

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 791

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 september 2018

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de halfjaarverantwoordingen 2018 van NS en ProRail. De halfjaarverantwoordingen treft u als bijlagen aan¹. De prestaties van NS zijn het eerste halfjaar gemiddeld genomen ronduit goed te noemen. Reizigers zijn (bij toenemende reizigersaantallen) vaker op tijd en tevredener over hun reis. Ook ProRail presteert goed al blijft de ontwikkeling van het aantal impactvolle verstoringen nog achter. Ik heb ProRail gevraagd hierop stevig te blijven sturen.

Naast de halfjaarprestaties ga ik in deze brief in op de wijze waarop NS en ProRail tijdens extreme weersomstandigheden zoveel mogelijk alle delen van het land voor reizigers bereikbaar houden (motie Amhaouch c.s.).² Tenslotte informeer ik u over de capaciteitsverdeling, de dienstregeling 2019 en de verwachte afname van de hinder door werkzaamheden in 2019.

De Kamerleden Ronnes en Amhaouch (beiden CDA) hebben Kamervragen gesteld aan de Minister van Financiën en aan mij, naar aanleiding van berichtgeving in de media over de concern halfjaarcijfers van NS. Uw Kamer ontvangt de beantwoording hiervan via een separate brief.

De prestaties van NS en ProRail in het eerste halfjaar van 2018

Conform de afspraken in de vervoerconcessie en de beheerconcessie hebben NS en ProRail mij geïnformeerd over de prestaties in de eerste helft van het jaar. Deze halfjaarrapportages zijn bedoeld om een tussentijds beeld te geven van de uitvoering van het vervoer- en beheerplan en van ontwikkelingen in de prestatie-indicatoren. Een formeel oordeel over de prestaties vorm ik pas naar aanleiding van de jaarverantwoordingen van NS en ProRail als de prestaties over het gehele jaar bekend zijn.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Kamerstuk 29 984, nr. 779.

Uit de halfjaarrapportage van NS blijkt dat NS op alle prestatie-indicatoren gedurende de eerste helft van 2018 op of boven de streefwaarde³ voor 2019 scoort. Zo beoordeelt 84% van de reizigers NS met een 7 of hoger, bedraagt het gemiddelde percentage reizigers dat op tijd op bestemming was 93,4% en hadden reizigers in de spits 95,5% kans op een zitplaats. Goed nieuws voor de reizigers is ook dat er in de eerste helft van dit jaar meer treinen rijden, waaronder de tienminutentrein tussen Amsterdam en Eindhoven en de Eurostar naar Londen.

Ook ProRail rapporteert goede prestaties in de eerste helft van 2018. Zo scoort ProRail op vrijwel alle prestatie-indicatoren boven de streefwaarden voor 2019. Voor «geleverde treinpaden» scoort ProRail bijna op de progressiewaarde⁴. Op de indicator «aantal impactvolle verstoringen op de infra», waarvoor ik ProRail een voorwaardelijke boete heb opgelegd voor de prestaties in 2017, scoort ProRail nog niet goed: het aantal is gestegen ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Ik heb ProRail gevraagd al het mogelijke te doen om deze ontwikkeling te keren. Op basis van vier pijlers werkt ProRail – waar nodig samen met vervoerders – aan: preventie van storingen, versnellen van het herstel van de infrastructuur, betere bijsturing van de treindienst tijdens het herstel en snellere opstart van de treindienst na het herstel. Bij deze aanpak richt ProRail zich vooral op 12 corridors – waaronder de A2-corridor – waar de meerderheid van de impactvolle storingen ontstaan. In de eerste helft van dit jaar heeft ProRail voor elke pijler additionele maatregelen geformuleerd bovenop de reeds in gang gezette maatregelen om het aantal impactvolle verstoringen terug te dringen. Veel van deze maatregelen zijn in de zomer operationeel geworden, waardoor ProRail hiervan in tweede helft van 2018 effect verwacht. ProRail heeft mij gemeld hiermee op het behalen van de norm te blijven sturen.

Het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) levert steeds meer concrete resultaten. Met de dienstregeling 2018 rijdt er elke tien minuten een intercity tussen Amsterdam en Eindhoven en rijden er zes sprinters in de spitsrichting tussen Utrecht en Houten Castellum. Hierdoor is niet alleen sprake van meer capaciteit om reizigers te vervoeren; het betekent ook een kwaliteitssprong in het spoorvervoer. Uit reacties van reizigers blijkt dat mensen zich minder richten op het halen van een specifieke trein aangezien de wachttijd niet langer dan tien minuten kan zijn. Het succes en de positieve feedback van reizigers toont de relevantie en het nut van PHS aan. Voor de eerstvolgende corridor worden de voorbereidingen getroffen om de tienminutentrein ook op de route Schiphol-Utrecht-Arnhem te introduceren in de dienstregeling 2022. Met de regio ben ik in gesprek over verschillende bedieningsvarianten op die corridor. Het programma «Beter en Meer» van ProRail en NS heeft als doel de prestaties te verbeteren, waardoor op verantwoorde wijze frequentieverhogingen mogelijk gemaakt worden. Hiermee kan een gedeelte van het onder de vervoerconcessie uitgevoerde verbeterprogramma «Beter en Meer» (het onderdeel «Verbeteraanpak Trein A2») als onderdeel van de reguliere operatie beschouwd worden. Ook alle andere onderdelen van «Beter en Meer», Be- en Bijsturing van de Toekomst (BBT), Verbeteraanpak Stations (VAS) en Behandelen en Opstellen, zijn inmiddels in de reguliere operatie opgenomen of afgerond. De focus van het programma «Beter en Meer» wordt nu de volgende PHS-corridor waar de tienminutentrein zal gaan rijden als de betreffende infrastructuur gereed is:

³ Voor de prestatie-indicatoren is in de concessies een bodemwaarde en een streefwaarde bepaald. ProRail en NS worden jaarlijks beoordeeld op de bodemwaarden van de prestatie-indicatoren en in 2019 en 2024 op de streefwaarden.

⁴ De progressiewaarde is de waarde die ProRail in het beheerplan heeft opgenomen als haalbare score in het lopende jaar, op weg naar de streefwaarde in 2019.

Schiphol-Utrecht-Nijmegen (SUN). NS zal samen met ProRail een verbeteraanpak uitwerken en in 2019 de eerste verbetermaatregelen op deze corridor implementeren. Voor het aandeel van ProRail heb ik conform mijn brief van 31 januari 2018 middelen gereserveerd.

Over de belangrijkste ontwikkelingen rondom de HSL-Zuid informeer ik uw Kamer via een separate brief bij de aanbieding van de voortgangsrapportage HSL Zuid, die parallel aan deze brief verstuurd wordt (Kamerstuk 22 026, nr. 505).

Bereikbaarheid (regionale) treinstations tijdens extreme weersomstandigheden

Het Kamerlid Amhaouch heeft via een motie gevraagd een plan op te stellen waarbij bij extreme weersomstandigheden de belangrijkste treinstations zo veel mogelijk met elkaar verbonden blijven⁶. Naast de structurele maatregelen die zijn genomen in de infrastructuur en de organisatie, is de belangrijkste maatregel van NS en ProRail om de robuustheid van het treinsysteem te verhogen bij extreme weersomstandigheden de inzet van een aangepaste dienstregeling (de Landelijk Uitgedunde Dienstregeling, hierna: LUD). Het doel van de LUD is om de bereikbaarheid van heel Nederland ook bij extreem weer zo goed mogelijk te waarborgen.

Naar aanleiding van de motie Amhaouch heb ik NS en ProRail voor de zomer gevraagd naast de LUD alternatieve opties voor het verhogen van de robuustheid van het treinsysteem (opnieuw) te bezien, zoals het gebruik van pendels tussen grote stations of het niet meer stoppen op tussengelegen stations. Na deze extra analyse concludeerden NS en ProRail dat de LUD het beste voldoet aan wat de motie Amhaouch beoogt. Alternatieve maatregelen bieden geen significante verbeteringen ten opzichte van de LUD zonder dat het een toename van hinder voor de reiziger tot gevolg heeft (zoals extra overstappen, langere wachttijden, en aangewezen worden op andere vervoersmodaliteiten). Ik heb de Kamer hierover op 31 mei 2018 geïnformeerd⁷.

De Kamerleden Amhaouch c.s. hebben vervolgens een nieuwe motie ingediend⁸ met het verzoek om de LUD zo vorm te geven dat ook de belangrijkste knooppunten buiten de Randstad bereikbaar blijven. NS en ProRail hebben hier op mijn verzoek naar gekeken en concluderen dat de LUD reeds is ontworpen om de bereikbaarheid in heel Nederland optimaal te houden. Door het inzetten van de LUD wordt zowel in de regio als in de Randstad «lucht» in de treindienst gehouden waardoor vertragingen en verstoringen snel kunnen worden opgelost en de impact zo klein als mogelijk blijft. Met de LUD blijven de belangrijkste knooppunten in heel Nederland met elkaar verbonden. Ook voor regionaal belangrijke steden zoals Eindhoven, Zwolle en Arnhem wordt de bereikbaarheid zo goed mogelijk gehouden, waarbij de reizigerscapaciteit en de verbindingen naar het achterland geborgd worden. De rechtstreekse verbindingen tussen belangrijke steden in het zuiden (zoals Eindhoven, Roermond, Venlo en Maastricht), noorden (zoals Groningen, Leeuwarden en Zwolle), oosten (Apeldoorn, Deventer, Arnhem, Nijmegen en Enschede) en de Randstad (zoals Utrecht Centraal, de regio Den Haag en de regio Amsterdam) blijven in de LUD behouden.

Kamerstuk 32 404, nr. 83.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 745.

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 767.

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 779.

NS en ProRail hebben bovenstaande conclusies ten aanzien van beide moties getoetst tijdens een overleg met de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov op 27 juni jl. De schriftelijke reactie van de consumentenorganisaties voeg ik als bijlage toe⁹. De consumentenorganisaties onderschrijven de conclusie dat het inzetten van de LUD bij extreme weersomstandigheden het beste middel is, ook voor de bereikbaarheid van de belangrijke knooppunten buiten de Randstad. De consumentenorganisaties hebben daarnaast nog een aantal gewenste verbeterpunten bij de inzet van dit instrument. Deze zien op goede reisinformatie, het garanderen dat zoveel mogelijk capaciteit wordt geboden en een flexibeler inzet gedurende de dag door een verkenning te doen naar een vereenvoudigde logistiek van materieel en personeel. Ik heb ProRail en NS gevraagd de gewenste verbeterpunten bij evaluaties van ingezette LUD's en de verdere aanscherping van het instrument LUD te betrekken. ProRail en NS hebben gemeld dit te zullen doen en de eventuele verbetermaatregelen toe te zullen passen bij de daaropvolgende LUD's.

NS en ProRail doen er tijdens extreme weersomstandigheden alles aan om alle delen van het land bereikbaar te houden, zodat reizigers thuis kunnen komen. Het is goed dat dit nogmaals getoetst is en met de consumentenorganisaties is besproken. Echter, ondanks alle voorzorgsmaatregelen kan (net als bij andere modaliteiten) uiteraard niet *gegarandeerd* worden dat bij slecht weer alle verbindingen altijd gereden kunnen blijven worden. Daarmee beschouw ik de genoemde motie Amhaouch c.s. als afgedaan.

De capaciteitsverdeling en de dienstregeling voor 2019

Zoals elk jaar hebben alle spoorvervoerders in april op basis van hun gewenste dienstregeling voor 2019 capaciteit aangevraagd bij ProRail. ProRail is vervolgens het capaciteitsverdelingsproces gestart met als doel om alle aanvragen zoveel mogelijk te honoreren. In augustus heeft ProRail formeel de capaciteit verdeeld. Op basis daarvan kunnen de vervoerders hun dienstregeling nu definitief gaan maken. De aanvraag van NS is (nagenoeg) volledig gehonoreerd. Dit betekent dat NS de voorgenomen dienstregeling, waarover ik u in mijn brief van 5 juni 2018 informeerde¹⁰ kan gaan uitvoeren. Tot aan de start van de dienstregeling 2019 op 9 december 2018 zal NS deze op details nog verfijnen en verbeteren.

Zowel ProRail als NS concluderen naar aanleiding van de capaciteitsverdeling dat het op steeds meer plaatsen puzzelen is om de grote vraag naar capaciteit op het spoor te accommoderen. Om de reizigersgroei op te vangen blijf ik de komende jaren flink investeren in nieuwe stations en infrastructuur waardoor meer en betere treinverbindingen mogelijk worden gemaakt. Bij de uitwerking van het toekomstbeeld OV maak ik samen met andere overheden, ProRail en vervoerders ook plannen voor de lange termijn (2030 en verder). Voorts verwijs ik naar mijn recente antwoorden op de Kamervragen die de heer Amhaouch over de toeneemende drukte en de capaciteitsverdeling op het spoor heeft gesteld.¹¹

Afname hinder door werkzaamheden in 2019

De afgelopen jaren nam de hinder voor gebruikers van het spoor als gevolg van werkzaamheden toe. Daarom heeft ProRail gezocht naar mogelijkheden om de hinder te verminderen. Zo ontwikkelt ProRail in het programma Toekomstbestendig werken aan het spoor (TWAS) een

⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 769.

¹¹ Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 3231.

nieuwe werkwijze waarbij geoptimaliseerd wordt op het veroorzaken van zo min mogelijk hinder voor reizigers en verladers, het efficiënt omgaan met beschikbare middelen en het uitvoeren van noodzakelijke werkzaamheden om het spoor betrouwbaar te houden. De nieuwe werkwijze van ProRail begint in 2019 al vruchten af te werpen. Door integraler en langer vooruit te kijken waarbij werkzaamheden slim worden gecombineerd of juist slimmer worden opgeknipt, blijkt het mogelijk de hinder aanzienlijk te beperken. De verwachte hinder voor reizigers is op basis van de in augustus toegewezen capaciteit in 2019 naar verwachting bijna 20% minder dan in voorgaande jaren, terwijl er evenveel aan het spoor wordt gewerkt. ProRail verwacht met het programma TWAS de hinder in verhouding tot de hoeveelheid werk de komende jaren nog verder te kunnen optimaliseren.

Tot slot

De goede prestaties van NS en ProRail in de eerste helft van 2018 en de afname van de hinder door werkzaamheden zijn goed voor de reizigers en verladers. Ik ben blij met de verbeteringen en inzet en hoop dat deze lijn ook in de tweede helft van het jaar wordt doorgezet. NS en ProRail blijven zich op diverse manieren inzetten om, waar nodig in samenwerking met andere partijen, een goed product te bieden aan een steeds verder toenemend aantal reizigers en dit product waar mogelijk verder te verbeteren. Zoals gebruikelijk informeer ik uw Kamer aankomend voorjaar over de prestaties over het gehele jaar 2018.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer