

Vergaderjaar 2012–2013

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 384

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2013

Op 5 oktober en 30 november 2012 bent u per brief geïnformeerd over de Lange Termijn Spooragenda¹. Hierin heb ik een eerste uitwerking gegeven van de visie, ambities en doelstellingen voor het spoorstelsel voor de lange termijn. Voorts bent u geïnformeerd over het proces dat in 2013 wordt doorlopen inclusief de samenhang van de Lange Termijn Spooragenda met andere spoordossiers. Hierna ga ik eerst in op de definitieve visie, ambities en doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Daarna komt de voortgang en de verdere uitwerking en operationalisering aan bod.

1. Definitieve visie, ambities en doelen

Met de Lange Termijn Spooragenda² zet ik in op een verdere verbetering van de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct. Mijn streven daarbij is dat de reiziger en de verlader de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken. Daarbij zet ik nadrukkelijk de wensen van de reizigers en verladers centraal in termen van capaciteit, betrouwbaarheid, reistijd, gemak en verbetering van de informatievoorziening. Ook zet ik in op het verder verhogen van het veiligheidsniveau van het spoor en het verder verduurzamen van het vervoer per trein. Mijn ambitie gaat ten slotte verder dan het spoor alleen. Ik streef naar verbeteringen in de gehele keten: van deur-tot-deur.

De Lange Termijn Spooragenda bevat stevige ambities. Dat is ook nodig, want de mobiliteitsbehoefte voor personen en goederen blijft het komende decennium naar verwachting toenemen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst een eindbeeld, waarin Nederland in 2040 beschikt over hoogfrequent spoorvervoer en een optimale ketenmobiliteit met een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken.

¹ Tweede Kamer, 2012–2013, 29 984, nrs. 313 en 334.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Hierin zal het spoor ook in de toekomst een belangrijke plaats innemen. Wanneer de ambities uit de Lange Termijn Spooragenda worden gerealiseerd, snijdt het mes aan twee kanten. Een aantrekkelijker vervoersoptie voor de reiziger en verlader en een duurzame en ruimte-efficiënte bijdrage aan de bereikbaarheid van Nederland.

Met een landelijk dekkend, goed verbonden netwerk van stations helpt het spoor deze gebieden bereikbaar te houden en geeft het vorm aan de ruimtelijke ordening van Nederland. Daarnaast ontsluit het spoor onze zee- en luchthavens en vormt het een essentiële vestigingsplaatsfactor voor het bedrijfsleven, zowel nationaal als internationaal.

Mijn ambities voor het spoor zijn extra stevig, wanneer we beseffen dat het huidige spoorstelsel ook een aantal aandachtspunten kent. Zo zit het spoorstelsel met de huidige werkwijze aan de grenzen van haar capaciteit en zijn de gezamenlijke werkprocessen van de beheerder en de vervoerder op het Hoofdrailnet complex geworden. Het spoor herstelt onvoldoende snel na grote verstoringen, waardoor reizigers en lading vertraging oplopen. Ook de verdere decentralisatie en het ontstaan van samenloop van het spoor, alsmede de behoefte van verladers aan één loket voor het goederenvervoer, vraagt om meer afstemming over de keten heen. Dit vergt een gezamenlijke inspanning van alle partijen om de sprong te kunnen maken van het hier en nu naar het realiseren van de ambities uit de Spooragenda. Met de voorstellen die ik doe voor een nieuw sturingsarrangement stuur ik op verbeterde samenwerking en synergie, zodat we ook daadwerkelijk deze sprong gezamenlijk gaan maken.

De afgelopen maanden heb ik relevante belanghebbenden geconsulteerd over de visie, ambities en doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Tevens heb ik hierover met uw Kamer gesproken tijdens het Algemeen Overleg van 13 december 2012. Ik heb in deze gesprekken steun ontmoet voor de gepresenteerde visie, ambities en doelen. De stakeholders erkennen de functie van de Spooragenda als gezamenlijke stip op de horizon en als richtsnoer voor de inspanningen van alle partijen om het spoorstelsel nog aantrekkelijker te maken voor reizigers en verladers. Op basis van de gesprekken heb ik enkele aanvullingen gedaan.

- Er wordt meer aandacht besteed aan de Europese context van de ontwikkeling van het spoor in Nederland. In dit licht is het recent gepresenteerde vierde Spoorpakket relevant. Over het Nederlandse standpunt, mede in relatie tot de Lange Termijn Spooragenda, wordt u binnenkort geïnformeerd.
- De ambities voor het goederenvervoer per spoor en de relatie met het stad- en streekvervoer zijn verduidelijkt.

2. Voortgang uitwerking Spooragenda

Ik werk samen met betrokken partijen aan de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda conform de aanpak en de planning, zoals beschreven in de eerder genoemde brieven van 5 oktober en 30 november 2012. Hierna schets ik de voortgang die daarin geboekt is, zowel door NS en ProRail als door mijn ministerie.

2.1 Voortgang operationele uitwerking door ProRail en NS

Ik heb ProRail en NS gevraagd een gezamenlijk plan te ontwikkelen met een visie op hoe de werking van het spoorstelsel structureel kan worden verbeterd. Ik heb mijn vraag aan hen vooraf nader gespecificeerd om zo de aansluiting bij de visie, ambitie en doelen van de Spooragenda te borgen. In bijlage 3 vindt u de definitieve vraagspecificatie voor ProRail en

NS³. Ik vraag hen opties te verkennen en keuzes te maken die leiden tot een toekomstbestendig spoorstelsel. Het gaat dan bijvoorbeeld om maatregelen om het spoorstelsel beter te benutten zonder de aantrekkelijkheid voor de klant uit het oog te verliezen en om een betere aansluiting van het spoorproduct bij de wensen van verschillende klantengroepen en bij de gewijzigde mobiliteitspatronen binnen de Randstad en daarbuiten. Zoals aangegeven in mijn reactie op het rapport «Beter OV voor de stadsregio Amsterdam» heb ik de aanbevelingen uit dit rapport meegenomen bij het opstellen van de vraagspecificatie⁴. ProRail en NS zullen mij gedurende het ontwikkelproces intensief betrekken, waarbij we gezamenlijk, ieder vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid, tot keuzes komen. Dit mondt uit in een gezamenlijke meerjarige Verbeteraanpak, waarbij capaciteitsverdeling, infrastructuurontwikkeling, de inzet van materieel en personeel, ontwerp van de dienstregeling, be- en bijsturing van de treindienst en het beheer van stations betrokken worden.

Met de vraagspecificatie en deze intensieve betrokkenheid stel ik zeker dat maximaal wordt gestuurd op de realisatie van de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. ProRail en NS zijn hiermee inmiddels aan de slag en zullen waar nodig vanuit hun rol en verantwoordelijkheid in overleg treden met spoorgoederenvervoerders, regionale spoorvervoerders en decentrale overheden. Als voortvloeisel uit het winterweerprogramma en als eerste stap in de Verbeteraanpak wordt reeds gewerkt aan de fundamentele re-design van de be- en bijsturing van de treindienst. In een eerder stadium heb ik u toegezegd om u het plan van aanpak te doen toekomen. Dit is bijgevoegd als bijlage 4⁵.

2.2 Uitwerking door IenM

Zoals aangekondigd in mijn brief van 5 oktober 2012 werk ik in het kader van de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda langs drie sporen:

1. Ik ben bezig met de voorbereiding van de *herijking van programma's en projecten*. Het optimaliseren van het vervoerproduct voor de reiziger en de verlader op basis van de doelen van de Lange Termijn Spooragenda kan aanleiding geven tot bijsturing en prioritering van de huidige portfolio van programma's en projecten.
2. Ik ontwikkel op basis van de Lange Termijn Spooragenda een *afwegingsmethodiek*, die ik zal inzetten bij de herijking van de projecten en programma's, maar ook bijvoorbeeld bij de beoordeling van het Verbeterplan van ProRail en NS. Actualisering van vervoersprognoses maakt ook onderdeel uit van dit traject.
3. De *actualisering van het sturingsarrangement* is erop gericht dat ik meer regie kan voeren op de realisatie van de doelen uit de Spooragenda. Voor de actualisering hanteer ik de volgende uitgangspunten:
 - Het moet leiden tot verbetering van de samenwerking binnen de spoorsector en tot commitment aan programma's en projecten, waarin het rijk investeert.
 - Het moet flexibel zijn, zodat kan worden ingespeeld op de actualiteit. Denk aan het starten van een nieuwe programma of de introductie van nieuwe prestatie-indicatoren als de situatie daarom vraagt.
 - Het moet dynamisch zijn, zodat kan worden gestuurd op continue verbetering.

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁴ Tweede Kamer, 2012–2013, 23 645, nr. 522.

⁵ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

- Meer differentiatie van af te spreken prestaties naar tijd, plaats, traject en specifieke omstandigheden. Denk bijvoorbeeld aan de prestaties tijdens winterweer.
 - Vermindering van marktimperfecties, waar deze in de praktijk leiden tot problemen.
- Conform de afspraken in het Regeerakkoord zal ik analyseren in hoeverre de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda aanleiding geeft tot wijzigingen in de *ordering (organisatie) van de spoorsector*. Met deze analyse wordt ook invulling gegeven aan de aanbeveling van de parlementaire onderzoekscommissie privatisering en verzelfstandiging overheidsdiensten van de Eerste Kamer om de ordening van de spoorsector te bezien⁶.

Naast deze acties ter uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda zijn er op mijn departement tal van lopende activiteiten, waarvoor de doelen van de Lange Termijn Spooragenda de basis en het richtsnoer vormen. De belangrijkste in het komend jaar:

- De Railmap ERTMS versie 1.0 die u gelijktijdig met deze brief ontvangt. De implementatie van ERTMS is naar verwachting een belangrijk middel om de doelstellingen uit de Lange Termijn Spooragenda te kunnen realiseren. Op dit moment start de verkenningsfase.
- Het traject om de beheerconcessie en de vervoerconcessie voor respectievelijk het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur en het vervoer op het Hoofdrailnet te verlenen. Hierin zal onder meer het geactualiseerde sturingsarrangement verankerd worden. Als onderdeel van de beheerconcessie wordt de nieuwe opdracht aan KeyRail uitgewerkt, waarmee één loket voor het goederenvervoer gerealiseerd moet gaan worden.
- Het te ontwikkelen kader voor het samenloop op het spoor, zoals aangekondigd bij mijn besluit over verdere decentralisatie van regionale spoorlijnen. Dit kader moet bijdragen aan een betere aansluiting tussen verschillende vervoerders en voorziet in geactualiseerde spelregels voor betrokken partijen. Het omvat onder meer afspraken over reisinformatie, het aanbod van producten en abonnementen, de procedure en werkwijze bij verstoringen en zo nodig ook nadere afspraken over capaciteitsverdeling.
- De uitwerking van de beleidsmatige kaders bij het Aanvalsplan voor de spoorgoederensector, zoals de toekomstige berekeningssystematiek voor de gebruiksvergoeding met ingroei vanaf 2014 (ook geldend voor het personenvervoer) en de toepassing daarvan op het sturen op de beleidsdoelen, de optimalisering van het capaciteitsmanagement en betere benutting van de capaciteit, de inrichting van ketenregie en de verbetering van interoperabiliteit en grensprocessen.

2.3. Betrokkenheid omgeving bij de uitwerking van de Spooragenda

Om de ambities van de Lange Termijn Spooragenda te verwezenlijken is betrokkenheid van alle relevante stakeholders van belang met het oog op benutting van beschikbare kennis en draagvlak voor de te kiezen oplossingsrichtingen. Daarom zet ik de consultatie van belanghebbenden voort. Ik zal bij belangrijke mijlpalen zo breed mogelijk relevante stakeholders consulteren via het Overleg Infrastructuur en Milieu (OIM)⁷. Ook zal ik het structurele overleg met de consumentenorganisaties benutten via het LOCOV.

Rond specifieke onderwerpen van de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda kunnen bovendien gerichte gesprekken gevoerd worden

⁶ Eerste Kamer, 2012–2013, C, A-D.

⁷ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

met belanghebbenden. Zo betrek ik de goederenvervoersector via de ronde tafelgesprekken spoorgoederenvervoer Aanvalsplan. Om de kwaliteit van de producten en het proces van de Lange Termijn Spooragenda te borgen laat ik mij tijdens het traject van de Lange Termijn Spooragenda adviseren door een Critical Review Board met onafhankelijk experts en een klankbordgroep die mij scherp houden op een zorgvuldige afweging van belangen.

2.4 Financieel kader

De forse ambities van de Lange Termijn Spooragenda dienen te worden gerealiseerd tegen de achtergrond van de structurele taakstelling op het Infracfonds. Dat vergt keuzes, waarover ik momenteel samen met de minister gesprekken voer met belanghebbenden en waarover u separaat wordt geïnformeerd. De resultaten worden verwerkt in de Voorjaarsnota 2013, die het financiële kader vormt voor de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda.

3. Vervolg

Het voorgaande is een momentopname van de omvangrijke opgave, waar ik samen met alle betrokkenen dit jaar aan werk. Ik vind het uiteraard van belang de Tweede Kamer goed bij dit proces te betrekken. Voor de zomer ontvangt u een voortgangsbrief over de nadere uitwerking zoals hiervoor geschetst.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld