

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 827

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 maart 2019

Met deze brief stuur ik u de jaarverantwoordingen toe waarmee ik uw Kamer informeer over de prestaties van NS en ProRail in 2018¹. In de verantwoordingen rapporteren NS en ProRail over de wijze waarop zij invulling hebben gegeven aan het vervoer- en beheerplan van 2018². De focus lag hierbij op de door mij gestelde beleidsprioriteiten³. Tevens informeer ik uw Kamer over de jaarrapportage impactvolle verstoringen 2018⁴.

In 2018 reden meer treinen dan ooit op tijd en beoordeelden reizigers de prestaties van NS beter dan ooit. De NS en ProRail hebben daarmee heel goed gepresteerd en ik waardeer de verbetering in prestaties die in 2018 heeft plaatsgevonden. Het algemeen klantoordeel is gestegen naar 86% van de reizigers die NS het cijfer 7 of hoger geven. Dit terwijl de drukte op het spoor is toegenomen. NS en ProRail voldoen op alle prestatie-indicatoren aan de afgesproken bodemwaarden en in veel gevallen al aan de streefwaarden voor 2019. Met de goede prestaties heeft ProRail ook voldaan aan de hersteltermijn van 1 jaar op de prestatie-indicator «Impactvolle storingen op de infra». Hiermee komt de voorwaardelijke boete die ik vorig jaar heb opgelegd⁵ te vervallen. Ondanks de goede prestaties in 2018 is de reizigerspunctualiteit op de HSL-Zuid een zorgpunt.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Kamerstuk 29 984, nr. 737.

³ Beleidsprioriteiten 2018 voor NS en ProRail: «groei van de prestaties richting ambitieniveau 2019», «toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor» en «verduurzaming».

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 761.

Prestaties

Reizigers hadden in 2018 een grote kans op een zitplaats. In de spits was de zitplaatskans op het hoofdrailnet 95,1% en op de HSL-Zuid 94,0%. Om deze scores te bereiken stemt NS haar materieel zo goed mogelijk af op de reizigersbehoefte. Ook de frequentieverhoging op het traject Amsterdam-Eindhoven heeft hieraan bijgedragen. Daarnaast zijn er met de Eurostar en de Intercity Brussel in 2018 nieuwe treindiensten over de HSL-Zuid geïntroduceerd. NS heeft bovendien gewerkt aan verbetering van de deur-tot-deurreis, onder meer door de introductie van NS Flex⁶, verbeterde assistentieverlening, nieuwe fietsenstallingen en 6.000 extra OV-fietsen.

Ik hanteer voor ProRail en NS drie gezamenlijke prestatie-indicatoren over punctualiteit. Op het hoofdrailnet is de reizigerspunctualiteit gemeten op 5 en 15 minuten gestegen naar resp. 92,6% en 97,7% (2017: 91,6% en 97,4%). Op de HSL-Zuid is de reizigerspunctualiteit gemeten op 5 minuten 82,5% en daarmee gemiddeld boven de bodemwaarde.

NS en ProRail hebben dus goed gepresteerd in 2018. Helaas laat de score op de HSL-Zuid echter een wisselend verloop zien en ligt deze in de tweede helft van 2018 bijna maandelijks onder de afgesproken bodemwaarde. Dit vind ik een zorgelijke ontwikkeling en dit licht ik hieronder verder toe.

HSL-Zuid

Verstoringen op de HSL-Zuid kunnen tot vervolgvtraging leiden, waardoor de reizigerspunctualiteit snel daalt. Andersom kan het wegnemen van een belangrijke oorzaak van verstoringen tot een directe stijging van de reizigerspunctualiteit leiden. Zoals aan uw Kamer gemeld, en nogmaals door NS aan mij bevestigd, heeft de daling in de prestaties in 2018 onder meer te maken met problemen met de software in de locomotieven.⁷ Dit is vervelend voor reizigers op deze lijn, die natuurlijk rekenen op een goede en betrouwbare verbinding. NS heeft mij bericht dat de oorzaak van de softwarefout met grote mate van zekerheid is gevonden. Hierna is door NS en softwareleverancier Bombardier een beoogde oplossing getest en inmiddels ook geïmplementeerd in het binnenlandse materieel. NS heeft mij laten weten dat zij en Bombardier voorzichtig optimistisch zijn dat deze oplossing het gewenste effect heeft.

Vanzelfsprekend verwacht ik van NS en ProRail dat zij er alles aan doen wat binnen hun macht ligt om ervoor te zorgen dat de reizigerspunctualiteit (gemeten op 5 minuten) op de HSL-Zuid in 2019 boven de afgesproken bodemwaarde scoort. Tevens vraag ik van NS en ProRail dat zij zich inzetten om de negatieve uitschieters op het verloop van de prestatie-indicator gedurende dit jaar zo veel mogelijk te voorkomen. Dit is iets wat NS en ProRail op korte termijn moeten kunnen bewerkstelligen. Ik heb NS en ProRail verzocht om mij hierover de komende periode op de hoogte te houden. Ik bespreek dit in mijn periodiek overleg met NS en ProRail. Dit alles zodat de reiziger ook op de HSL-Zuid kan rekenen op betrouwbaar vervoer.

Losstaand van het feit dat NS en ProRail ook in 2019 boven de afgesproken bodemwaarde moeten scoren, is de ambitie dat de prestaties op de HSL-Zuid op middellange termijn naar een hoger niveau getild worden. Zo heb ik al eerder € 60 mln. ter beschikking gesteld voor

⁶ Met NS Flex kan zonder saldo te laden worden gereisd en achteraf worden betaald.

⁷ Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 1265.

infrastructurele maatregelen. Onderdeel van dit maatregelenpakket is bijvoorbeeld het plaatsen van windschermen en de aanpassing van spanningssluizen. Bovenop de verbeteringen in de prestaties die deze infrastructurele maatregelen zullen brengen, verwacht ik een verdere verbetering door de introductie van de ICNG. Deze trein wordt vanaf eind 2020 gefaseerd ingevoerd en is beter geschikt voor het rijden op de HSL-Zuid dan het huidige TRAXX-materieel. Pas daarna is wat mij betreft de discussie over de noodzaak tot verdere grootschalige infrastructurale ingrepen om de prestaties verder richting de prestaties op het hoofd-railnet te brengen aan de orde, zoals verwoord in de langetermijnvisie van NS en ProRail⁸.

Impactvolle verstoringen

Het aantal impactvolle verstoringen op de infra is in 2018 gedaald naar 579 (prestatienorm: maximaal 610). Naar aanleiding van het te hoge aantal impactvolle verstoringen in 2017 heeft ProRail met de spoorsector gewerkt aan verbeteringen. De genomen maatregelen zijn gericht op de preventie van storingen (voorkomen), sneller herstel tijdens storingen (versnellen), optimaal bijsturen en een snellere opstart van de treindienst (verzachten). Ik ben tevreden dat de inzet heeft geleid tot een daling van het aantal impactvolle verstoringen.

In verband met eerdere auditbevindingen monitort ProRail overigens de kwaliteit van de storingsregistratie en de betrouwbaarheid van de (bron)data. Uit analyse van steekproeven bleek dat de registratie van de eindtijd van een verstoring consistentere kon en vertraagde of uitgevallen treinen niet altijd aan de juiste verstoring en soms ten onrechte aan een verstoring werden gekoppeld. Vanaf juni 2018 zijn verbeteringen in registratie doorgevoerd. Als deze verbeteringen vanaf juni 2018 waren meegeteld zou de jaarscore op 542 impactvolle verstoringen zijn uitgekomen. Over 2018 zijn er dus twee scores zichtbaar in de verantwoording van ProRail: 579 conform de oude registratie en 542 conform de verbeterde registratie (in beide gevallen onder het afgesproken maximum). Vanaf 2019 wordt alleen de score conform de verbeterde registratie gerapporteerd. De verbeterde registratie is geen aanleiding om de bodem- en streefwaarden aan te passen, omdat de registratiewijze nu weer consistent aansluit op de afgesproken definitie en meetmethode waar bij het bepalen van de bodem- en streefwaarde vanuit is gegaan.

STS-passages

ProRail rapporteert over het aantal STS-passages in de spoorsector. Het gaat daarbij om voorlopige cijfers. Het (voorlopig) aantal STS-passages in 2018 is 132 (2017: 105⁹), waarvan 26 met gevaarpunt¹⁰ bereikt (2017: 36¹¹). Zowel ProRail als de ILT zijn aan de slag met een analyse van deze STS-passages en de achterliggende oorzaken. Deze analyse wordt betrokken bij het jaarverslag spoorwegveiligheid 2018 van de ILT. Deze rapportage is voorzien in het najaar. Een recente STS-passage op 15 maart 2019 bij Castricum toont aan dat de aandacht voor dit onderwerp van groot belang is. Zoals gebruikelijk onderzoeken ProRail en NS deze STS-passage om lering uit te trekken en waar nodig maatregelen te treffen. De uitkomsten van deze onderzoeken, de voorgestelde maatregelen en de aanpak van STS-passages in brede zin, betrek ik in de

⁸ Kamerstuk 22 026, nr. 505.

⁹ Jaarverslag spoorwegveiligheid 2017 ILT. Kamerstuk 29 893, nr. 224.

¹⁰ Een gevaarpunt is een fysiek punt op het spoor waar een ongeluk kan ontstaan omdat er geen veilige rijweg meer is, bijvoorbeeld bij wissels, overwegen of beweegbare bruggen.

¹¹ Jaarverslag spoorwegveiligheid 2017 ILT. Kamerstuk 29 893, nr. 224.

voortgangsbrief spoorveiligheid die uw Kamer voor het Algemeen Overleg Spoorveiligheid/ERTMS van juni a.s. ontvangt.

Milieuovertredingen

Uit de vorige jaarverantwoording van ProRail over 2017 bleek een toename van het aantal milieuovertredingen ten opzichte van 2016. In heb uw Kamer hierover gemeld dat ik dit een onwenselijke ontwikkeling vind en dat ik ProRail heb gevraagd het toezicht hierop te intensiveren¹². In 2018 is het aantal door bevoegd gezag geconstateerde milieuovertredingen afgenomen tot 42 overtredingen (2017: 64). ProRail blijft zich ook in 2019 richten op het voorkomen van overtredingen.

Jaarrapportage impactvolle verstoringen 2018

Sinds 2017 ontvangt uw Kamer elk jaar een jaarrapportage impactvolle verstoringen. In deze rapportage geven NS en ProRail in aanvulling op de prestatie-indicator nader inzicht in verstoringen in de hoogste hinderklasse (HK1)¹³. Het aantal incidenten in deze hoogste klasse is gedaald naar 95 (2017: 102). Het aandeel van beïnvloedbare verstoringen (zoals wisseldefecten en uitloop van werkzaamheden) is stabiel gebleven. NS en ProRail hebben in 2018 diverse verbetermaatregelen genomen, zoals intensiever preventief onderhoud bij sensoren en wissels en verscherpte inzet van interventieteams op plekken waar bijvoorbeeld veel incidenten met personen plaatsvinden of dieren op het spoor raken. In de rapportage worden een aantal impactvolle verstoringen nader toegelicht, waaronder – zoals toegezegd in mijn antwoord op vragen van het Lid Gijs van Dijk¹⁴ – de ICT-verstoring van 21 augustus jl.

NS en ProRail streven ernaar om maatregelen te nemen met een zo groot mogelijk effect voor zoveel mogelijk reizigers. Daardoor richten deze verbetermaatregelen zich ook op HK2-verstoringen. In 2019 wordt deze aanpak voortgezet. NS en ProRail hebben de wens uitgesproken om de jaarrapportage impactvolle verstoringen met ingang van 2020 (rapportagejaar 2019) te integreren in hun jaarverantwoordingen. Daarmee is het niet langer een aparte rapportage. Ik kan mij, vanuit het oogpunt van het in samenhang rapporteren over prestaties en verbeterplannen, vinden in deze wens. Ik hecht er belang aan dat ProRail en NS verstoringen in de hoogste hinderklasse blijven analyseren en evalueren, en ook in de toekomst rapporteren over de uit deze evaluaties voortvloeiende maatregelen en het totale verstoringenbeeld.

Conclusie

NS en ProRail hebben een heel goed jaar achter de rug. Om deze lijn in 2019 voort te zetten is onverminderde inzet nodig. Specifieke inzet is nodig voor het verminderen van het aantal STS-passages en het verbeteren van de prestaties op de HSL-Zuid. In het vervoer- en beheerplan voor 2019, waarover ik uw Kamer in december 2018 heb geïnformeerd¹⁵, is door NS en ProRail toegelicht hoe zij zich inspanssen

¹² Kamerstuk 29 984, nr. 761.

¹³ Hoogte hinderklasse (HK1): zeer veel hinder (> 2400 min. vertraging). HK2: veel hinder (680 – 2400 min. vertraging). De jaarrapportage richt zich op HK1. De prestatie-indicator «Impactvolle verstoringen op de infra» (ProRail) richt zich op zowel HK1 als HK2.

¹⁴ Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 3215.

¹⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 808.

om de positieve resultaten van 2018 ook in 2019 te continueren en verder te verbeteren. In het belang van de reiziger zal ik NS en ProRail hiertoe blijven aansporen.

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