

Vergaderjaar 2014–2015

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 535

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 oktober 2014

Op 15 april 2014 heb ik met u de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) deel 2 besproken (Kamerstuk 29 984, nr. 524). In deze agenda heb ik de uitdagingen voor het Hoofdrailnet en het brede netwerk Nederland uitgewerkt. Een belangrijk onderwerp in deze ontwikkeling is het samenwerkingsmodel dat met de betrokken partijen is opgesteld en concreet wordt vormgegeven in de OV en Spoortafels en de spoorgoederentafel. Deze samenwerking is essentieel om verbeteringen te kunnen realiseren in de deur-tot-deur reis. Verschillende partijen hebben hier immers een rol in te vervullen. Aan de tafels wordt tevens gezamenlijk uitvoering gegeven aan de acties die zijn opgenomen in de uitvoeringsagenda van de LTSA 2. Vanuit mijn rol als systeemverantwoordelijke neem ik hier de regie.

De tafels hebben in de afgelopen periode plaatsgevonden. Bij alle partijen bestaat een grote bereidheid tot samenwerken. De partijen zetten zich hier ook actief voor in. Zo hebben de provincies het voorzitterschap, de secretarisrol en de voorbereiding van de landsdelige tafels met succes op zich genomen; het Havenbedrijf Rotterdam heeft datzelfde gedaan voor de spoorgoederentafel. Via de landelijke OV en Spoortafel, borg ik de samenhang van het netwerk Nederland als geheel. De hiermee verband houdende afspraken over het versterken van de gezamenlijke governance tussen NS en ProRail die voor 1 oktober tot stand zouden komen, zijn nog in afwachting van de benoemingen van bestuurders bij ProRail. Ik zal u hierover zo spoedig mogelijk informeren.

Met deze brief geef ik invulling aan de afspraak die ik tijdens de landelijke OV en Spoortafel van 2 oktober 2014 heb gemaakt om als voorzitter uw Kamer over de belangrijkste uitkomsten van het overleg te informeren. Daarnaast heeft u in juni verzocht om binnen het samenwerkingsmodel een escalatiemodel te ontwikkelen en om de andere overheden te verzoeken de intentie uit te spreken om in hun concessiesturing ook het

samenwerkingsmodel te borgen. In deze brief zal ik u tevens de stand van zaken op deze punten melden. Tenslotte ga ik in op het vervolgproces.

Uitkomsten landelijke OV en spoortafel

Met de stads- en streekvervoerders, de gedeputeerden (als voorzitters van de landsdelige tafels), NS, ProRail, de spoorgoederensector en de consumentenorganisaties heb ik aan de OV en Spoortafel gesproken over een aantal actuele OV en spoordossiers. Afgesproken is om hiervan op hoofdlijnen verslag te doen aan uw Kamer.

Voor de *uitwerking van de LTSA deel 2* is een aantal aanvullende analyses in gang gezet. Hiermee wordt het operationeel spoorconcept van het Hoofdrailnet «Beter en Meer» verbonden met de ambities en opgave van het regionale en lokale Openbaar Vervoer. De nadere analyses naar het bedienen van de spitsreizigers van en naar de belangrijkste economische centra en het optimaliseren van de knooppunten in Nederland worden momenteel met de landsdelen en de vervoerders uitgewerkt. De eerste resultaten zijn gepresenteerd. Tijdens de OV en Spoortafels van februari staan de volgende resultaten op de agenda: de herijking, de onderzoeken bediening spitsreiziger en de knooppuntenanalyse, de Quick Scan reistijdverkorting, de Letter of Intent, de ontwikkelagenda's OV in de landsdelen en grensoverschrijdende verbindingen.

Het proces en doel van de *herijking* is op de landsdelige tafels en op de landelijke tafel van 2 oktober besproken. Aangegeven is dat juridisch en bestuurlijk gecommiteerde MIRT-projecten niet heroverwogen zullen worden. Daarnaast is benadrukt dat gezien de beperkte vrije middelen een prioritering van de ambities binnen en tussen de landsdelen nodig is. De landsdelen willen hun ontwikkelagenda's gebruiken om deze prioritering aan te brengen. Zij vragen tijd om deze af te ronden. Mede daarom is aan de Landelijke OV en Spoortafel besloten de herijking tijdens de BO MIRT overleggen eind 2015 af te ronden.

Om dit te kunnen bereiken zullen op de OV en spoortafels die in februari zijn voorzien de resultaten van de regionale en sectorale (NS en ProRail) prioritering die input is voor de herijking met elkaar worden besproken en vastgesteld. De deelnemers aan de OV en Spoortafels zien de nut noodzaak van deze aanpak.

De motie Dik-Faber¹ over een *Quick Scan naar snelheidsverhogende* maatregelen is besproken. Mijn ministerie verzamelt alle eerder gedane onderzoeken op dit terrein en zal de conclusies vervolgens verifiëren tegen de huidige context en ontwikkelingen. Het resultaat hiervan wordt dit najaar besproken met NS en ProRail en met de experts in de regio. Ook de consumentenorganisaties worden hierbij betrokken. De conclusies hieruit worden voorgelegd aan de OV en Spoortafels komend voorjaar. De motie De Rouwe-Hoogland² over het verkorten van de reistijd naar Noord-Nederland eerder dan 2021 is eveneens aan de orde geweest. NS en Arriva hebben beide aangegeven mogelijkheden te zien de reistijd korter te maken. Hieraan wordt door Arriva, NS, de Noordelijke provincies en ProRail gewerkt. Ik vind het positief dat partijen dit in gezamenlijkheid hebben opgepakt en bezig zijn tot een substantiële verbetering te komen voor de reiziger. Ik hoop u hierover zo spoedig mogelijk te kunnen berichten.

Door enkele partijen is de verhoging van de *gebruiksvergoeding* opnieuw onder de aandacht gebracht. Deze verhoging is een gegeven aangezien

¹ Kamerstuk 29 984 nr. 515

² Kamerstuk 29 984 nr. 510

deze voortkomt uit een kabinetsbesluit van Rutte I. Ook de Tweede Kamer heeft hiermee ingestemd. Het kabinetsbesluit houdt in dat de gebruiksvergoeding per 1 januari 2015 structureel met € 50 miljoen wordt verhoogd. Dit is een generieke verhoging die door ProRail doorvertaald wordt in de verschillende tarieven. Naar aanleiding van kritiek van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) op de huidige methodiek die ProRail gebruikt voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding, heeft ProRail die methodiek vernieuwd. Hierover heeft ACM een positief oordeel gegeven. Met de nieuwe methodiek voldoet ProRail ook aan de EU-richtlijn. De verhoging leidt voor alle vervoerders, inclusief de goederenvervoerders, tot hogere kosten. De verhoging zal in twee stappen plaatsvinden en uiteindelijk in 2016 volledig zijn doorgevoerd. Vanaf dat jaar is de verhoging voor iedereen gelijk. IenM zal samen met ProRail een bijeenkomst beleggen om aan de decentrale overheden, de regionale vervoerders en de spoorgoederenvervoerders een toelichting te geven over de wijze waarop de doorberekening van de verhoging heeft plaatsgevonden.

Met het oog op de impact van de *werkzaamheden aan het 3e Spoor in Duitsland* op de capaciteit over het 3e Spoor, zal ik u binnenkort informeren over een maatregelenpakket. Dat is in het kader van de aanleg van het derde spoor langs de Betuweroute van Zevenaar/Emmerich tot Oberhausen, door een brede stuurgroep onder voorzitterschap van IenM ontwikkeld. Dit pakket moet borgen dat het spoorgoederenvervoer goed kan blijven functioneren én de extra hinder voor de omwonenden zoveel mogelijk beperkt blijft. Met de aanwezigen is de conclusie getrokken dat de voorbereidingen voor dit pakket maatregelen systematisch en doortastend hebben plaatsgevonden. Alle partijen hechten waarde aan een zorgvuldig proces van afstemming.

De voorzitter van de *spoorgoederentafel* heeft toegelicht hoe de verwachte schaarste op het spoor voor spoorgoederenvervoerders geadresseerd gaat worden. Naast aandacht voor publieke maatregelen gaat de sector zelf ook kijken hoe het aanvalsplan goederenvervoer, dat uw Kamer eerder heeft ontvangen, door de sector zelf verder uitgevoerd gaat worden. Tijdens de OV en Spoortafels wordt de samenhang tussen het reizigersvervoer en het spoorgoederenvervoer besproken. Afhankelijk van het onderwerp zal dit via de landsdelige tafels, de goederentafel of de landelijke tafel gebeuren.

Op verzoek van Rover zal, met instemming van de deelnemers, het komende jaar breder gekeken worden aan de OV en Spoortafels naar de betaalbaarheid van het regionale Openbaar Vervoer.

Partijen aan de Tafel hebben aangegeven dat de consultatie van NS en ProRail *over het beheer- en vervoerplan* goed is verlopen. De reacties worden nu verwerkt in de definitieve plannen die ik op 1 november verwacht te ontvangen en na mijn instemming ook aan uw Kamer zal versturen. Ik heb in het kader hiervan toegelicht dat ik de beleidsprioriteitenbrief beschouw als een rijksinstrument voor het sturen op de concessies. In de beheer- en vervoerplannen worden deze prioriteiten ingevuld. Dat is echter niet het enige dat in deze plannen tot uiting komt. NS en ProRail baseren hun beheer- en vervoerplan ook op eigen observaties zoals gedaan aan de tafels.

Voor het komende jaar is het met alle vervoerders ontwikkelen van een «*dashboard*» waarin o.a. de prestaties van de vervoerders op het gebied van de deur-tot-deurreis zijn opgenomen, een prioriteit. Ook het opstellen

en bespreken van de beheer- en vervoerplannen en het prioriteren van programma's en projecten zal op de tafels worden geagendeerd.

De aandacht voor *grensoverschrijdende verbindingen* is door alle partijen benadrukt. De NS heeft dit in de hoofddirectie speciaal belegd. Voortgang zal ook aan de tafels worden besproken. Met zowel België als Duitsland is er bestuurlijk contact. Ik heb aangegeven dat waar dit toegevoegde waarde kan hebben het gesprek met mijn collega's in België en Duitsland te zullen voeren.

De bepaling in artikel 62.2 van de ontwerpconcessie geeft blijkens de reactie aan de Tafel onvoldoende zekerheid dat NS met ingang van dienstregelingjaar 2017 Breda en Noorderkempen gaat bedienen met gebruikmaking van de hogesnelheidsinfrastructuur. Ook uw Kamer heeft hierop gewezen in het AO HSL van 11 september 2014. Daarom zal ik het artikel verduidelijken.

Stand van zaken toezeggingen ten aanzien van uitwerking Samenwerkingsmodel

In een bijlage van de LTSA 2 is een uitwerking opgenomen van het Samenwerkingsmodel, de zogeheten Terms of Reference. Het gaat om samenwerking tussen overheden, vervoerders, ProRail, reizigersorganisaties en vertegenwoordigers uit de goederenvervoersector. Dit samenwerkingsmodel is inmiddels ook verankerd in de nieuwe beheer- en vervoerconcessie en ik verwacht dat ook de andere overheden dat gaan doen in hun concessies. In het AO over de concessies d.d. 17 juni jl. heeft u een aantal opgaven meegegeven om de wederkerigheid van de samenwerking ook naar andere vervoerders te borgen en tevens de escalatie nader uit te werken.

Letter of Intent

In het AO van 17 juni 2014 (kamerstuk 29 984, nr. 529) heb ik toegezegd om met de landsdelen te bespreken deze wederkerigheid te bevestigen in een zogenaamde «Letter of Intent».

Aan alle landsdelige OV en spoortafels is hierover gesproken, is de behoefte aan wederkerige afspraken tussen vervoerders gedeeld en is bevestigd dat in de volgende ronde OV en spoortafels deze Letter of Intent ter vaststelling voorligt. Naast het borgen van de samenwerking tussen partijen wordt hiermee ook invulling gegeven aan een meer gelijkgerichte sturing door de verschillende concessieverleners. Ook zaken als het bespreken van de vervoerplannen van alle vervoerders aan de tafels en het ontwikkelen van een gezamenlijk dashboard voor het monitoren van de verbeteringen in de reis van deur tot deur, behoren hiertoe.

Escalatiemodel

Uw Kamer heeft mij ook gevraagd de wijze van escalatie binnen het samenwerkingsmodel uit te werken. Binnen het samenwerkingsmodel blijven de rollen en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen ongewijzigd. Aan de Tafels worden geen besluiten genomen, maar wordt samen gewerkt aan het realiseren van de doelen zoals opgenomen in de LTSA. Escalieren kan drie zaken betekenen:

1. agendapunten worden vanuit de landsdelige tafels naar de landelijke tafel doorverwezen om de landsdeeloverstijgende aspecten te bespreken;
2. punten worden naar thematische overlegstructuren doorverwezen (programmatafels -zoals voor PHS, ERTMS, de spoorgoederentafel of NOVB);

3. zaken die financiële besluitvorming over investeringen vragen worden na voorbespreking aan de Tafels neergelegd op de BO-MIRT overleggen.

Dit is vastgelegd in het aan de Tafels geagendeerde Plan van Aanpak.

Vervolgproces

In het voorjaar zullen de Tafels opnieuw plaatsvinden waarbij in ieder geval de volgende onderwerpen aan de orde zullen komen: de herijking, de onderzoeken bediening spitsreiziger en de knooppuntenanalyse, de Letter of Intent, de ontwikkelagenda's OV in de landsdelen, grensoverschrijdende verbindingen en de betaalbaarheid van het regionale Openbaar Vervoer. Voor de spoorgoederentafel staat in ieder geval het operationeel spoorconcept goederen op de agenda. Over de uitkomsten zal ik u informeren.

Tijdens de landelijke tafel heb ik geconstateerd dat alle partijen in het OV de behoefte hebben de cultuur in de sector te veranderen. De reiziger en de verladers verwachten dat alle vervoerders en hun opdrachtgevers samenwerken. Daarop gaan het Rijk en de decentrale overheden, Prorail en alle vervoerders elkaar aanspreken. De consumentenorganisaties steunen deze ontwikkeling.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld