

Vergaderjaar 2016–2017

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**22 026**

**Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens**

**Nr. 720**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2017

Naar aanleiding van mijn brief van 13 april jl. over de boetes voor NS en ProRail over de prestaties op de HSL-Zuid in 2016<sup>1</sup> (hierna prestatiebrief), heeft uw Kamer mij een brief gevraagd over hoe ik de problemen op de HSL wil aanpakken. Dit in de context van de vraag of het demissionaire kabinet daarbij voorsorteert op meer marktwerking op het spoor.

Omdat de prestaties op de HSL-Zuid in 2016 niet goed waren zijn NS en ProRail een gezamenlijk verbeterprogramma gestart. Vanaf 2017 is dit een programma onder de concessiesturing, zodat ik hierop kan handhaven<sup>2</sup>. Het verbeterprogramma loopt en lijkt zijn vruchten af te werpen. In het eerste kwartaal van 2017 werd dit overschaduwd door een tijdelijke dip in de prestaties als gevolg van de introductie van een nieuwe HSL-vervoerdienst (Den Haag–Eindhoven). De HSL-corridor is complex, daarom moeten NS en ProRail alles op alles blijven zetten om de prestaties verder te verbeteren en stabiel te houden.

Om de complexiteit van de corridor te verminderen heb ik een budget van € 60 miljoen gereserveerd voor infrastructurele maatregelen die op middellange termijn gerealiseerd kunnen worden. ProRail en NS doen binnenkort een investeringsvoorstel voor maatregelen om uitval bij harde wind te voorkomen en om een betere overgang tussen hogesnelheidsspoor en conventioneel spoor te realiseren. In het najaar zal ik uw Kamer bij de eerstvolgende Voortgangsrapportage HSL-Zuid over de uitwerking informeren<sup>3</sup>.

Via de prestatie-indicatoren stuur ik op het prestatieniveau dat minimaal gerealiseerd moet worden. Voor NS en ProRail geldt vanaf 2017 een

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 714.

<sup>2</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 495.

<sup>3</sup> Deze rapportage wordt rond 1 oktober aan uw Kamer gestuurd.

gezamenlijke prestatie-indicator «Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL». In de beantwoording van de feitelijke vragen naar aanleiding van de prestatiebrief<sup>4</sup> heb ik aangegeven dat het de verantwoordelijkheid van NS en ProRail zelf is om te bepalen welke maatregelen er wanneer nodig zijn om de prestatienormen te halen. Als een norm niet gehaald wordt, leg ik daarvoor – conform de afspraken in de concessies – een boete op, tenzij ik oordeel dat er sprake is van een rechtvaardigingsgrond, of de uitvoering van een relevant programma<sup>5</sup>. De beoordeling van de prestaties vindt plaats op basis van een geheel kalenderjaar. Het eerstvolgende moment is in het voorjaar van 2018 over de prestaties in 2017.

In de prestatiebrief heb ik het staande kabinetsbeleid geschetst ten aanzien van de beoordeling van de prestaties van NS op de HSL. Dit betreft de aanscherping van het «three strikes»-principe met betrekking tot de HSL en de relatie met de marktverkenning. Als uit de marktverkenning blijkt dat samenwerking met een andere vervoerder kan helpen om de prestaties te verbeteren op eenzelfde prestatie-indicator waarvoor NS twee keer opeenvolgend een boete heeft gekregen, dan vraag ik NS om die samenwerking voor te bereiden, zodat deze bij een derde strike geëffectueerd kan worden.

Ik sorteer daarmee niet voor op meer marktwerking op het spoor, maar hanteer de mogelijkheden die de vervoerconcessie reeds biedt om de prestaties – zo nodig in samenwerking met andere partijen – door NS te laten verbeteren. Op deze manier wil ik realiseren dat reizigers eerder het afgesproken prestatieniveau krijgen, dan wanneer ik lopende de concessie een besluit over intrekking van een deel daarvan moet voorbereiden, eventueel leidend tot een aanbesteding. Overigens blijft dat als ultimum remedium achter de hand. Het is aan een volgend kabinet om haar beeld te schetsen over de toekomstige ordening op het spoor en daarbij de scenariostudie marktordering<sup>6</sup> te betrekken. Zoals eerder gemeld is de midterm review van de vervoerconcessie in 2019 voor het kabinet een belangrijk moment om de prestaties op de HSL te beoordelen in relatie tot de marktordering na de huidige concessieperiode<sup>7</sup>.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema

---

<sup>4</sup> Beantwoording feitelijke vragen 16 juni 2017.

<sup>5</sup> Zie artikel 24 lid 2 van de vervoerconcessie.

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 713 (bijlage).

<sup>7</sup> Kamerstuk 33 546, nr. 12.