruik te nemen en wordt getest met de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG), die gedurende dienstregeling

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Conform artikel 16 van de beheerconcessie moet ik met het gehele beheerplan instemmen. Conform artikel 15 van de vervoerconcessie moet ik met onderdelen van het vervoerplan instemmen. Dit betreft de prestatie-indicatoren met bijbehorende bodem- en streefwaarden, de uitwerking van de beleidsprioriteiten en de uitwerking van programma's.

2021 gefaseerd instroomt. Ook wil NS meer intercity's tussen Utrecht en Amersfoort rijden en in de spitsrichting extra sprinters tussen Harderwijk en Amersfoort. Tevens verkort NS de reistijd tussen het noorden en de Randstad⁴, gaan er meer nachttreinen tussen Haarlem en Amsterdam rijden en wil NS tijdens de zomermaanden en evenementen meer sprinters tussen Haarlem en Zandvoort rijden. NS verbetert ook de reisinformatie, bijvoorbeeld door vaker proactief meldingen te geven over wijzigingen aan geplande reizen en door nieuwe XL-schermen met reisinformatie in gebruik te nemen op Den Haag Centraal, Leiden Centraal, Rotterdam Centraal en Utrecht Centraal. Tot slot spant NS zich ook in voor duurzaamheid, onder meer door te streven naar minimaal 2% verdere verbetering van de energie-efficiëntie in 2020 en door te onderzoeken hoe circulariteit binnen aanbestedingen beter meetbaar gemaakt kan worden. Tevens wordt circulariteit in relevante aanbestedingen waar mogelijk bij de gunningscriteria opgenomen.

Internationaal spoorvervoer

In diverse brieven aan uw Kamer is toegelicht dat lenW de trein als duurzaam alternatief voor de internationale reis in Europa wil stimuleren⁵, onder andere door verbeteringen op het gebied van reistijd, frequentie en comfort te onderzoeken. In 2020 realiseert NS ook een aantal van deze verbeteringen. Zo is het plan dat de directe Eurostar-verbinding van Amsterdam naar Londen gaat rijden⁶ en wordt op zaterdagen een extra Thalys van Parijs naar Amsterdam gereden. Ook werkt NS met ProRail, Deutsche Bahn en lenW aan het uitvoeren van de resultaten van de quickscan naar het versnellen van de IC Berlijn. NS zet tevens in op betere reis- en boekingsinformatie en streeft ernaar dat meer treinbestemmingen in Europa via NS geboekt kunnen worden. Ook wordt in samenwerking met KLM en Thalys een air-rail voorstel geleverd door stoelen in Thalys-treinen voor KLM-reizigers te alloceren. Tot slot is uw Kamer recent geïnformeerd dat NS, in samenwerking met ÖBB en lenW, vanaf dienstregeling 2021 tot uiterlijk eind 2024 als proef de bestaande nachttreinverbinding Wenen/Innsbruck–München–Düsseldorf gaat doorrijden naar Amsterdam en vice versa.⁷

Verder versterken van de regionale samenwerking

NS heeft in 2019 stappen gezet om de regionale samenwerking te versterken. Veel mobiliteitsuitdagingen spelen op regionale schaal en vanuit het deur-tot-deurperspectief werkt NS daarom samen met regionale overheden, vervoerders, bedrijven, onderwijsinstellingen en consumentenvertegenwoordigers in de verschillende regio's. In 2020 gaat NS door op de ingeslagen weg en wordt de samenwerking met deze partijen verder geïntensiveerd. NS gaat hiertoe aan de hand van regionale ontwikkelagenda's in de verschillende landsdelen in gesprek over mogelijke aanpassingen en optimalisaties van de NS-dienstregeling. Dit moet leiden tot besluitvorming over bijvoorbeeld reistijdverkortingen, aanvullende treindiensten of betere overstapmogelijkheden in de verschillende regio's. In deze regionale ontwikkelagenda's is tevens aandacht voor optimale aansluitingen op bus-, tram- of metrovervoer en betere multimodale reisinformatie of ketenvoorzieningen.

⁴ Afhankelijk van de specifieke herkomst en bestemming wordt de reistijd op sprintertrajecten tussen de zeven en zestien minuten korter.

⁵ Kamerstuk 29 984, nrs. 783, 813 en 854.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 866.

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 868. NS verbindt hier in het vervoerplan wel een aantal randvoorwaarden aan, zoals dekking van het exploitatietekort door lenW.

Beheerplan ProRail

Ook ProRail krijgt elk jaar een aantal beleidsprioriteiten van de concessieverlener. Deze worden door ProRail in het beheerplan uitgewerkt. De prioriteiten zijn ditmaal: inspelen op toekomstige ontwikkelingen op het spoor, goederenvervoer en verduurzaming. Vooruitlopend op de situatie van ProRail als zbo, waarin ProRail gaat werken met een meerjarenplan, heb ik toestemming verleend voor een beheerplan voor 2 jaar (2020 en 2021) in plaats van voor 1 jaar.⁸ De prioriteiten gelden ook voor 2 jaar.

Inspelen op toekomstige ontwikkelingen op het spoor

Afhankelijk van de economische groei wordt tot 2040 een forse groei van het aantal reizigers- en tonkilometers per spoor verwacht. Om te anticiperen op deze groei kijkt ProRail op meerdere vlakken ver vooruit, onder meer door invulling te geven aan het Toekomstbeeld OV, het middellange termijn logistiek model (MLT), het programma Toekomstig werken aan het spoor (TWAS) en door als onafhankelijke capaciteitsverdelers in overleg te treden over de mogelijkheden om het spoor optimaal te benutten. Deze invulling licht ik hieronder toe.

In het Toekomstbeeld OV werkt ProRail samen met vervoerders, decentrale overheden en lenW aan de landelijke uitwerking van het spoor richting 2040, die in het najaar van 2020 wordt opgeleverd. Met het MLT wordt samen met vervoerders twee tot zeven jaar vooruitgekeken naar de logistieke ontwikkeling. Daarbij is aandacht voor gewenste frequentieverhogingen en de inzet van nieuw en langer materieel, zodat duidelijk wordt welke aanpassingen aan het spoor en stations hiervoor noodzakelijk zijn. Via TWAS wordt bij werkzaamheden op een steeds drukker wordend spoor gezocht naar een goede balans tussen beschikbaarheid, betaalbaarheid en betrouwbaarheid. Door verder vooruit te kijken wordt de planning betrouwbaarder en stabiel. Ook vraagt het intensievere gebruik van de infrastructuur en de ouder wordende onderdelen daarvan om een andere manier van infrastructuurbeheer: waar nu wordt uitgegaan van één-op-één vervanging van componenten, wordt in de toekomst de toekomstige vervoersvraag meegenomen. Tot slot vraagt het steeds intensievere treinverkeer om scherpere keuzes in het accommoderen van verschillende vervoersvormen. Deze ontwikkelingen vragen conform de evaluatie van het Besluit capaciteitsverdeling⁹ een grotere regierol van ProRail bij de verdeling van de capaciteit op het spoor.

Goederenvervoer

ProRail zet zich met de sector actief in om het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer te implementeren¹⁰. De ambitie van dit maatregelenpakket is een groei van het spoorgoederenvervoer van 42 miljoen ton (2016) naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030. De tijdelijke subsidieregeling voor de verlaging van de gebruiksvergoeding voor het spoorgoederenvervoer is deze zomer tot stand gekomen. ProRail geeft hier uitvoering aan.¹¹ Tegenover deze kostenverlaging voor de sector verwachten we van de vervoerders een actieve bijdrage in het verminderen van omgevingseffecten (geluid, trillingen en externe veiligheid). Tijdens de spoorgoederentafel van 11 september jl. heeft ProRail gemeld absolute prioriteit te geven

⁸ Op mijn verzoek kunnen in het beheerplan wel tussentijdse wijzigingen worden aangebracht op tenminste de set van prestatie-indicatoren en/of de daarbij behorende bodem- en streefwaarden, en de programma's onder de concessie.

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 790.

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 782.

¹¹ Kamerstuk 29 984, nr. 858.

aan het oplossen van knelpunten op infrastructuur op de Havenspoorlijn en emplacement Waalhaven. Begin volgend jaar zal ik u in de voortgangsbrief spoorgoederenvervoer en Betuweroute nader informeren. Onlangs heb ik u de rapportage van ProRail gestuurd over het in 2030 voldoen aan de TEN-T-vereisten voor het spoorwegnet voor zover dat door goederentreinen wordt gebruikt.¹² De belangrijkste TEN-T-vereiste, de mogelijkheid om te kunnen rijden met treinen van 740 meter lengte, is in het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer een belangrijke maatregel om de groei en positie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren. ProRail heeft stappen gezet om in 2020 een aantal treinen van 740 meter te kunnen laten rijden.

Verduurzaming

lenW en ProRail hebben het doel om het vervoer per spoor één van de meest duurzame vormen van gemotoriseerd vervoer te laten blijven en het gebruik te laten toenemen. Zo zet ProRail zich in om meer internationale treinen mogelijk te maken, om daarmee een klimaatvriendelijk alternatief voor Europese vluchten te bieden. In dat kader verricht ProRail in samenwerking met andere spelers uit de spoorsector onderzoek naar de knelpunten bij grensoverschrijdende verbindingen, die erop gericht zijn om de internationale treinreis te verbeteren.

ProRail zet zich voortvarend in om het spoor verder te verduurzamen. Hierbij springen een aantal activiteiten in het oog. Zo wordt in samenwerking met lenW de inzet op het opwekken van duurzame energie geïntensiveerd. In 2020 wordt naar verwachting al 2 gigawattuur aan energie duurzaam opgewekt; een verdubbeling ten opzichte van 2018. ProRail gaat een Programma Zonnepanelen realiseren waarmee de hoeveelheid duurzaam opgewekte energie de komende jaren stijgt naar 20 gigawattuur per jaar. Uitgangspunt is de panelen overal waar mogelijk te realiseren met een gemiddelde terugverdientijd van 15 jaar. Dit programma kan daarmee kostenneutraal (binnen looptijd Infrastructuurfonds) worden uitgevoerd. Hiermee geef ik tevens invulling aan de motie Schonis/Van der Graaf.¹³ Ook blijft ProRail inzetten op energie-efficiëntie. ProRail heeft een goede bijdrage geleverd aan de 3,4% energie-efficiëntie die in 2018 in het kader van de Meerjarenafspraken (MJA3) met de partners in de spoorsector (NS en Arriva) is gerealiseerd.¹⁴ Tot slot wordt ook op het gebied van circulariteit goede voortgang gemaakt. Met marktpartijen wordt in een proeftuin onderzocht hoe nieuwe typen «duurzame» dwarsliggers presteren op het gebied van CO₂-uitstoot, geluid en trillingen. Daarnaast is hergebruik en recycling van ballast, spoorstaven, wissels en dwarsliggers een speerpunt.

Overige onderzoeken

Onderzoek berekeningsmethode zitplaatskans in de spits HSL

Vorig jaar is een extern onderzoek aangekondigd naar de berekening en scores op de prestatie-indicator zitplaatskans in de spits HSL.¹⁵ Dit naar aanleiding van een fout die NS had gemaakt bij het vaststellen van de gerapporteerde scores in 2017 en de eerste helft van 2018. Het onderzoek moest nagaan in hoeverre de door NS gecorrigeerde scores over 2017 en 2018 correct zijn. Vanwege de gelijke berekeningsmethode is ook de prestatie-indicator zitplaatskans in de spits HRN in het onderzoek

¹² Kamerstuk 29 984, nr. 870.

¹³ Kamerstuk 35 000 A, nr. 57.

¹⁴ Kamerstuk 30 196, nr. 689.

¹⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 808.

betrokken. Het onderzoek is inmiddels afgerond en als bijlage bij deze brief gevoegd. Ik ga hieronder in op de belangrijkste resultaten.

Het rapport maakt inzichtelijk dat het berekeningsproces op de genoemde prestatie-indicatoren in de kern goed functioneert. Om dat te bereiken zijn in de afgelopen jaren diverse verbeteringen doorgevoerd die de kans op fouten hebben verminderd. Het onderzoek bevestigt dat de genoemde fout door NS is hersteld en dat de gerapporteerde scores tot en met 2018 accuraat zijn. Dit heeft overigens geen gevolgen voor het oordeel dat NS op deze prestatie-indicatoren in 2017 en 2018 aan de bodemwaarden heeft voldaan. Het rapport maakt ook inzichtelijk dat, hoewel reeds sterk verbeterd, verdere verbetering van het berekeningsproces en de controles daarop benodigd zijn om te borgen dat de kans op fouten in de toekomst geminimaliseerd is. Zo laat een nieuwe, maar slechts zeer beperkte afwijking¹⁶ (0,04%-punt op de score van de HSL; verwaarloosbaar effect op de score van het HRN) dit jaar zien dat blijvende scherpere op correcte registraties vereist is. Deze afwijking is inmiddels door NS hersteld. Daarnaast laat het rapport zien dat het nodig is om validaties uit te blijven voeren op doorgevoerde wijzigingen in de meetpraktijk.

In het rapport worden aanbevelingen gedaan gericht op het aanscherpen, toevoegen of vervangen van specifieke processtappen in het berekeningsproces. Het gaat bijvoorbeeld om het uitvoeren van de genoemde validaties, het verder automatiseren van de kwaliteitscontrole en het toevoegen van specifieke controles daarop. Ik vind het van belang dat scores op prestatie-indicatoren een zo goed mogelijke benadering van de werkelijkheid zijn. Alleen zo kan gestuurd worden op prestaties die de reiziger mag verwachten. Ik heb NS daarom opdracht gegeven alle aanbevelingen uit te voeren. NS heeft mij bevestigd dit te doen. Ik verwacht uw Kamer komend voorjaar, gelijktijdig met de jaarverantwoording van NS over 2019, over de voortgang en resultaten hiervan te informeren.

Quickscan reistijdverkorting Noord-Nederland

ProRail en NS hebben op verzoek van het Rijk en de decentrale overheden onderzoek gedaan naar de mogelijkheden tot reistijdverkorting via het bestaande spoor van en naar Noord-Nederland. De resultaten van deze quick scan zijn opgenomen in de bijlage. Op basis van de eerste inzichten van deze quick scan zijn in het BO MIRT van najaar 2019 vervolgspraken gemaakt. Uw Kamer is hier met de MIRT-brief van 21 november jl. over geïnformeerd.¹⁷

Tot slot

Het gebruik van het spoor groeit. Dat vind ik een mooie ontwikkeling. Besluitvorming over eventuele extra infrastructurele investeringen verloopt zoals gebruikelijk via het MIRT en staat los van de wijze waarop NS en ProRail invulling geven aan de prestatieafspraken die de reiziger ook in 2020 weer van hen mag verwachten. Zoals ik heb aangegeven in de MIRT-brief van 21 november jl.¹⁸ wordt samen met ProRail een plan opgesteld om aanvullende maatregelen richting 2030 te treffen om het groeiend treingebruik op te vangen. Ik informeer uw Kamer hier in het voorjaar van 2020 over.

¹⁶ De geconstateerde afwijking betreft het niet op een juiste wijze registreren van een tijdelijke wijziging van het aantal stoelen in twee Intercity Direct-treinstellen.

¹⁷ Kamerstuk 35 300 A, nr. 57.

¹⁸ Kamerstuk 35 300 A, nr. 57.

Ook het komende jaar houd ik NS en ProRail aan de afspraken uit de concessie. In dat verband verwacht ik dat zij zich maximaal in zullen spannen om de genoemde plannen en ambities waar te maken. Zoals gebruikelijk informeer ik uw Kamer via de (half)jaarverantwoordingen over de voortgang hiervan. Het eerstvolgende moment betreft het voorjaar van 2020, als ik uw Kamer de jaarverantwoordingen van NS en ProRail over 2019 toestuur.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga