

Vergaderjaar 2020–2021

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 902**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 september 2020

Met deze brief informeer ik u over een aantal ontwikkelingen voor nationale en internationale treinreizigers. In deze brief wordt nader ingegaan op ondertekening van de verdragen over grens- en beveiligingscontroles voor Eurostar, de toezegging aan uw Kamer om een quickscan uit te laten voeren naar de spanningssluisen op de HSL, de motie van het lid Moorlag over verbetering van de bereikbaarheid per spoor van het Thialfstadion, de dienstregeling 2021 voor het hoofdrailnet, hoe (in verband met de coronacrisis) wordt omgegaan met de prestaties van NS en ProRail in 2020, en tot slot de stand van zaken met betrekking tot de midterm reviews van de concessies van NS en ProRail.

### **Eurostar: ondertekening verdragen grens- en beveiligingscontroles**

Op 7 juli jl. zijn in Brussel door Nederland, Frankrijk, België en het Verenigd Koninkrijk de twee verdragen over respectievelijk grenscontroles en beveiligingscontroles getekend die een snellere treinreis naar Londen mogelijk maken. Het bijbehorende bilaterale verdrag over grensbewaking tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk werd te Den Haag op 10 juli jl. getekend. Dit pakket van drie verdragen is noodzakelijk om de directe treindienst Nederland – Londen, waarbij reizigers niet meer in Brussel hoeven uit te stappen voor paspoort- en beveiligingscontroles, te kunnen starten. De noodzakelijke controles kunnen voortaan op Amsterdam CS en Rotterdam CS plaatsvinden, dat scheelt een uur reistijd. In lijn met de motie van de leden Kröger en Ziengs van 14 juni 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 776) worden de twee vierlandenverdragen vanaf het moment van de ondertekening door Nederland voorlopig toegepast. Zodra in Nederland de parlementaire goedkeuringstukken gereed zijn, zullen de drie verdragen, tezamen met de benodigde uitvoeringswetgeving, zo spoedig mogelijk ter uitdrukkelijke goedkeuring aan uw Kamer worden overgelegd.

Eurostar onderhoudt momenteel nog een indirecte dienst tussen Nederland en Londen, maar heeft aangegeven vanaf 26 oktober 2020 met twee directe diensten per dag tussen Nederland en Londen te willen starten. Hierbij geldt wel dat de ontwikkelingen rond corona wellicht tot gevolg kunnen hebben dat voor een latere startdatum voor deze directe dienst kan worden gekozen.

### **Quickscan Spanningsluizen HSL-Zuid**

Tijdens het AO Spoor van 4 april 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 848) heeft uw Kamer mij verzocht om een quickscan uit te laten voeren naar de spanningsluizen. De doelmatigheid, het tijdspad, de globale kosten en vereiste manier van samenwerken tussen partijen van het eventueel verplaatsen en vernieuwen van de spanningsluizen – specifiek de luizen bij Zevenbergschenhoek en Hoofddorp – staan hierin centraal. ProRail heeft in samenwerking met NS deze quickscan uitgevoerd. Bijgaand treft u het resultaat hiervan, inclusief de review van een onafhankelijke externe partij<sup>1</sup>.

Op basis van de stukken moet ik concluderen dat het op dit moment niet opportuun is om hier een verkenning voor te starten. De quickscan heeft onvoldoende aangetoond dat het verkorten van de spanningsluizen op dit moment zal leiden tot significante verbeteringen van de prestaties op de HSL. Een belangrijk element is het effect van de introductie van de ICNG. Deze stroomt naar verwachting in 2022 volledig in op de HSL en van de ICNG mag een betere prestatie worden verwacht op de overgangen dan het huidige TRAXX materieel. Als de ICNG rijdt zal de meerwaarde van een verkenning naar de spanningsluizen opnieuw worden beoordeeld.

### **Motie van het lid Moorlag over verbetering van de bereikbaarheid per spoor van het Thialfstadion**

Met NS en de verschillende regio's voer ik regelmatig gesprek om te zien of en hoe we verschillende wensen kunnen waarborgen. Zo is afgelopen juni, mede naar aanleiding van de motie van het lid Moorlag (Kamerstuk 35 300 A, nr. 46), met de regio de mogelijkheid besproken om tijdens evenementen te stoppen bij Heerenveen IJstadion. Net als bij vorige besprekingen constateren partijen echter dat dit in de komende periode nog niet mogelijk is, zonder de aansluiting op de regionale lijnen te verliezen, waardoor meer reizigers erop achteruit gaan in plaats van vooruit. Wanneer in de toekomst significante wijzigingen in de dienstregeling plaatsvinden, ontstaan hier wellicht nieuwe mogelijkheden voor. Met NS en de regio blijf ik dan ook in gesprek om te bezien wanneer stoppen bij Heerenveen IJstadion tijdens evenementen wel mogelijk kan zijn en onder welke voorwaarden. Om in de tussentijd zorg te dragen voor een goede bereikbaarheid van schaatsevenementen voor fans die gebruik willen maken van het openbaar vervoer bieden Thialf, Arriva en NS ook in 2020 een combiticket aan voor trein, bus en stadion, inclusief een snelle, rechtstreekse bus (de Thialf-express), vanaf station Heerenveen.

### **Dienstregeling 2021**

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 14 mei jl. rijdt NS per 1 juni met een optimale inzet van personeel en materieel een zo maximaal mogelijke dienstregeling.<sup>2</sup> Vanaf 29 juni heeft NS het nachtnet en de laatste ontbrekende treinen toegevoegd aan de dienstregeling. Daarmee is de

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

<sup>2</sup> Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 716.

dienstregeling weer hetzelfde als voor het begin van de coronacrisis. In december 2020 gaat de dienstregeling voor het jaar 2021 in werking treden. Hiervoor heeft NS, net als alle andere spoorvervoerders, in april jl. een capaciteitsaanvraag ingediend bij ProRail. De dienstregelingsaanvraag voor 2021 bouwt in grote mate voort op de dienstregelingen uit voorgaande jaren. Zo zijn ook dit jaar de binnenlandse veranderingen bescheiden: voor ongeveer 99% van de reizigers blijft de dienstregeling hetzelfde. Dit is echter nog wel afhankelijk van verdere ontwikkelingen ten aanzien van COVID-19. Daarover is overleg met vervoerders. Er staat vooral een aantal regionale verbeteringen in de planning. Zo verbetert de overstap voor sprinterreizigers in Tiel en in Baarn. Ook gaan op zondagen meer sprinters tussen Nijmegen en 's-Hertogenbosch rijden. Daarnaast zijn er internationaal ook een aantal veranderingen. De belangrijkste veranderingen daarvan licht ik hieronder kort toe.

#### *Kortere overstap in Tiel*

Met het opleveren van de nieuwe infrastructuur in augustus 2020 rond Geldermalsen heeft NS de overstap in Tiel tussen de sprinters van en naar Utrecht en de stoptrein van en naar Arnhem verbeterd. NS realiseert dit door het wisselen van de eindbestemmingen Tiel en 's-Hertogenbosch binnen de vier sprinters vanuit Utrecht Centraal. Het verbeteren van deze overstap was een belangrijke wens vanuit de regio en de regionale vervoerder, aangezien sinds de dienstregeling 2018 de overstaptijd in Tiel langer was geworden. Ook past deze verbetering in het faciliteren van de deur-tot-deurreis.

#### *Betere overstap Baarn in de spits*

De overstaptijd tussen de sprinters in Baarn bedraagt bijna een half uur. Dankzij nieuwe infrastructuur kunnen de sprinters tussen Naarden-Bussum en Baarn sneller rijden. Hierdoor kan NS op station Baarn een korte overstap van enkele minuten creëren in de spitsrichting met de sprinter uit Soest en Den Dolder.

#### *Brussel, Berlijn, Parijs, Londen en Innsbruck/Wenen*

NS gaat in samenwerking met Thalys een aantal treinen verlengen, zodat – vooral op vrijdag en zaterdag – meer reizigers met de Thalys-trein naar Brussel en Parijs kunnen. Ook gaan NS en Thalys door de week de treinen zo spreiden dat meer ruimte is voor reizigers vroeger én later op de dag. Door de inzet van materieel op populaire tijdstippen, wordt er rond het middaguur één directe frequentie minder gereden. NS is daarnaast met Eurostar in gesprek om in de dienstregeling 2021 het aantal dagelijkse treinen naar Londen verder uit te breiden naar vijf. De precieze uitwerking is afhankelijk van ontwikkelingen in het Verenigd Koninkrijk ten aanzien van COVID-19. Naar aanleiding van de quick scan IC Berlijn die uw Kamer op 31 januari 2019 heeft ontvangen<sup>3</sup> wordt als eerste versnellingsstap de reistijd naar Berlijn voor enkele treinen per dag met 10 minuten ingekort<sup>4</sup>. De voorbereidingen om per dienstregeling 2021 de bestaande nachttreinverbinding Wenen/Innsbruck – Düsseldorf naar Amsterdam en vice versa door te rijden, bevinden zich in de afrondende fase. Deze nachttrein gaat dagelijks rijden en reizigers kunnen instappen in Amsterdam, Utrecht en Arnhem.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 813

<sup>4</sup> Dit is mogelijk gebleken door de dienstregeling van deze treinen anders in te leggen.

## **Prestaties NS en ProRail in 2020 in verband met de coronacrisis**

Op 7 mei jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de prestaties van NS in 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 893). Daarbij heb ik aangegeven dat het door de huidige crisissituatie nog niet duidelijk is hoe het beeld over 2020 eruit zal zien en dat ik met NS en ProRail bespreek hoe ik omga met niet nagekomen verplichtingen die aantoonbaar het gevolg zijn van COVID-19 en/of het handelen in de geest van het OV-protocol. Zo heb ik bijvoorbeeld niet handhavend opgetreden tegen het feit dat de (verstevigde) basisdienstregeling, die NS in de afgelopen periode reed, niet aan alle eisen uit de vervoerconcessie voldeed. Inmiddels rijdt NS vanaf 29 juni 2020 weer de volledige dienstregeling, is vanaf 1 juli 2020 de volledige zitplaatscapaciteit beschikbaar en voldoet NS weer aan nagenoeg alle concessie-verplichtingen. Dat is van belang omdat de concessie de basis is én blijft voor de dienstverlening van NS en ook de meetlat waarlangs de prestaties van NS worden beoordeeld.

De prestaties van NS en ProRail over 2020 beoordeel ik in het voorjaar van 2021 aan de hand van de jaarverantwoording die ik dan van hen ontvang. Dan zal duidelijk zijn wat de impact van COVID-19 en/of het handelen in de geest van het OV-protocol op de prestaties is geweest. Tegen deze achtergrond verwacht ik dat NS en ProRail, zoals gebruikelijk, mij op transparante wijze blijven rapporteren over de operationele prestaties, tenzij dat niet mogelijk is als gevolg van de maatregelen die NS en ProRail in het kader van COVID-19 nemen. Zoals ik op 14 mei jl. aan uw Kamer heb gemeld is het bijvoorbeeld niet mogelijk om enquêtes in de trein af te nemen voor het meten van de klanttevredenheid van de reiziger.<sup>5</sup> Dat betekent dat er voorlopig geen cijfers zijn op de prestatie-indicatoren hierover.<sup>6</sup> Om toch een beeld te kunnen krijgen van de klanttevredenheid verricht NS wel via digitale middelen metingen.

### **Midterm review van de concessies van NS en ProRail**

Op 12 juni jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de resultaten van de midterm reviews van de concessies van NS en ProRail.<sup>7</sup> In deze brief heb ik toegezegd u nog nader te informeren over de actualisatie van de vervoerconcessie van NS en de herijking van prestatie-indicatoren van ProRail. Ik verwacht dit voor het kerstreces te doen. Ik stuur u dan ook de toegezegde onafhankelijke toets van de groeicijfers die NS hanteert en de manier waarop die zich eventueel zou moeten vertalen in de prestatieafspraken voor de komende jaren.

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

<sup>5</sup> Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 716.

<sup>6</sup> Dit betreft de prestatie-indicatoren «algemeen klantoordeel», «algemeen klantoordeel HSL-Zuid diensten», «klantoordeel sociale veiligheid in de trein en op het station» en «informatie bij ontregelingen in de trein en op het station».

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 898.