

Minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs M. Schultz van Haegen - Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 14 november 2011
Kenmerk NS/PR/2011-30
Bijlage(n) Bijlage 1: Overzicht invulling taakstelling €160 miljoen
Bijlage 2: Maatregelen
Bijlage 3: "Meer voor Minder"
Bijlage 4: Ambities regeerakkoord
Onderwerp Regeerakkoord en voorstel sector

Directie ProRail Zeer geachte mevrouw,

Adres NS en ProRail committeren zich aan de voortdurende verbetering van kwaliteit en effectiviteit van het hoofdrailnet. Zo zijn ProRail en NS voornemens om hoogfrequent spoorvervoer in Nederland verder uit werken in het kader van het programma hoogfrequent spoor (PHS), zoals verwoord bij brief van 14 april 2010. Verstoringen in het afgelopen jaar en de problemen op het spoor als gevolg van winterweer, hebben echter het inzicht verscherpt dat het spoorstelsel verder moet worden verbeterd om de gewenste kwaliteit voor de reiziger te waarborgen. U heeft in uw brief hierover van 27 januari j.l. hiervoor maatregelen aangegeven die ingrijpend zijn voor de totale keten van infrastructuur, dienstregeling, bijsturing en reisinformatie. Bovendien stelt het regeerakkoord dat het hoofdrailnet een sterke verbetering van kwaliteit en effectiviteit verdient waarbij grote besparingen optreden. Dat vertaalt zich financieel in een taakstelling voor de spoorsector van €160 miljoen per jaar structureel vanaf 2015.

Adres De besparingen en kwaliteitsverbeteringen in het kader van het regeerakkoord moeten worden ingepast in een situatie waarin wij al geconfronteerd worden met grote financiële uitdagingen. Dat betreft voor ProRail onder andere de reeds ingeboekte taakstellingen ter waarde van €79 miljoen per jaar op groot en kleinschalig onderhoud (onderdeel van de verderop genoemde €150 miljoen), de taakstelling op het apparaat van €37 miljoen per jaar, het nog op te lossen financieringsstekort op de reeksen van het beheerplan en de tekorten die ontstaan door onvoldoende financiering van de prijspeilstijgingen. Om investeringen in de continuïteit van het bedrijf NS te waarborgen (met name het vervangen van materieel en uitbreiden van het materieelpark) dient NS het resultaat met €100 tot €150 miljoen te verbeteren bovenop de reeds genoemde €100 mio aan efficiëncymaatregelen die al is opgenomen in de financiële prognose die u jaarlijks van NS ontvangt. Dat is ook nodig voor het opvangen van circa €60 miljoen minder resultaat als gevolg van nadelige effecten van het regeerakkoord (OV-studentenkaart, lagere reizigersgroei). En het gezamenlijk met u vinden van een oplossing voor HSA, waarover u de Tweede Kamer vertrouwelijk heeft geïnformeerd, betekent nog een extra financiële opgave voor NS.

ProRail en NS willen deze uitdaging aangaan door gezamenlijk invulling te geven aan zowel kwaliteitsverbeteringen als deze taakstelling. Als gevolg van lopende verbeter- en optimalisatieprocessen binnen onze organisaties is het 'laaghangende fruit' echter al geplukt. In de afgelopen tien jaar is het resultaat van NSR €200 miljoen (op jaarbasis) verbeterd, waarbij sinds ingang van de huidige concessie het aantal reizigers op het HRN met 18,6% is toegenomen. Ook voor de jaren tot 2015 zijn in de financiële prognose van NS voor meer dan €100 miljoen per jaar aan

efficiëncymaatregelen opgenomen. Hierdoor is het onder andere mogelijk een concessieprijs te betalen en af te zien van subsidie. ProRail heeft reeds voor €150 miljoen per jaar aan diverse efficiëncytaakstellingen in de financiële reeksen tot en met 2020 opgenomen. Om de aanvullende taakstelling in te vullen moet daarom nu worden gekeken naar maatregelen die fundamenteel van aard zijn.

Wij gaan hiertoe zowel gezamenlijk als afzonderlijk maatregelen treffen. De maatregelen hebben enerzijds betrekking op de interne efficiency van ProRail en NS (bijvoorbeeld efficiëntere materieelinzet NS, slimmere inkoop ICT-services ProRail) en anderzijds gezamenlijke efficiency op vlakken waar processen en diensten in elkaar verweven zijn (bijvoorbeeld optimalisatie onderhoudsrooster).

Daarnaast hebben wij de ambitie geformuleerd om "Meer voor Minder" te realiseren. Een verzamelaar voor maatregelen gericht op verhoging van de attractiviteit voor de reiziger, verbetering van de betrouwbaarheid en robuustheid van het systeem en tegelijkertijd verlaging van de kosten van exploitatie, beheer en onderhoud met het realiseren van hoogfrequent spoor als doel.

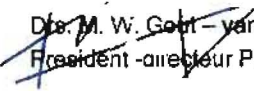
Dit gaat om investeringen die enerzijds leiden tot structureel lagere exploitatie- en onderhoudskosten, bijvoorbeeld door een hogere omloopsnelheid waarbij u kunt denken aan het verbeteren van de sporen lay-out bij stations, het aanpassen van perrons, het saneren van niet gebruikte zijsporen en niet gebruikte wissels, of juist het vervangen van wissels door wissels waar met hogere snelheid doorheen gereden kan worden. Anderzijds gaat het om vergroting van de capaciteit, bijvoorbeeld door het realiseren van kortere blokken door seinverdichting. Hierdoor ontstaat een systeem met een robuuste infrastructuur en snellere treinen dat eenvoudiger be- en bestuurbaar is en bovenal aantrekkelijk is voor de reiziger. Dit gedachtengoed wordt momenteel verder uitgewerkt. Als maatregelen dienstregelingafhankelijk blijken dan worden deze uitgewerkt in het kader van het dienstregelingsproject 2014-2018, "Meer voor Minder op weg naar PHS" van NS. De dienstregelingonafhankelijke maatregelen zullen eerder uitgewerkt worden. Hierbij zullen wij tevens uitwerken op welke wijze de benodigde investeringen uit bestaande budgetten gefinancierd kunnen worden.

Meer voor Minder is een ambitie om de uitdagingen waar wij voor staan te realiseren, teneinde tegen lagere kosten de robuustheid en betrouwbaarheid van het systeem voor de reiziger te verbeteren. Door de bezuinigingen op de voor ProRail beschikbare middelen zullen zonder deze maatregelen volgens ProRail de robuustheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur in ieder geval in het gedrang komen. Wij hebben begrepen dat u bereid bent om van uw zijde ook waar wenselijk de uitvoering van Meer voor Minder te ondersteunen en te bevorderen.

Wij hebben een degelijk afwegingskader gehanteerd waarin de dienstverlening aan de reiziger centraal heeft gestaan. Desondanks kunnen reizigers soms ook negatieve effecten ondervinden van de maatregelen die wij in deze brief voorstellen maar in het algemeen zijn deze effecten tijdelijk en naar verwachting beperkt.

Met dit totale pakket aan maatregelen realiseren ProRail en NS samen enerzijds een sterke verbetering van kwaliteit en effectiviteit voor de reiziger, verbetering van de betrouwbaarheid en robuustheid en anderzijds tegelijkertijd een structurele resultaatverbetering van €160 miljoen per jaar vanaf 2015. Wij zien uit naar een traject waarin wij samen met uw ministerie de noodzakelijke afwegingen in samenhang kunnen maken.

Ir A. Meerstadt MBA
President-directeur NS


Dr. M. W. Golt van Sinderen
President-directeur ProRail

Bijlage 1: Overzicht invulling taakstelling €160 miljoen
Samenvatting in miljoenen euro's per jaar

	Thema	
<u>Gezamenlijkmaatregelen</u>	<i>Onderhoud en vervanginginfrastructuur</i>	20
	Tijd-Ruimte Slots en Programmering Grote Incidentele Onttrekkingen	
	Optimalisatieonderhoudsrooster	
	Levensduurverlenging / slijpspoorstaven	
	Wiel-rail conditionering	
	<i>Stations en transfer</i>	7
	Stationsoutillage	
	Opstapvoorzieningen	
Totaalgezamenlijkmaatregelen		27
<u>Maatregelen NS</u>	<i>Efficiency</i>	20
	Efficiënter werken, o.a. proces dienstregeling en bijsturing	
	Structurele verlaging van ICT-kosten	
	<i>Materieel</i>	25
	Materieelinzet beter afstemmen op reizigersaantallen per trein	
	Optimaliseren materieel-onderhoudsproces	
	<i>Opbrengsten</i>	
	Productportfolioabonnementen	10
Totaalmaatregelen NS		55
<u>Maatregelen ProRail</u>	<i>Efficiency</i>	35
	Slimmer inkoop ICT services	
	Verlaging overhead	
	Besparing op ondersteunende ICT-systemen	
	Werkplekkostenverlagen	
	PEAT-reductie	
	Project- en portfolio optimalisatie	
	Besparing op inhuur	
	<i>Onderhoud en vervanging</i>	13
	Onderhoud hekwerken	
	Levensduur kunstwerken	
	Landelijk contracteren grootschalig onderhoud	
	<i>Overig</i>	10
	BTW	
Totaalmaatregelen ProRail		58
<u>Meer voor Minder</u>	<i>Lagere exploitatie-/beheer-/onderhoudskosten</i>	20
	Totaal	160

- Het thema "Onderhoud infrastructuur" in de groep "Gezamenlijk" betreft een saldo van besparingen bij ProRail en opbrengstenderving en extra kosten bij NS.

- Na instemming worden de besparingsmaatregelen verwerkt in het nieuwe vervoers- en beheerplan.
- De gezamenlijke maatregelen optimalisatie onderhoudsrooster, levensduurverlenging spoorstaven en wiel-rail conditionering betreffen gemiddelden over de periode 2015 t/m 2020. Daarnaast is de ProRail maatregel 'project en projectportfolio optimalisatie' ook een gemiddelde.
- De gezamenlijke maatregelen zijn in dit stadium nog niet getoetst aan de belangen van andere spoorwegondernemingen.
- In de feitelijke realisatie van de besparingen kunnen verschillen en/of verschuivingen optreden tussen de benoemde posten, waarbij de totale besparingsopgave blijft behouden.

Bijlage 2: Maatregelen

Gezamenlijke maatregelen

Thema Onderhoud Infrastructuur

Onderstaande vier voorstellen zijn verschillende besparingen vanuit ProRail maar vergen investeringen of mitigerende maatregelen van de zijde van NS Reizigers, die kostenverhogend zijn.

Tijd-Ruimte Slots (TRS) en programmering Grote Incidentele Onttrekkingen

Tijd-Ruimte Slots en programmering Grote Incidentele Onttrekkingen betreffen het meerjarig grootschalig clusteren van onderhoud in grote buitendienststellingen. Omvangrijke werkzaamheden worden zodanig gepland dat deze in een aaneengesloten periode kunnen worden doorgevoerd in plaats van gedurende een aantal gespreide dagen of weekends (vgl. werkzaamheden Arnhem zomer 2010). Deze aanpak bespaart mobilisatie- en demobilisatiekosten en geeft een betere dag/nacht/weekeindverhouding, zodat aannemers lagere loonkosten in rekening kunnen brengen. ProRail bespaart hiermee op onderhoudskosten.

Effecten van TRS en programmering Grote Incidentele Onttrekkingen op reizigershinder:

1. De hinder daalt door betere vulling van buitendienststellingen door schuiven over de jaren heen. Er wordt – binnen een 5-jarige periode – geschoven in de uitvoeringsjaren van werkzaamheden: werk wordt bijeengebracht in een specifiek jaar
2. De hinder daalt door kortere totale onttrekkingsduur a.g.v. efficiënter werken in langere aaneengesloten buitendienststellingen.
3. De hinder stijgt doordat met langere buitendienststellingen ook (drukkere) werkdagen worden "geraakt". Er wordt vaker dan voorheen gewerkt in buitendienststellingen die langer duren dan een weekend.
4. De hinder daalt door uitvoeren van weekendoverschrijdende buitendienststellingen in vakantieperiodes.
5. De hinder stijgt door verloren gaan van meeliftmogelijkheden voor andere werkzaamheden in jaren die vrij zijn gemaakt van bovenbouw-vernieuingswerk.
6. De hinder daalt door gericht een uitvoeringsjaar te kiezen waarin veel combinatiemogelijkheden zijn.

Door het grootschalig clusteren van onderhoud in grote buitendienststellingen krijgen andere reizigers last van de werkzaamheden. Het was (en is) gebruikelijk om grote werkzaamheden in weekenden te plannen. Bij werkzaamheden die in langere buitendienststellingen (dan een weekend) worden uitgevoerd, worden ook reizigers op werkdagen gehinderd. Omdat werkdagen drukker zijn dan weekenddagen worden als vanzelfsprekend meer reizigers geraakt per tijdvak. Op werkdagen reizen procentueel meer frequente reizigers dan op weekenddagen waarop het percentage incidentele reizigers groter is. Het type reiziger dat geraakt gaat worden verschuift dus door deze maatregelen van de incidentele reiziger naar de frequente reiziger. Op werkdagen is de kans dat de reiziger vooraf is geïnformeerd groter, omdat het voor een groter deel frequente reizigers betreft. Het vooraf geïnformeerd zijn wordt door de reiziger als positief ervaren.

Optimalisatie onderhoudsrooster

Optimalisatie onderhoudsrooster betekent dat dubbelsporige baanvakken één keer per kwartaal gedurende 8 uur (deels in de avond, doorlopend in de nacht) enkelsporig buitendienst worden genomen. Hierdoor stopt de reizigersdienst met Intercity's op dat traject op die dag dus eerder op de avond. De sprinterdienst blijft daarbij in stand. Dit in plaats van normaal 5,5 uur in de nacht, na afloop van de reguliere reizigersdienst, gedurende meerdere nachten achtereen.

Aanvullende werkzaamheden worden ondergebracht in het onderhoudsrooster met kleinere slots dan 5,5 uur.

Deze aanpak is van toepassing op 34 spoorlijnen. De infrabeschikbaarheid voor vervoerders neemt toe en voor onderhoud wordt recht gedaan aan de capaciteitsvraag die nodig is voor de optimale bereikbaarheid. De aannemer kan het totaal van het onderhoudswerk plannen en hiermee schaalvoordelen halen. Hierdoor bespaart vooral ProRail op onderhoudskosten.

Effecten van Optimalisatie onderhoudsrooster op reizigershinder:

Reizigers ervaren met name eenmaal tot (bij reizen over meerdere baanvakken) enkele keren per kwartaal in de avond na 21.30 uur een beperking van hun reismogelijkheden met de desbetreffende Intercity-diensten. In de ochtend wordt de dienst op de normale tijd conform dienstregeling hervat. Op basis van een aantal voorbeeldreizen is een inschatting gemaakt van de klanthinder. Vanuit onderzoek weten we dat bij buitendienststellingen/infraonttrekkingen de klant het belangrijk vindt vooraf op de hoogte te zijn en dat de extra reistijd beperkt is.

- Maandag tot en met vrijdag reizen in de laatste drie uren van de dag gemiddeld 7% van de klanten, op zaterdag en zondag is dat 11% en 12%. De klant die over een langere afstand reist wordt relatief vaker geraakt dan een klant die op een korte afstand reist.
- Reizigers die over een langere afstand reizen kunnen geconfronteerd worden met een half uur vertraging. Indien een overstap gemaakt moet worden op een Sprinter kan de vertraging incidenteel oplopen tot een uur. Dit komt door het al dan niet halen van aansluitingen.
- De werkzaamheden zullen vermeld staan in de Reisplanner en andere reisinformatiemiddelen en zijn dus vooraf bekend bij de klant.
- Belangrijk dat bij de opstelling en de uitwerking van de optimalisatie van het Onderhoudsrooster het belang van de reiziger een expliciete plaats krijgt. NS en ProRail zullen dit in afspraken borgen.

Levensduurverlenging / slijpen spoorstaven

Levensduurverlenging / cyclisch slijpen beoogt frequent slijpen van de spoorstaaf (1 tot 3 keer per jaar) waardoor de levensduur van de spoorstaaf wordt vergroot en minder schade en meer veiligheid ontstaat. In 2012 en 2013 zijn er aanloopkosten, daarna oplopende besparingen. Ook voor deze maatregel zijn onderhoudsperiodes van 8 uur nodig, waardoor de reiziger een aantal keer een beperkte dienstregeling zal worden geboden.

Effecten van Levensduurverlenging / slijpen spoorstaven op reizigershinder:

Deze maatregel kan in de nachtgaten of effectiever in onderhoudsperiodes van 8 uur. Het aantal keren dat deze hinder per corridor voorkomt, komt overeen met de helft van die van het voorstel 'Optimalisatie van het OHR'.

Wiel-rail conditionering

Het aanbrengen van frictieverbeteraar vanuit de trein geeft minder slijtage aan spoorstaven en minder geluidshinder voor omwonenden. Bovenstaande vraagt een investering en extra onderhoud aan het materieel. Dit voorstel heeft geen consequenties voor reizigers en dienstregeling. Per saldo is dit voorstel een besparing. Aangezien eerst een investering bij NS nodig is en ProRail pas geleidelijk de besparing kan incasseren, zullen beide partijen hierin overleg een passende financiële regeling voor treffen.

Derving en kosten als gevolg van bovenstaande vier maatregelen

Bovenstaande vier maatregelen leveren een besparing bij ProRail op terwijl NS Reizigers extra kosten maakt die ongeveer € 15 mio per jaar bedragen, bijvoorbeeld als gevolg van vervangend busvervoer. Hiervoor zal NS gecompenseerd moeten worden uit de besparingen die zich bij ProRail voordoen. Dit effect is meegenomen in de tabel uit bijlage 1 welke de netto besparing na aftrek van de extra kosten laat zien.

Thema Stations

Stationsoutillage

Deze maatregel richt zich op het bezuinigen op dan wel temporiseren van geplande vervanging van perronmeubilair en stationsoutillage. De besparing stationsoutillage gaat niet ten koste van de bestaande functionaliteit of uitstraling, wel bijvoorbeeld ten koste van materiaalkeuze of ontwerp. Een en ander kan mogelijk enige impact hebben op reizigerstevredenheid. De reiziger verwacht immers (een streven naar) voortdurende verbetering, terwijl dat ten aanzien van dit kwaliteitsaspect niet altijd het geval zal zijn.

Opstapvoorzieningen

Besparingen op opstapvoorzieningen betreft transfer, bv. perronbestrating, perronwanden en keervoorzieningen (voor taluds). Opstapvoorzieningen zullen niet worden vernieuwd maar blijvend worden onderhouden. Dit kan mogelijk leiden tot meer klachten van reizigers en heeft effect op uitstraling en imago. Wij bekijken hoe wij deze impact kunnen minimaliseren.

Maatregelen NS

Thema Efficiency

Efficiënter werken o.a. proces dienstregeling en bijsturing

Op dit moment loopt bij NS een efficiency operatie op de apparaatskosten (KwaliteitsWaarde Indirecte Kosten - KWIK) waarmee ruim 15% van de indirecte arbeidsplaatsen worden geschrapt. De effecten hiervan zijn al meegenomen in de financiële prognose van het HRN. Naar verwachting is een verdere efficiëntie in de staf mogelijk. Hiervoor zijn nog geen concrete plannen beschikbaar. Op basis van diverse analyses is aannemelijk dat er bespaard kan worden in het proces van het plannen van de dienstregeling en de bijsturing (de logistieke keten). Door dit hele proces beter te organiseren (integrale aansturing), gebruik te maken van moderne computerprogramma's en meer leervermogen te creëren kan een kwaliteitssprong worden gemaakt. De kwaliteitssprong bestaat onder andere in een betere bijsturing bij verstoringen.

Structurele verlaging ICT-kosten

Meer scherpte en kostenbewustzijn bij het gebruik en de inkoop van ICT-diensten, waar mogelijk internet in plaats van eigen applicaties. Mogelijk extra inkomsten door verkoop of verhuur van onze software en/of ons netwerk. Gezien vele en snelle ontwikkelingen op ICT-gebied is het onmogelijk exact aan te geven waar in 2015 de besparing precies uit zal bestaan. U kunt hierbij denken aan besparing op servers OVCP, nieuwe aanbesteding connectiviteit, beperken bedrijfsnetwerk, volumesturing, afschaffen railpocket en vervangen door PDA met standaard internet-diensten, minder gebruik van eigen NS applicaties / systemen, vermarkten van applicaties en/of glasvezelnetwerk.

Thema Materieel

Materieelinzet beter afstemmen op reizigersaantallen per trein

Het betreft het meer (boven op bestaande prognose) op maat inzetten van treinen op rustige momenten en trajecten waar meer dan voldoende plaats is. Hierbij blijft de comfort-normering gehandhaafd, dus zoals in huidige situatie ook het geval is kunnen buiten de spits en in de IC vrijwel alle reizigers meestal zitten. De reiziger ervaart wel meer drukte, hierdoor kan het klantoordeel dalen, ondanks een beschikbare zitplaats. Het meer op maat inzetten van materieel betekent ook dat er bij ontregelingen minder ruimte is in de treinen op bijvoorbeeld omreisroutes. Door sneller en slimmer bij te kunnen sturen in de materieelomzet willen wij de risico's hiervan verkleinen.

Optimaliseren materieel-onderhoudsproces

NS kan selectiever en effectiever worden in uit te voeren onderhoud en schoonmaak. NS Reizigers en NedTrain zullen het aantal en het niveau van de door NedTrain verleende diensten kritisch bekijken. De specificaties voor onderhoud en schoonmaak kunnen worden bijgesteld zonder het kwaliteitsniveau significant aan te passen en er wordt kritisch gekeken naar de efficiëntie van de processen. De maatregel kan de comfortbeleving en uitstraling beïnvloeden. De veiligheid en de continuïteit worden verzekerd.

Thema Opbrengsten

Productportfolio abonnementen

De OV-chipkaart maakt een nieuw productportfolio mogelijk. Per augustus 2011 worden drie nieuwe producten geïntroduceerd: Weekend Vrij-abonnement, Dal Vrij-abonnement en Altijd Voordeel-abonnement. De voordeelurenkaart zal in stand gehouden worden voor de huidige klanten, voor nieuwe klanten wordt de korting in de middagspits afgeschaft, het abonnement zal Dal Voordeel-abonnement gaan heten. De trajectkaart en de NS jaarkaart blijven bestaan onder de namen Traject Vrij-abonnement en Altijd Vrij-abonnement. Ouderen en gezinnen reizen extra voordelig in de daluren, kinderen tot 12 jaar reizen bovendien gratis mee. Door reizigers te stimuleren om in de daluren te reizen neemt het aantal reizigerskilometers en daarmee de omzet in het dal toe, dit alles exclusief de autonome groei.

Maatregelen ProRail

Thema efficiency

Het realiseren van inkoopvoordelen ICT richt zich op besparing op inhuur en beheer alsmede het substitueren van inhuur voor tijdelijke contracten. Deze maatregel heeft geen directe zwaarwegende nadellge consequenties.

Besparing op overhead betekent reductie van FTE's in staffuncties. Binnen ProRail loopt op dit moment een onderzoek, ter invulling hiervan.

Besparing op ondersteunende ICT systemen

Korten op ICT systemen betreft besparingen op ICT systemen in ondersteunende functies (SAP, Portal, HRM systeem, etc.).

Het verlagen van werkplekkosten moet met name worden gerealiseerd door betere benutting, versobering en mogelijke relocatie .

PEAT-reductie kan worden gerealiseerd door redesign van processen.

De besparingen moeten worden gerealiseerd op het gebied van algemeen projectmanagement, engineering, administratie en toezicht.

Project en projectportfolio optimalisatie

Project en projectportfolio optimalisatie betreft het optimaliseren van ICT services, minder functionele uitbreiding. Systeemontwikkeling zal meer gericht zijn op vervangingsinvesteringen waarin vernieuwing dan wordt meegenomen. Dit heeft mogelijk impact op de kwaliteit van de dienstverlening en minder ruimte voor nieuwe functionaliteiten.

Besparing op inhuur richt zich op besparingen op inhuur in algemene zin en betreft zowel minder inhuur als lagere tarieven. Deze maatregel heeft geen directe zwaarwegende nadelige consequenties.

Thema onderhoud

Onderhoud hekwerken

Een verlenging van de technische levensduur met 10 jaar en de acceptatie van een lager vervangingstempo van hekwerken. Er is geen sprake van minder hekken, maar mogelijk is de kwaliteit van de hekwerken wel minder. Zolang er hekken staan, is het effect op derden, storingen, spoorlopers, zelfdodingen, vandalisme en graffiti hetzelfde.

Levensduurverlenging Kunstwerken

Besparingen kunnen worden gerealiseerd door levensduurverlenging van kunstwerken. Dit kan leiden tot het niet verhogen van toegestane aslasten op baanvakken. Deze maatregel heeft verder geen directe zwaarwegende nadelige consequenties.

Door Grootschalig onderhoud landelijk aan te besteden kunnen kwantumkortingen en efficiencyvoordelen worden gerealiseerd. Deze maatregel heeft verder geen directe zwaarwegende nadelige consequenties.

Bijlage 3: "Meer voor Minder"

"Meer voor Minder" is een verzamelnaam voor maatregelen gericht op verhoging van de attractiviteit voor de reiziger, verbetering van de betrouwbaarheid en robuustheid van het systeem en tegelijkertijd verlaging van de kosten van exploitatie, beheer en onderhoud met het realiseren van hoogfrequent spoor als doel. NS en ProRail zijn gezamenlijk bezig met de nadere uitwerking van Meer voor Minder. Hieronder worden aan de hand van vijf thema's de verschillende typen maatregelen toegelicht.

1. Seinverdichting

Zoals in elk logistiek systeem wordt de capaciteit van het spoornetwerk bepaald door de plekken waar de capaciteit het meest kritisch is ('bottlenecks'). Vaak liggen deze plekken op stations. Door op deze plekken de seinen dichter bij elkaar te zetten ('seinverdichting') houden treinen minder lang een stuk spoor bezet ('kortere blokken') en worden kortere opvolgtijden tussen treinen mogelijk ('kort volgen'). Voorwaarde voor seinverdichting is aanpassing van de regelgeving waar de remvereisten voor treinen in is vastgelegd (de zogenoemde remtabellen), zoals reeds aangekondigd in de brief d.d. 3 nov 2010 van de minister van IenM aan de Tweede Kamer over OV SAAL.

2. Optimaliseren infrastructuur

Op verschillende plekken kan de rijtijd van treinen en de opvolgtijd verkort worden door slimme investeringen in de infrastructuur. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om het verbeteren van de sporen lay-out bij stations, het aanpassen van perrons, het saneren van niet gebruikte zijsporen en niet gebruikte wissels, of juist het aanleggen van wissels t.b.v. een keervoorziening en het vervangen van wissels door wissels waar met hogere snelheid doorheen gereden kan worden. Door de verbetering van de infrastructuur neemt de robuustheid van het spoorstelsel toe en kunnen de onderhoudskosten verminderen.

3. Verhogen omloopsnelheid

Door een combinatie van maatregelen in infrastructuur, materieel en logistieke processen is het mogelijk de omloopsnelheid (het totaal van rijtijden, halteertijden en keertijden) te verhogen. Voorbeelden hiervan zijn de eerdergenoemde seinverdichtingen en verbetering van de infrastructuur, maar ook de optimalisatie van vertrekseinen en vertrekproces, voldoende scherpte personeel en het inzetten van goed optrekkend/remmend materieel. Het verhogen van de omloopsnelheid heeft op verschillende plekken ook een gunstig effect op de reistijd voor de reiziger. En daarnaast kan het leiden tot het besparen van treincomposities, waardoor efficiency van personeel en materieel toeneemt.

4. Robuuste planning

De dienstregeling wordt nader uitgewerkt waarbij de klant centraal staat en ook de ambities van regionale overheden worden bekeken. Binnen de brede Randstad worden maatregelen uitgewerkt waarmee een hogere frequentie en/of een betere tijddigging (strakker ritme) kan worden gecombineerd met hogere voorspelbaarheid en betrouwbaarheid. Buiten de brede Randstad worden maatregelen uitgewerkt die de rijtijd en de kwaliteit van zogenoemde 'overstapknopen' verder verbeteren: stations waarbij reizigers uit verschillende richting zoveel mogelijk gelijktijdig aankomen en zoveel mogelijk met korte overstaptijden kunnen overstappen naar andere richtingen.

5. Vereenvoudigen besturing en bijsturing

Om grootschalige verstoringen in de toekomst te vermijden en beter te beheersen, gaan NS en ProRail aan de slag met het vereenvoudigen en het meer betrouwbaar maken van de keten van de infrastructuur en de logistieke planning van treinmaterieel en personeel. Onderdeel daarvan is de trainafwikkeling op complexe knooppuntstations minder gevoelig te maken voor infrastructuurstoringen en knooppunten logistiek te ontvlechten met behoud van de reizigerskwaliteit. Dit houdt ondermeer in dat er (veel) minder kruisende bewegingen worden gemaakt door treinen

op een complex station en dat waar mogelijk op hetzelfde spoor wordt doorgereden. Deze maatregelen zijn reeds aangekondigd in de brief d.d. 27 januari jl. van de minister van IenM aan de Tweede Kamer over het functioneren van het spoor.

Bijlage 4: Ambities regeerakkoord

Naast besparingen vraagt het regeerakkoord van de sector verbeteringen van het spoorstelsel. NS en ProRail hebben een pakket maatregelen ontwikkeld dat bijdraagt aan het realiseren van de gewenste verbeteringen. Op deze maatregelen gaan wij hieronder verder in.

Toegankelijkheid

NS en ProRail zien het maatschappelijk belang van een toegankelijk spoorstelsel en dragen waar mogelijk bij aan versnelling daarvan.

De door of ten behoeve van NS nieuw aan te schaffen treinstellen zijn zelfstandig toegankelijk.

Ten behoeve van een verbeterde toegankelijkheid neemt NS de volgende maatregelen:

- Voor de SLT's onderzoekt NS of een uitschuifrede of andere voorziening met gelijk effect op de markt is die de kloof bij één deur per zijde van een treinstel tussen perron en trein nog verder kan verkleinen.
- Al het Sprintermaterieel is hiermee vanaf 2025 zelfstandig toegankelijk mits de voorhanden zijnde voorziening:
 - een naar tevredenheid verbeterd effect oplevert t.o.v. de huidige klaptrede;
 - voldoet aan de eisen van veiligheid;
 - geen beperkende invloed heeft op de korte halteringstijd (volgens dienstregeling) op stations.
- NS streeft er naar zo veel mogelijk op trajecten waar geen sprinters rijden toegankelijk IC-materieel als eerste in te zetten.
- NS verkort de aanmeldtijd voor de bestaande Assistentie-Verlening-Gehandicapten (AVG)-regeling tot één uur en op de 7 stations met de meeste AVG-handelingen per dag tot 15 minuten.
- NS voorziet zo snel als mogelijk in goede, actuele informatievoorziening over inzet toegankelijk materieel:
 - materieel toegankelijk;
 - reis toegankelijk;
 - info ook te gebruiken door mensen met visuele of auditieve beperking.
- NS geeft concrete follow-up aan de prijsvraag, die zij samen met de CG-Raad zal uitzetten.

Wat de toegankelijkheid van de stations betreft verwijst ProRail naar paragraaf 4.5 van het actualisatierapport toegankelijkheid dat op 21 december j.l. aan u is aangeboden en wacht op formele besluitvorming. Hierin wordt aangegeven hoe wordt ingespeeld op de doelstellingen uit het regeerakkoord. Een samenvatting hiervan:

- ProRail is reeds aan het versnellen binnen het programma sinds de versnellingsopdracht uit 2008 (stationsprogramma 90% af in 2020). Dat maakt extra versnellen in het huidige pakket lastig.
- Kijkend naar het huidige programma is op basis van de huidige uitvoeringsplanning de verwachting dat wij al op 75% van het programma zitten na 2015.
- Versnellen van het programma kan wel in het sneller meenemen van delen van de 100% toegankelijkheidsmotie (met name de deelprogramma 'aanpassen perronhoogte') en snel meenemen van TSI/PRM wijzigingen (dit zijn extra programmaonderdelen in het deelprogramma 'Kleine Maatregelen'). Dit zijn zaken buiten de formele huidige scope.
- Als hiervoor wordt gekozen dan kan dit deels worden gefinancierd uit de verwachte onderbesteding op het budget voor de huidige scope. Deze beslissing is echter nadrukkelijk aan het ministerie. Mogelijk levert het sneller uitvoeren van deze extra scope nog extra efficiëntie op.

Verbetering bereikbaarheid grensregio's c.q. grensoverschrijdend vervoer

Regio's en Tweede Kamer hechten veel belang aan het onderhouden van spoorverbindingen binnen Euregionale samenwerkingsverbanden. Dergelijke grensoverschrijdende verbindingen zijn over het algemeen verlieslatend vanwege het geringe aantal reizigers en stuiten soms op hoge kosten en technische problemen vanwege een combinatie van materieelkarakteristieken met verschillende infrasystemen. Daarnaast vragen intercityverbindingen op een aantal plaatsen om aanpassingen aan de infrastructuur waar op dit moment niet voldoende budget voor is gereserveerd.

NS zal de inspanningsverplichting op zich nemen om de volgende specifieke trajecten te realiseren. Dit betreft verbindingen met resp. Antwerpen, Luik en Aken. Tevens zal NS zich inspannen om binnen twee jaar in overleg met ProRail, DB en AVV aan IenM een plan van aanpak te presenteren voor het realiseren van de grensoverschrijdende treindienst naar Düsseldorf op redelijke voorwaarden.

Uitvoeren Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) gericht op spoorboekloos reizen

Zowel het reizigers- als goederenvervoer over het spoor zal naar verwachting de komende jaren flink groeien. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is een studie naar de mogelijkheden om de capaciteit van het spoor te vergroten, zodat er meer reizigerstreinen kunnen rijden op de drukste trajecten in de brede Randstad. Tegelijkertijd heeft PHS tot doel het groeiende goederenvervoer in goede banen te leiden.

ProRail en NS hebben de afgelopen twee jaar in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en in nauwe samenwerking met KNV (spoorgoederenvervoer), gewerkt aan onderzoeken voor PHS. De uitkomsten van al deze onderzoeken hebben ertoe geleid dat de ministerraad in juni 2010 akkoord is gegaan met de plannen en een voorkeursbeslissing heeft genomen. Dit betekent dat spoorboekloos reizen in de drukste delen van het land een stap dichterbij is gekomen. Bovendien komt er extra ruimte voor goederenvervoer. Op dit moment bereiden het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS, ProRail en de overige vervoerders de fase van planuitwerking voor.

De uitvoering van het huidige PHS-plan is begroot op € 4,6 miljard. Dat is inclusief €1,4 miljard die is uitgetrokken voor het project OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad), dat een eigen besluitvormingstraject kent. Het PHS-budget is niet alleen bedoeld voor maatregelen aan de infrastructuur, maar ook voor maatregelen zoals aanpassingen van overwegen, geluidsmaatregelen, verkeersleidingsystemen, energievoorzieningen, transfervoorzieningen, fietsenstallingen en opstelterreinen.

ProRail en NS zijn voornemens om hoogfrequent spoorvervoer in Nederland verder uit te werken, waarbij rekening wordt gehouden met actuele ontwikkelingen onder de noemer "Meer voor Minder" die in bijlage 3 zijn behandeld.

Verbetering veiligheid in het openbaar vervoer

Voor de reizigers en de medewerkers van NS is de sociale veiligheid in de trein en op het station, zowel overdag als 's avonds van groot belang. Het is een van de factoren die -naast de punctualiteit- in belangrijke mate verantwoordelijk is voor het rapportcijfer dat de reizigers als algemeen oordeel aan het reizen per trein geven. NS neemt haar verantwoordelijkheid hierin serieus. Jaarlijks besteedt NS ongeveer €100 miljoen aan maatregelen ter bevordering van de sociale veiligheid van het spooresysteem. Dit betreft een scala aan maatregelen, zoals de inzet van Service- en Veiligheidsteams met medewerkers die zijn getraind en gecertificeerd als bevoegd opsporingsambtenaar (BOA) met geweldsbevoegdheid, het realiseren van een sociaal veilige omgeving (zichtlijnen, verlichting e.d.), het inrichten en full-time bemensen van een Veiligheidscentrale waar camerabeelden van monitoren op stations worden uitgelezen en ondersteuning op afstand wordt verleend (via alarmzullen), het

afsluiten en uitvoeren van veiligheidsconvenanten met diverse betrokken partijen in het maatschappelijk veld (o.m. politie, justitie, overheden) etc.

De maatregelen werpen vruchten af, getuige de onverminderd hoge waardering van reizigers voor de sociale veiligheid (over 2010 78,3%, in 2009 78,0%).

NS geeft prioriteit aan deze investeringen en maatregelen en zal deze, ondanks de taakstelling, continueren.

Doorberekenen gebruiksvergoeding

Het regeerakkoord voorziet in een stijging van de gebruiksvergoeding met €50 mln. Uitgaande van een evenredige verdeling over de vervoerders, betekent dit voor NS-Reizigers op het HRN ongeveer €40 mln. Wij gaan er van uit dat NSR deze stijging op een nader af te stemmen wijze kan compenseren, bijvoorbeeld conform de in de huidige HRN-concessie vastgelegde methodiek.

ProRail is op dit moment bezig met het bezien van huidige gebruiksvergoedingsystematiek. Gegeven de strikte kaders van wet- en regelgeving zal de gebruiksvergoeding mogelijk eerst dalen als gevolg van de productiviteitsstijging en kan geen €50 miljoen extra inkomsten uit gebruiksvergoeding worden gerealiseerd. ProRail gaat er daarom van uit dat het door het regeerakkoord gewijzigde beleidskader gebruiksvergoeding in de wet- en regelgeving wordt mogelijk gemaakt.

Vanwege deze complexiteit stellen NS en ProRail voor het thema van de gebruiksvergoeding met uw Ministerie verder uit te werken waarbij ook het tempo van invoering moet worden meegenomen.

Vergroting aandeel PPS

Het realiseren van projecten door Publiek-Private Samenwerking (PPS) kan meerwaarde opleveren. ProRail gaat in overleg met de ministeries van IenM en Financiën de mogelijkheden bezien om het aantal projecten en processen met een PPS-constructie te vergroten in de toekomst.