

Vergaderjaar 2019–2020

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 898**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juni 2020

Conform de afspraken in de vervoerconcessie (NS) en beheerconcessie (ProRail) zijn halverwege de looptijd van de concessies tussentijdse evaluaties uitgevoerd. Met deze brief stuur ik uw Kamer de resultaten van deze evaluaties, de zogeheten midterm reviews, toe<sup>1</sup>. Ik stuur u tevens het rapport over de decentralisatie van de stoptreindienstendiensten in Limburg<sup>2</sup>, dat onderdeel is van de midterm review van de vervoerconcessie. Verder stuur ik u een internationale benchmark toe, waarin de prestaties van NS en ProRail worden vergeleken met buitenlandse vervoerders en beheerders<sup>3</sup>. Tot slot bericht ik u over de opgelopen vertraging van de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG).

### *Midterm review vervoerconcessie NS*

Op 28 februari jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van de midterm review van de vervoerconcessie van NS.<sup>4</sup> Ik ben daarbij ingegaan op het voorlopige beeld van de evaluatie en heb tevens toegelicht hoe ik in de resterende looptijd van de concessie invulling wil geven aan de continue verbetering van de kwaliteit van het spoorvervoer. Inmiddels is het evaluatierapport afgerond en bijgevoegd bij deze brief<sup>5</sup>.

Het rapport bevestigt het voorlopige beeld uit mijn brief van 28 februari jl.: de prestaties van NS zijn in de afgelopen 5 jaar over het algemeen goed geweest. Er rijden meer treinen, de reiziger komt vaker op tijd aan en er zijn minder storingen. Dit alles is ook terug te zien in een hoge klanttevredenheid. Het rapport bevestigt eveneens dat het sturingsarrangement van de concessie werkt zoals beoogd. Tot slot brengt het rapport verschillende

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 888.

<sup>5</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

wijzen van sturing en sanctionering in kaart (conform de motie van het lid Ziengs<sup>6</sup>) en zijn verschillende opties onderzocht waarmee gedurende de looptijd van een concessie gestuurd kan worden op het continu verbeteren van prestaties (conform de motie van het lid Amhaouch<sup>7</sup>). Beide inventarisaties betrek ik bij het vormgeven van volgende concessies, onder meer door te borgen dat ook in de toekomst via een adequaat sturings- en sanctioneringsregime gestuurd wordt op continue kwaliteitsverbetering. Uiteraard betrek ik uw Kamer bij de nadere uitwerking hiervan.

In mijn brief van 28 februari jl. heb ik op hoofdlijnen toegelicht hoe ik de vervoerconcessie wil actualiseren voor de periode 2020–2024. Ik informeer uw Kamer hier nader over zodra de brief door uw Kamer is behandeld en nadat ik de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov heb geconsulteerd.

#### *Effecten decentralisatie stoptreindiensten Limburg*

Sinds 11 december 2016 zijn de stoptreindiensten op de trajecten Sittard-Heerlen en Roermond-Maastricht Randwyck gedecentraliseerd. Deze stoptreindiensten werden voorheen bediend door NS en nu door Arriva. Samen met de provincie Limburg heb ik de effecten hiervan gemonitord. Dit is gebeurd via een nulmeting, die uw Kamer eind 2017 heeft ontvangen<sup>8</sup>, en bijgevoegde éénmeting<sup>9</sup>.

De éénmeting laat zien dat de klanttevredenheid op het traject Sittard-Heerlen is gestegen van een 7,3 naar een 7,7. Op het traject Roermond-Maastricht Randwyck is het cijfer een 7,4 gebleven. De onderzoekers concluderen dat de decentralisatie ertoe heeft geleid dat het regionale openbaar vervoer beter op elkaar is afgestemd: overstaprelaties tussen bus en trein zijn verbeterd en regionale reizigers kunnen gebruikmaken van gecombineerde bus/treinabonnementen. Anderzijds concluderen de onderzoekers dat reizigers die vaak vanuit Limburg naar een ander gebied reizen, nu juist met twee vervoerders te maken hebben. Zij ervaren daardoor nadelen door bijvoorbeeld het in- en uitchecken bij twee vervoerders. De éénmeting laat daarnaast zien dat samenloop van NS en Arriva op delen van het Limburgse netwerk niet tot problemen leidt. Beide vervoerders werken in de meeste gevallen goed samen; bijvoorbeeld bij verstoringen of het vervoer bij grote evenementen.

Ik betrek de uitkomsten van de éénmeting bij het opstellen van een uitgangspuntenkader waaraan mogelijke toekomstige decentralisaties kunnen worden getoetst. Voor een nadere toelichting hierop verwijs ik naar mijn brief over het integrale besluit over de marktordening op het spoor na 2024.<sup>10</sup>

#### *Midterm review beheerconcessie ProRail*

De midterm review van de beheerconcessie is in twee fasen uitgevoerd. Begin 2019 is het sturingsarrangement geëvalueerd, zodat het mogelijk was om de uitkomsten mee te nemen bij de totstandkoming van het Wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail. Recent is ook geëvalueerd in welke mate ProRail in de eerste helft van de concessieperiode invulling heeft gegeven aan de verplichtingen uit de beheercon-

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 749.

<sup>7</sup> Kamerstuk 34 914, nr. 15.

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 732.

<sup>9</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 899.

cessie. Beide rapporten vindt u bijgevoegd bij deze brief<sup>11</sup>. Ook vindt u daar de reactie van ProRail op de midterm review.

Het beeld dat uit de rapporten naar voren komt is overwegend positief. Het sturingsarrangement van de concessie is effectief geweest. Dat heb ik daarom verwerkt in de instellingswet van het zbo ProRail en bijbehorende lagere regelgeving, rekening houdend met de specifieke sturings- en verantwoordingsbehoefte rond het zbo ProRail.<sup>12</sup> ProRail heeft – op enkele aandachtspunten na – adequate invulling gegeven aan de verplichtingen in de concessie. Op alle prestatiegebieden en overige verplichtingen in de beheerconcessie zijn verbeteringen gerealiseerd. De onderzoekers constateren tevens dat de samenwerking tussen lenW en ProRail sterk is verbeterd. Ook de afstemming tussen ProRail en de stakeholders is verbeterd. Uitzondering hierop is de samenwerking met goederenvervoerders. De onderzoekers constateren dat in de eerste jaren van de concessie de focus vooral lag op het reizigersvervoer, mede ingegeven door de politieke aandacht daarvoor en het feit dat Keyrail verantwoordelijk was voor de exploitatie van de Betuweroute. Dit heeft impact gehad op de kwaliteit van het spoorgoederenproduct en geleid tot ontevredenheid in de goederensector. Sindsdien heeft ProRail de behandeling van klachten van vervoerders en omwonenden verbeterd en verschillende maatregelen getroffen ter verbetering van het spoorgoederenproduct. Een voorbeeld is de wijze waarop in samenspraak met vervoerders en omwonenden is gewerkt aan omleidingsroutes door Brabant en Oost-Nederland voor goederentreinen die door werkzaamheden aan het Derde spoor in Duitsland omgeleid moesten worden. In mijn halfjaarlijkse brief over de voortgang van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer en de Betuweroute heb ik tot nu toe kunnen melden dat deze maatregelen effectief zijn.

Meer recent is echter sprake van diverse (infrastructurele) knelpunten op emplacementen in het Rotterdamse havengebied, in het bijzonder de Waalhaven Zuid.<sup>13</sup> Het goederenvervoer ondervindt hier hinder van en de vervoerders zijn daar dan ook terecht ontevreden over. Ik heb ProRail gevraagd een en ander voortvarend aan te pakken, omdat de knelpunten de effectiviteit van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer kunnen hinderen. ProRail heeft in samenspraak met de vervoerders en het Havenbedrijf een gezamenlijke aanpak opgesteld om de knelpunten op te lossen. Ik ga nader in op de laatste stand van zaken hiervan in mijn brief over spoorveiligheid, die ik op korte termijn aan uw Kamer stuur.

Zoals eerder aangegeven resulteert de midterm review niet in een actualisatie van de beheerconcessie.<sup>14</sup> Wel vindt in het kader van het nog op te stellen meerjarenplan 2022–2025 een herijking van de prestatie-indicatoren van ProRail plaats. De met NS gezamenlijke indicatoren over reizigerspunctualiteit blijven hierbij behouden. Voor de overige indicatoren is de herijking enerzijds bedoeld om na te gaan of ze verbeterd kunnen worden en anderzijds om nieuwe bodem- en streefwaarden voor de periode 2022–2025 vast te stellen. Vooruitlopend hierop ben ik voornemens om voor 2021 enkele bodem- en streefwaarden naar boven bij te stellen. De voorgestelde wijzigingen bied ik op korte termijn bij gerechtigden ter consultatie aan. Ik zal uw Kamer na de consultatie nader informeren.

<sup>11</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>12</sup> In de memorie van toelichting bij de instellingswet voor het zbo ProRail (Kamerstuk 35 396, nr. 3) wordt het sturings- en verantwoordingsarrangement voor het zbo toegelicht, mede in relatie tot de huidige situatie met de beheerconcessie.

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 984, nrs. 864, 889 en 890.

<sup>14</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 888.

In lijn met de midterm review zal in dialoog met de vervoerders en stakeholders een goede balans gevonden moeten worden tussen enerzijds het voortzetten en waar mogelijk verder verbeteren van het huidige prestatieniveau en anderzijds het faciliteren en accommoderen van de maatschappelijk gewenste verdere groei van het spoorvervoer. Daarbij geldt wel dat op dit momenteel nog veel onzeker is over de (middel-)lange termijn gevolgen van de huidige crisissituatie (covid-19).

#### *Internationale benchmark*

Conform de bepalingen in de concessies voeren NS en ProRail elke drie jaar een internationale benchmark uit. Hierin vergelijken zij hun prestaties met die van een aantal buitenlandse vervoerders en infrastructuurbeheerders (ditmaal België, Zweden, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië en Zwitserland). De benchmark over de periode 2014–2018 vindt u bijgevoegd.<sup>15</sup> De benchmark laat zien dat Nederland een goed presterend spoorstelsel heeft (ten opzichte van de vergelijkingsgroep), dat op een groot aantal prestatiegebieden tot de koplopers behoort en zich positief ontwikkelt. Zo is de klanttevredenheid van reizigers bovengemiddeld en zijn er relatief lage kosten voor onderhoud en vernieuwing. Het is belangrijk ook in de toekomst continue verbetering te blijven nastreven door te leren van de benchmark en internationale partners hierbij te betrekken. Een mooi voorbeeld van hoe dit al is opgepakt is de aparte benchmark die ProRail en NS nu hebben voor weers- en seizoensinvloeden en het effect van maatregelen daarop in verschillende landen.

#### *Vertraging introductie ICNG*

NS heeft mij gemeld niet meer te kunnen voldoen aan de concessieverplichting van de volledige instroom van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) in dienstregelingsjaar 2021 op het traject Amsterdam-Breda. De gefaseerde introductie start naar de verwachting van NS nog steeds in 2021, echter kan deze niet volledig worden afgerond in 2021. De volledige instroom op bovengenoemd traject verwacht NS nu afgerond te hebben in de loop van 2022. De geplande snelheidsverhoging van 160 naar 200 km/uur kan pas daarna volgen. Voor een nadere toelichting op de oorzaak van deze vertraging en de maatregelen die NS en betrokken partners nemen, verwijs ik naar de bijgevoegde brief die NS mij hierover heeft gestuurd<sup>16</sup>.

Ik houd de komende periode actief een vinger aan de pols. NS informeert mij maandelijks over de voortgang en planning van de introductie. Het belangrijkste principe bij de introductie van nieuwe treinen is en blijft dat dit op een zorgvuldige, betrouwbare en verantwoorde manier gebeurt. Hierbij zijn de lessen uit de Parlementaire Enquête Fyra leidend. Naast een betrouwbare introductie, vind ik het van belang dat de reiziger zo goed mogelijk geïnformeerd wordt. Ik heb NS gevraagd zich maximaal te blijven inspannen om de vertraging zo veel mogelijk te beperken en de reiziger zo goed mogelijk over de introductie te informeren.

#### *Tot slot*

Uit de midterm reviews blijkt dat NS en ProRail in de eerste helft van de concessieperiode goed hebben gepresteerd. Dat vind ik een compliment

<sup>15</sup> De benchmark bestaat uit een hoofdrapportage die door NS en ProRail gezamenlijk is opgesteld en twee onderliggende deelrapportages. Ook heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een beoordeling uitgevoerd naar de wijze waarop de benchmark is uitgevoerd. Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>16</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

waard aan alle medewerkers die zich hier dagelijks voor hebben ingespannen. Het is op dit moment nog niet duidelijk wat de impact van de coronacrisis is op de toekomstige prestaties van NS en ProRail. Zoals toegelicht in de brief van 26 mei jl. over mobiliteit tijdens de coronacrisis zijn de structurele effecten van de crisis en de mobiliteitsvraag in de komende periode lastig te voorspellen.<sup>17</sup> Binnen de mogelijkheden die er zijn, blijft mijn ambitie om de reiziger ook de komende jaren snel, betrouwbaar en comfortabel op de plek van bestemming te laten aankomen.

Daarnaast heeft het verbeteren van het spoorgoederenvervoer mijn volle aandacht. Zoals toegelicht in deze brief informeer ik uw Kamer in de komende periode nog nader over de actualisatie van de vervoerconcessie van NS en de herijking van prestatie-indicatoren van ProRail.

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

---

<sup>17</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 720.