

Verslag

Verslag van
Bijeenkomst Lange Termijn Spooragenda

Datum bespreking
14 mei 2013

Kenmerk
OIM-2013/93751

Contactpersoon
J. Klungers

Telefoonnummer
06-15369190

Bijlagen
Deelnemerslijst

Inleiding

Centraal in deze bijeenkomst staat de Lange Termijn Spooragenda. In november 2012 is hierover eveneens in het Overleg Infrastructuur en Milieu (OIM) gesproken. Deze bijeenkomst is een vervolg daarop.

Hieronder staan de reacties en vragen van deelnemende organisaties (zie bijlage 1 voor de deelnemerslijst). De reacties en vragen zijn geordend aan de hand van acht thema's:

- Doelen Lange Termijn Spooragenda
- Betrokkenheid belanghebbenden
- Verhouding ministerie-NS-ProRail
- Marktordening
- Scope Lange Termijn Spooragenda
- Afstemming dienstregelingen
- Dilemma's in de regio
- Systeemsprong

Doelen Lange Termijn Spooragenda

Hoofddoel

Het hoofddoel van de Lange Termijn Spooragenda is 'de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct verbeteren zodat de reiziger en verlader de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken'

●ANWB: het hoofddoel is een beweging. Het is geen eindbeeld waarin staat wat concreet in bijvoorbeeld 2018 te realiseren is.

Ministerie: beaamt het punt van de ANWB. Dit hoofddoel is de paraplu waar alle programma's en projecten aan moeten bijdragen.

●Railforum: in het hoofddoel staat 'in toenemende mate'. Betekent dit dat groei van de spoormarkt (een "modal split") ook onderdeel is van het doel?

Ministerie: de Tweede Kamer wil geen modal shift nastreven en daarmee het ministerie ook niet. Wel is het de inzet om de voorziene vervoersgroei te faciliteren.

Onderliggende doelen

Het hoofddoel is in drie onderliggende doelen uitgewerkt

1. aantrekkelijk product voor de klant
2. hoge kwaliteit spoorstelsel
3. optimale capaciteit spoorstelsel.

●Railforum: vraagt zich af of de doelen van de Lange Termijn Spooragenda die zonder discussie in de Kamer zijn overgenomen daardoor ook echt instemming van de Kamer hebben gekregen.

●NS: herkent zich in de doelen. Wel suggereert NS om ook een financiële kant (kosten en baten) toe te voegen. Wanneer iets goed is voor de klant en bovendien maakbaar (in kwaliteit en capaciteit) is, kan immers vanwege de kosten besloten worden het toch niet te realiseren. Het is begrijpelijk dat het ministerie gekozen heeft voor deze drie doelen, want voor het ministerie is er een vast budget. Voor een commerciële onderneming als NS is het budgettaire kader echter geen vaststaand gegeven, maar is bijvoorbeeld rendement ook van belang. NS meent dat het wel een interessante uitdaging zal zijn om de grootheden van de doelen met elkaar te verbinden en te vergelijken.

●FMN: er staan zoveel doelen in, dat je er niet tegen kunt zijn. Wel is duidelijk dat er diverse belemmeringen zijn bij de realisering van de doelen. Het is daarom van belang dieper hierop in te gaan.

●Connexxion: waar het over het spoor gaat wordt veelal in termen van producten gesproken. Echter, het gaat primair om de diensten voor de klant. Je kunt de klant zien als een doe-het-zelver die zijn eigen reis samenstelt. Daarbij gaat het om verplaatsing, niet om vervoer. De doelen zijn al geformuleerd in klant-markttaal. Dat is goed. Alleen in het verdere woordgebruik komen nog woorden naar voren als product en deur-tot-deur. Als je spreekt over verplaatsing, dan is het vanzelfsprekend dat dat van deur-tot-deur is. Je hoeft dat begrip dan helemaal niet meer te gebruiken. Ook waar het gaat om de vraag alternatieven of corridor-rijden wordt teveel gekeken vanuit de aanbods-kant. Als je de reiziger echt centraal stelt moet de vraag zijn of je kiest tussen rechtstreekse verbindingen of overstappen.

●De Stadsregio Utrecht sluit zich aan bij het punt van Connexxion dat een klant zijn eigen reis moet kunnen samenstellen. Het is daarbij belangrijk dat de elementen waaruit de klant de reis kan samenstellen helder gepresenteerd zijn.

●Railforum: In de uitwerking van het onderliggende doel 'aantrekkelijk product voor de klant' staat 'verbeteren van 'deur-tot-deur' reistijd' genoemd. Over welke deur gaat dat (bijvoorbeeld om herkomst-bestemming, of de deur van de trein of het station)?

●NS/ProRail meent dat deur-tot-deur betekent van het startpunt tot aan het eindpunt voor de reiziger. Daarom is afstemming van dienstregelingen van het openbaar vervoer van belang.

Betrokkenheid belanghebbenden

●FMN: Wat ontbreekt is dat het spoor meer is dan alleen de NS. Decentrale overheden en regionale vervoerders zouden ook betrokken moeten zijn bij het formuleren van Lange Termijn Spooragenda.

Het ministerie heeft diverse tafels georganiseerd over het doel en de uitwerking van de Spooragenda. Als dat niet bevredigend is geweest is dat voor het ministerie een belangrijk signaal.

- Provincie Gelderland meent dat het juist bij het verhelderen van de ambitie voor het Nederlandse spoor en klantproducten van belang is de verbinding te zoeken met regionale vervoerders en decentrale overheden. Het gaat dus om meer dan alleen samenwerking tussen NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

- NS en ProRail: Op verzoek van het ministerie richten ProRail en NS zich in het beantwoorden van de vraagspecificatie primair op de zaken waarop ProRail en NS met elkaar samenwerken. Daarbij gaat het in de vraagspecificatie om het ontwikkelen van een spoorconcept voor het hoofdrailnet. Niettemin, zouden we onszelf als NS en ProRail in de voet schieten als we niet zouden beseffen dat het uiteindelijk gaat om de hele keten. Het is daarom goed om in dialoog te gaan met andere spelers uit de keten, zoals decentrale overheden en regionale vervoerders en ook met goederenvervoerders.

Verhouding ministerie-NS-ProRail

- Keyrail: Het is te vrijblijvend als in het operationeel spoorconcept staat wat NS en ProRail willen aanbieden. Het ministerie en de politiek behoren dat te bepalen.
- KNV voegt hier aan toe dat de leidende rol van NS en ProRail de positie van het goederenvervoer op de tweede plaats stelt.

- NS/ProRail reageert instemmend op het punt van Keyrail en geeft aan dat NS en ProRail nu de kans krijgen van het ministerie om te formuleren wat zij kunnen en willen doen. Vervolgens is het aan het ministerie om te bepalen wat NS en ProRail geacht worden daadwerkelijk te doen en wat de consequenties zijn als NS en ProRail dat niet leveren.

Ministerie: het punt van Keyrail is terecht. Indien het door NS en ProRail op te stellen spoorconcept bevredigend is voor het ministerie, maakt dat de uitgangspositie heel anders dan wanneer het niet bevredigend is. Een vervolgdiscussie hierover is van belang.

Marktordening

- FMN: zou graag aan de Autoriteit Consument en Markt (ACM) voorgelegd willen zien of het mogelijk is om met twee partijen de toekomst van een hele sector te bepalen. Voor FMN is dit een belangrijk en fundamenteel punt.

Het ministerie neemt dit punt mee ter overweging en stelt voor hier tijdens een gepland gesprek later in de week over door te praten. Verder benadrukt het ministerie dat het ministerie regulier het gesprek met FMN opzoekt en daar belang aan hecht.

- FMN: welke rol heeft ACM in marktordeningszaken met betrekking tot zowel de Lange Termijn Spooragenda als het Vierde Spoorpakket?

Ministerie: dit is een complex vraagstuk is met verreikende consequenties waarover nog politieke keuzes gemaakt worden.

- FMN: betrokkenheid van regionale vervoerders en decentrale overheden bij het ordeningsvraagstuk is in het licht van het Vierde Spoorpakket van groot belang. Immers het Vierde Spoorpakket geeft een nieuwe context aan marktordeningsvraagstukken.

Het ministerie kijkt bij ordening in eerste instantie naar de verhouding tussen NS, ProRail en het ministerie. Daarbij worden de drie opties zoals beschreven door de commissie Kuiken uitgewerkt. Daarover kan niet geïsoleerd worden besloten. Het ministerie zal in dat kader ook in gesprek gaan met de regionale vervoerders in de FMN en decentrale overheden als hun belangen direct geraakt worden.

Scope Lange Termijn Spooragenda

Reizigersvervoer - goederenvervoer

- Jonge Veranderaars: het valt op dat in de doelstelling van de Lange Termijn Spooragenda en ook in de vraagspecificatie aan NS en ProRail de scope heel breed is. Het gaat om zowel reizigersvervoer als goederenvervoer. Echter er is een fundamenteel verschil tussen beide. De reizigersvervoerders hebben de wens om lang van tevoren een stabiele dienstregeling te plannen om de reizigers een voor-spelbare treinproduct te kunnen bieden. De goederenvervoerders daarentegen hebben te maken met een minder voorspelbaar goederenaanbod, waarbij op een gegeven moment een treinpad gezocht wordt. Op dit moment zijn alle middelen (het materieel, de infrastructuur, het personeel en planningsmiddelen zoals het jaarplan) gericht op de stabiele vraag en niet op de ad hoc vraag. Door reizigers en goederen apart van elkaar te bekijken kan dit probleem onvoldoende aangepakt worden. De Jonge Veranderaars zouden graag een integrale aanpak zien waarbij generiek ruimte ontstaat voor beide vragen. KNV sluit zich hierin aan bij de Jonge Veranderaars.

- De projectdirecteur operationeel spoorconcept van NS/ProRail: de scope van de vraagspecificatie ligt primair daar waar NS en ProRail elkaar raken: reizigersver-voer op het hoofdrailnet. Wel zullen we daarbij moeten respecteren dat er goede-renstromen zijn. ProRail heeft een publieke functie om non-discriminatoire infra-structuur aan te bieden aan alle vervoerders.

- KNV: de publieke functie van ProRail is zelfs nog scherper dan alleen infrastruc-tuur aanbieden. ProRail heeft de plicht om *genoeg* infrastructuur aan te bieden.

- Ministerie: de vraagspecificatie gaat over reizigersvervoer op het hoofdrailnet. Daarnaast is er ook een actieplan goederenvervoer. Daarin wordt onder meer in-gegaan op de vraag welke stappen ProRail en KeyRail, het ministerie en de goe-derenvervoersector zelf (kunnen) zetten ten faveure van de goederensector. Over het actieplan goederenvervoer wordt afzonderlijk gesproken.

Hoofdrailnet - bredere vervoersketen

- FMN: het optimaal invullen van ketenvervoer en deur-tot-deurvervoer is een aan-dachtspunt voor de Lange Termijn Spooragenda. Het is van belang naar het gehe-le netwerk te kijken.

- Railforum stelt dat de inpassing in het netwerk moet worden meegenomen. De aansluiting op fiets en P&R faciliteiten is daar een voorbeeld van. Verder is in de regio de relatie tussen openbaar vervoer en ruimtelijke ordening sterk. Bij het ont-wikkelen van een operationeel spoorconcept voor het hoofdrailnet zou het goed zijn om ook de relatie met ruimtelijke ontwikkeling mee te nemen.

- Stadsregio Arnhem-Nijmegen: kan het ministerie van IenM de decentrale overhe-den formeel verzoeken om een regionale Lange Termijn Spooragenda te maken? Deze regionale agenda's kunnen dan naast de Spooragenda voor het hoofdrailnet komen te liggen. Op die manier kunnen de regionale aandachtspunten verduidelijkt worden en gerelateerd worden aan de Spooragenda voor het hoofdrailnet.

Ministerie: de Lange Termijn Spooragenda kijkt juist naar het integrale HRN inclusief het functioneren van ketens en knopen.

Afstemming dienstregelingen

●FMN: vanuit het regionale vervoer bekeken, is aansluiting op tenminste twee andere soorten vervoer van belang: treinen op het hoofdrailnet en bussen. Het is van belang de regionale treinen te laten aansluiten op de treinen op het hoofdrailnet. Bij wijzigingen in de dienstregeling op het hoofdrailnet kan het zijn dat er geen aansluiting meer is, behalve in de spits. Een optie is om dan de regionale treindienstregeling aan te passen. Echter, als je aan de ene kant aan een lijn trekt, merk je dat aan de andere kant ook. Met andere woorden: een aanpassing leidt er vaak toe dat op een ander punt geen goede aansluiting meer is. Daarbij komt dat het streven is om steeds meer aan te sluiten op het streekvervoer per bus.

●Regio Utrecht: te vaak wordt vanuit een eenheid gedacht, terwijl er grote verschillen zijn tussen de openbaar vervoernetwerken in de Randstad en de landelijke gebieden. Maatwerk is daarom nodig. Het verschilt per geval welke mate en welk type van betrouwbaarheid vereist is. Bijvoorbeeld in Utrecht is het voor de aansluiting met de bus niet erg als een trein vijf minuten later is. De bussen rijden daar met een hoge frequentie. Echter, in Zutphen is vijf minuten vertraging wel een bezwaar, omdat de volgende bus soms pas een uur later komt.

●NS: In reactie op de Regio Utrecht en FMN expliciteert NS een afweging te moeten maken tussen enerzijds flexibiliteit en maatwerk en anderzijds een landelijk geïntegreerd netwerk waarin je landsdelen en centra met elkaar verbindt. Als je bijvoorbeeld in Den Haag een aansluiting realiseert, kan de aansluiting in Groningen verdwijnen. Het uitgangspunt van openbaar vervoer is dat het voor de grote massa is. Inherent daaraan is dat iedere keuze voor een deel van de massa nadelig is.

●Regio Utrecht begrijpt het punt van NS. Wel voegt zij toe dat knooppunten die cruciaal zijn voor een regio, soms voor het NS-netwerk niet belangrijk zijn. Voor de regio is dat lastig, aangezien het netwerk instort indien dat knooppunt niet op orde is.

●Provincie Gelderland: veel reizigers in Gelderland stappen over op het hoofdrailnet. Reizigers in Gelderland hebben behoefte aan betrouwbaarheid en goede aansluitingen.

Dilemma's in de regio

●Provincie Gelderland: tot nu toe waren veel financiële middelen beschikbaar voor het 'aanvullend openbaar vervoer'. Nu merkt de provincie dat er op financieel vlak meer spanning ontstaat. Die financiële spanning komen we ook tegen waar het gaat om investering in de stationsomgeving en fietsenstallingen. Daar heeft de Provincie Gelderland samen met de stadregio en ProRail veel in geïnvesteerd de laatste jaren. We moeten nu meer keuzes maken over waar te investeren en waar andere oplossingen nodig zijn. Bijvoorbeeld bij het vele enkelspoor in Gelderland. Dat is storingsgevoelig.

●Provincie Limburg: tot nu toe is het gelukt om een fatsoenlijk openbaar vervoernetwerk in Limburg te realiseren. Dat lukt niet meer. Bij de nieuwe concessieverlening is het zoeken naar oplossingen daarvoor. De provincie kijkt naar alternatieve vormen van exploitatie. Een andere optie zou bijvoorbeeld zijn om niet meer overal openbaar vervoer aan te bieden en te accepteren dat de afstanden naar openbaar

vervoerknooppunten langer worden voor reizigers. Er zijn geluiden over burgerinitiatieven om eigen buslijnen op te zetten. Die zouden de afstand tot een openbaar vervoerknooppunt kunnen overbruggen.

Systemesprong

Een aantal deelnemers geven nadrukkelijk te kennen belang te hechten aan een systeemspromg. Dat wil zeggen het structureel veranderen van het spoorstelsel en niet het opoetsen van het huidige stelsel.

- Jonge Veranderaars: het is van belang dat de wijze waarop het realiseren van doelen gemeten wordt, rekening houdt met de gewenste systeemspromg. Het is nodig om op een hoger niveau naar het spoorstelsel te kijken, want als de meetinstrumenten aansluiten bij het huidige spoorstelsel, houd je het huidige stelsel in stand. In een ander spoorstelsel zijn andere normen van belang. Bijvoorbeeld betrouwbaarheid is in het huidige stelsel essentieel. Bij een andere netwerkopbouw zou regelmaat belangrijker kunnen zijn.

- ProRail: de voorgaande opmerkingen van de Jonge Veranderaars zijn interessant. Het is noodzakelijk dat we als sector op een andere manier tegen het spoorstelsel aankijken. Het maken van een systeemspromg kost tijd. De spoorsector kan daarmee nu een start maken. Het zal dit jaar nog niet klaar zijn. De volgende concessieperiode zal hiervoor ook nodig zijn.

- Veiligheid en Vakmanschap Railvervoer: de term 'Lange Termijn Spooragenda' wekt de verwachting van een systeemspromg. Als je nu geen systeemspromg met elkaar zou willen doordenken, is het niet nodig dit hele proces voor de Lange Termijn Spooragenda in te richten. Dan zou immers alleen sprake zijn van het optimaliseren van het huidige stelsel.

- FMN: het is essentieel dat elementair gekeken wordt naar het spoorstelsel. Het huidige stelsel mist bijvoorbeeld de S-bahn. In Nederland hebben we intercity's en stoptreinen die net als de intercity's overal op aansluiten. Dat maakt het stelsel ingewikkeld en het is de vraag of dat nog aansluit op de wensen van klanten. Wat FMN betreft komt er desnoods meer tijd om een systeemspromg te kunnen realiseren.

Tot slot

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu maakt graag tijd en ruimte om nader in gesprek te gaan met OIM-deelnemers over deelonderwerpen. Contactpersoon hiervoor is de heer Van Halem janjaap.vanhalem@minienm.nl.

Bijlage: Deelnemerslijst

9292 REISInformatiegroep	Hulman, S.
ANWB	Unnik, N. van
BAM Rail B.V.	Schijndel, B.J. van
Connexion	Storm, C.A. Koomen, M Siert, A.
EVO	D'Hont, L.A.
FMN/Veolia	Veenstra, G.
FMN/Arriva	Setten, F. van
Havenbedrijf Amsterdam N.V.	Cherribi, A
Havenbedrijf Rotterdam	Schuylenburg, M. van
Historisch Railvervoer Nederland	Nieweg, J.
Jonge Veranderaars	Nadort, M. Blaauboer, M. Smolders, A.
Keyrail	Poorten, J. ter
Koninklijk Nederlands Vervoer	Toet, A.J.
LegalRail	Sütö, V.J.A.
Lloyd's Register Rail Europe B.V.	Himbergen, van Houben, F.
Mitsui Rail Capital Europe B.V.	Wilms, P.
Nederlandse Spoorwegen	Jutten, E.
Nederlandse Spoorwegen/ProRail	Bierman, J.
Prorail	Hartkamp, J. Koning, E
Provincie Drenthe	Woestenburg, T.
Provincie Gelderland	Bieker, C.
Provincie Limburg	Wolff, E.
Railforum	Jongh, C. de
Rebel Group	Bildt, P. van der
Regio Utrecht	Zeeuw, M. de
Stadsregio Arnhem-Nijmegen	Os, M. van
Stichting RailAlert	Breedijk, P.
Strukton Rail	Haaksman, K.
Twijnstra en Gudde	Hees, S. van
Veiligheid & Vakmanschap Railvervoer	Boelens, G. Hoeven, P.C.M. van der
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Halem, J. van Aalbers, C.
voorzitter	Alders, J.G.M.
secretaris	Klungers, J.