

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1177

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2023

Met deze brief stuur ik u het vervoerplan 2024 van NS en het beheerplan 2024–2025 van ProRail toe. Met de plannen geven NS en ProRail uitvoering aan de afspraken vastgelegd in de vervoer- en beheerconcessie en schetsen zij hun ambities voor het jaar 2024, respectievelijk de jaren 2024–2025. Het vervoerplan van NS en het beheerplan van ProRail behoeven mijn instemming als concessieverlener. Inmiddels heb ik deze instemming verleend.

De huidige HRN-concessie van NS loopt af en per 1 januari 2025 gaat de nieuwe HRN-concessie van NS in. Tevens loopt de huidige beheerconcessie van ProRail af.

Het proces rondom de totstandkoming van het vervoerplan blijft gelijk, zo geeft NS ook in de nieuwe concessie bij het opstellen van het vervoerplan invulling aan de beleidsprioriteitenbrief. In het vervoerplan voor het eerste jaar van de nieuwe concessie gaat NS wel uitgebreid in op specifiek benoemde onderdelen in de nieuwe concessie en besteedt zij aandacht aan de implementatie van de concessie. Hiermee geeft NS invulling aan de afspraken voortkomend uit de nieuwe HRN-concessie. NS legt het Vervoerplan 2025 uiterlijk 1 december 2024 aan de concessieverlener voor. Omdat de taken van ProRail als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur ook na 31 december 2024 onverminderd doorgang vinden, heb ik een beheerplan uitgevraagd over zowel 2024 als 2025.

De huidige beheerconcessie met ProRail vervalt met ingang van 1 januari 2025. Ik wil duidelijkheid creëren over de voortzetting van de rol van ProRail als infrastructuurbeheerder, ingeval de omvorming van ProRail tot zbo dan nog niet is afgerond. Daarom is er een werkproces gestart om de beheerconcessie beleidsneutraal te verlengen om daarmee formeel te waarborgen dat ProRail de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur blijft. Ik verwacht u in de loop van 2024 nader te kunnen

informereren over deze verlenging. Vooral nog denk ik aan een beleidsneutrale verlenging van vier jaar.

Bij deze Kamerbrief voeg ik het auditrapport van Andersson Elffers Felix (AEF) over de omzetting van de bodem- en streefwaarden van de prestatie-indicatoren rondom de zitplaatskans. Met de audit wordt een oordeel gegeven over de mate waarin het eerder gedane voorstel van NS over de omzetting van de bodem- en streefwaarden ambitie-neutraal is. Dit oordeel is noodzakelijk om de kwaliteit van de nieuwe meetmethodiek te borgen. Ook informeer ik u over de door KWINK Groep uitgevoerde evaluatie over de tijdelijke subsidieregeling OV-Klantenbarometer 2018–2022.¹ KWINK Groep heeft de regeling geëvalueerd met als doel te beoordelen of de regeling doeltreffend is. Deze evaluatie heeft plaatsgevonden omdat dit voorgeschreven staat in artikel 15 van deze subsidieregeling. Bovendien informeer ik u over de laatste internationale benchmark, waarmee NS en ProRail de ontwikkeling van hun prestaties ten opzichte van vervoerders en infrastructuurbeheerders uit verschillende landen monitoren.

Vervoerplan NS 2024

Als concessieverlener geef ik elk jaar een aantal beleidsprioriteiten mee aan NS. Deze prioriteiten moeten bijdragen aan een aantrekkelijk aanbod voor reizigers. In het vervoerplan geeft NS vervolgens aan hoe zij invulling geeft aan deze prioriteiten. De beleidsprioriteiten die ik NS heb meegegeven voor 2024 zijn gebaseerd op de prestaties van NS in voorgaande jaren en zijn gericht op het voldoen aan de concessieverplichting en het invulling geven aan de in de concessie benoemde prestatiegebieden². De beleidsprioriteiten die ik voor 2024 heb meegegeven zijn:

1. Basis op orde;
2. Laagdrempelig en aantrekkelijk OV;
3. Kennisdeling en inzicht.

Beleidsprioriteiten in het Vervoerplan NS 2024

Basis op orde

Als concessieverlener van het hoofdrailnet hecht ik grote waarde aan de kwaliteit en betrouwbaarheid van de dienstregeling. De afgelopen jaren hebben laten zien dat het onder alle omstandigheden borgen van de betrouwbaarheid, continuïteit en kwaliteit van het spoorvervoer geen vanzelfsprekendheid is. Ik heb NS daarom gevraagd zich ook in 2024 maximaal in te blijven spannen om de personele capaciteit op orde te brengen en houden, hierbij de samenwerking met andere partijen te onderzoeken en maatregelen uit te werken om reizigers een volwaardige en aantrekkelijke dienstregeling te bieden. Verder staan de prestaties op de HSL onder druk, onder andere vanwege de tijdelijke snelheidsbeperking bij Rijpwetering, maar ook door de introductie van nieuw materieel op de HSL. Hier verwacht ik van NS, in samenwerking met ProRail, dat zij alles op alles zetten om deze prestaties te verbeteren, ondanks de beperkingen die op de infrastructuur gelden.

NS geeft in het vervoerplan 2024 aan de «integrale aanpak personeels tekort» doorlopend te zullen herijken, op basis van behaalde resultaten en

¹ wetten.nl – Regeling – Tijdelijke subsidieregeling Stichting CROW inzake OV-Klantenbarometer 2018–2022 – BWBR0040085 (overheid.nl)

² De beleidsprioriteiten 2024 zijn meegegeven in de beleidsprioriteitenbrief, welke NS als bijlage heeft toegevoegd aan het vervoerplan.

actuele inzichten. Maatregelen die resultaat hebben opgeleverd worden doorgezet of geïntensiveerd en nieuwe maatregelen worden ontwikkeld en geïmplementeerd. Het werven en opleiden van hoofdconducteurs, machinisten en monteurs wordt voortgezet om voldoende capaciteit inzetbaar te hebben. NS maakt hierbij wel de kanttekening dat het aantal beschikbare inzetbare machinisten de komende jaren onder druk blijft staan vanwege de opleidingen voor Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) en European Rail Traffic Management System (ERTMS).

Voor gezonde en plezierige werkomstandigheden voert NS een vitaliteitsprogramma «Zo blijven we samen vitaal bij NS» uit. Om ervaring op dit gebied verder te delen neemt NS onder andere deel aan een kennisnetwerk met KLM, Transdev en ProRail. Hiermee kan de vitaliteitsaanpak worden doorontwikkeld. Ik vind het belangrijk dat werknemers van NS zich gewaardeerd en gehoord voelen. Het OV is afhankelijk van reizigers, en van medewerker die zich inzetten voor goed en betrouwbaar openbaar vervoer.

Om huidige reizigers een aantrekkelijker product te bieden en nieuwe reizigers aan te trekken voert NS op basis van nieuwe cijfermatige inzichten verschillende structuur- en frequentieverbeteringen door. Hierdoor kan NS de dienstregeling uitbreiden: in 2024 biedt NS wekelijks 1.800 extra treinreizen ten opzichte van 2023 op trajecten en momenten dat veel (nieuwe) reizigers hiervan kunnen profiteren.

Laagdrempelig en aantrekkelijk OV

Verbetering op het gebied van gebruikersgemak en goede toegankelijkheid dient altijd te worden nagestreefd. Ik heb NS daarom gevraagd te onderzoeken welke maatregelen zij kan treffen om het gebruikersgemak van het OV te verbeteren en nieuwe en bestaande reizigers te verleiden met het OV te reizen. In het bijzonder heb ik NS verzocht zich in te spannen voor tarifiering en ticketing, met speciale aandacht voor betaalbaarheid, zodat reizigers een zo laagdrempelig mogelijke toegang hebben tot het OV.

Met de uitbreiding van NS Voordeel blijft NS zich in 2024 ook verder inzetten voor laagdrempelig en aantrekkelijk OV. Reizigers kunnen met NS Voordeel tot 60% korting krijgen op hun treinreis als ze de door NS geselecteerde treinen tijdig boeken. Uit de eerste resultaten blijkt dat de kortingen leiden tot meer reizigers op momenten dat er voldoende capaciteit beschikbaar is. NS is voornemens om NS Voordeel in 2024 verder uit te rollen.

Om de betaalbaarheid van de trein voor mensen met een laag inkomen te verbeteren start NS in 2024 met aan (in de eerste instantie kleinschalige) maatschappelijke initiatieven. Dit doen zij samen met organisaties als het Prinses Maxima Centrum, Humanitas en andere lokale hulporganisaties. NS onderzoekt hierbij op welke wijze zij deze initiatieven in de toekomst kan uitbreiden. Een denkrichting die hierbij wordt verkend is het, in samenwerking met de verantwoordelijke gemeenten, mogelijk maken van een gereduceerd of gratis tarief voor stadspashouders³.

³ Een stadspas kan gratis aangevraagd worden door inwoners met een laag inkomen en weinig vermogen. Met deze pas krijg je een hoge korting krijgen voor culturele activiteiten. Daarnaast heeft de pas ook andere acties.

Om bij te dragen aan grote maatschappelijke opgaven, heb ik NS gevraagd kennis en inzicht actief te delen met ten minste het Ministerie van IenW en de decentrale overheden. Informatie over reizigersgedrag, prestaties en gebruik van het spoor is essentieel voor beleidsontwikkeling en verschillende delen van het netwerk, en verschillende modaliteiten optimaal op elkaar aan te laten sluiten.

NS monitort en analyseert data om reizigersvraag en -aanbod optimaal op elkaar af te blijven stemmen. Voor de langere termijn onderzoekt NS de trendmatige ontwikkeling en deelt deze met relevante partijen voor beleidsontwikkeling. Zo heeft NS op basis van data en inzichten een visie ontwikkelt over het duurzaam ontsluiten van de circa 1 miljoen benodigde woningen in de komende jaren. In 2024 wordt deze met regionale en lokale overheden gedeeld en besproken.

Beheerplan ProRail 2024–2025

Eerder schreef ProRail al een tweejarig beheerplan voor 2022–2023, met een informele doorkijk naar 2024–2025. In het beheerplan dat ik nu aan uw Kamer stuur, geeft ProRail de formele doorkijk naar 2024 en 2025.⁴ ProRail heeft voor deze periode een aantal beleidsprioriteiten meegekregen,⁵ die in het beheerplan zijn verwerkt. De prioriteiten zijn ditmaal:

1. Intensivering van de instandhoudingsopgave;
2. In kaart brengen urgente spooropgaven t/m 2030 en keuzemogelijkheden daarbij;
3. Verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie.

Intensivering van de instandhoudingsopgave

Een goed onderhouden en toekomstbestendig netwerk is essentieel om ervoor te zorgen dat het spoor veilig, beschikbaar en betrouwbaar blijft. ProRail zet zich daarom elke dag in om samen met de markt de groeiende instandhoudingsopgave uitgevoerd te krijgen. De eerste beleidsprioriteit die ik aan ProRail heb meegegeven is dan ook het intensiveren van de instandhoudingsopgave. ProRail schrijft hierover in het beheerplan dat er integraal afwegingen gemaakt moeten worden ten behoeve van het spoornetwerk.

Ik heb ProRail specifiek gevraagd om te zorgen dat de Havenspoorlijn en de bijbehorende emplacementen op orde komen en blijven. In oktober 2020 is uw Kamer geïnformeerd over achterstallig onderhoud in de Rotterdamse haven.⁶ Aan de hand hiervan is ProRail een intern verbeterprogramma gestart, wat op 1 januari 2022 als een verbeterprogramma (verbeterprogramma Zee-Zevenaar) onder de beheerconcessie is gecontinueerd. De initiële looptijd van dit programma was twee jaar (tot eind 2023), waarbij op voorhand duidelijk was dat diverse werkzaamheden een langere doorlooptijd kennen. De afgelopen twee jaar is er veel bereikt. Daarbij lag het zwaartepunt vooral op het voldoen aan wet- en regelgeving en aan de vigerende eisen van omgevingsvergunningen en aanwijzingen van de bedrijfsbrandweer, omdat dit randvoorwaardelijk is om treinen te mogen rijden. ProRail heeft ook gewerkt aan het wegwerken van andere onderhoudsachterstanden in de infra, maar is minder

⁴ ProRail kan slechts uitvoering geven aan het beheerplan 2024–2025 voor het kalenderjaar 2025 als daar een tijdig geldende grondslag voor is.

⁵ Deze beleidsprioriteiten zijn meegegeven in de jaarbrief 2023, welke ProRail als bijlage heeft toegevoegd aan het beheerplan.

⁶ Kamerstukken II 2020/21, 29 893, nr. 248.

toegekomen aan het terugdringen van hinderrijke storingen en daarmee het vergroten van de «klantwaarde» voor de goederensector. Ik ben dan ook voornemens het programma met twee jaar te verlengen, waarbij de focus van het verbeterprogramma de komende twee jaar zal komen te liggen op het verder wegwerken van de achterstanden in de infra en het terugdringen van het aantal hinderrijke storingen. De komende maanden zal de evaluatie van het huidige programma afgerond worden en zal ik met ProRail de scope van het verlengde programma vaststellen. Een definitief besluit over de verlenging neem ik in het voorjaar van 2024, waarna ik uw Kamer hierover zal informeren.

In kaart brengen urgente spooropgaven t/m 2030 en keuzemogelijkheden daarbij

De tweede beleidsprioriteit die ik ProRail heb meegegeven is het in kaart brengen van urgente spooropgaven tot en met 2030 en het inzichtelijk maken van keuzemogelijkheden daarbij. De focus heeft tot nu toe gelegen op dit beheerplan en de validatie van de EOV reeksen die ik op 13 november aan de Tweede Kamer heb gezonden. Om verstandig met de bredere spoorse opgaven om te kunnen gaan, blijft ProRail innoveren en ontwikkelt zij een Integrale Ontwikkelagenda. In deze agenda beschrijft ProRail naar welke resultaten (naar 2030 en verder) ze toewerkt, met welke opgaven ze in de toekomst te maken krijgt en welke keuzeoptyes en beleidsafwegingen hierbij komen kijken.

Verdere ontwikkeling (van de taakuitvoering) van de organisatie

De derde beleidsprioriteit die ik aan ProRail mee heb gegeven, is het verder ontwikkelen (van de taakuitvoering) van de organisatie, waar de integrale adviesrol een belangrijk onderdeel van is. ProRail geeft aan ook in 2024 en 2025 haar adviesrol verder vorm te willen geven vanuit haar unieke positie als spoorwegbeheerder, waarbij de kennis en expertise van sectorpartijen onmisbaar is, evenals een effectieve samenwerking met lenW.

Hiernaast heb ik ProRail gevraagd om bij alle activiteiten de samenwerking met sectorpartijen voort te zetten en waar nodig te verbeteren. ProRail geeft in het beheerplan aan dat zij de samenwerking met de vele partners onverminderd voortzet.

Ook heb ik ProRail gevraagd aandacht te besteden aan veiligheid, bijvoorbeeld via het programma Aantoonbare Veilige Bereikbaarheid (AVB)⁷, een proactieve veiligheidscultuur en het verminderen van veiligheidsrisico's op overwegen.

ProRail schrijft in het beheerplan dat de focus van het programma AVB de komende jaren zal liggen op het spoor en wissels. Over de veiligheids-cultuur schrijft ProRail in het beheerplan dat de samenwerking binnen de organisatie en met ketenpartners centraal staat. ProRail speelt een belangrijke rol binnen de gehele spoorsector, waardoor zij ook het goede voorbeeld moet geven. Ik verwacht daarom dat ProRail zich ook in de komende periode inspannt om de veiligheidscultuur verder te brengen. Wat betreft overwegen geeft ProRail aan dat er een aantal belangrijke maatregelen zijn de komende periode: het uitvoeren van het Plan van Aanpak Overwegen, het vervolgen van het programma Niet Actief Beveiligde Overweg (NABO), het doen van onderzoek naar het (beter) beveiligen van landbouwoverwegen, het implementeren van het Nederlandse overwegenrisicobeoordelingsmodel (NORM) en het in

⁷ Met dit programma moet een structurele verbetering van risicobeheersing bewerkstelligd worden.

samenwerking met stakeholders komen tot normering. Dit najaar ga ik nader in op het thema overwegveiligheid in de najaarsbrief Spoorveiligheid.

Bovendien heb ik ProRail gevraagd om aandacht te besteden aan *compliance* bij contracten. ProRail geeft in het beheerplan aan dat ze zich inzet om het aantal non-compliant contracteringen (nu te hoog) in 2024 en 2025 terug te dringen en om het aantal nieuwe non-compliant contracteringen te beperken.

Ambitieneutrale omzetting bodem- en streefwaarden zitplaatskans

Vanwege de overstap naar een nieuwe meetmethode heeft NS een voorstel gedaan voor de ambitieneutrale omzetting van prestatie indicatoren (PI's) en bijbehorende bodem- en streefwaarden rondom de zitplaatskans. Om de kwaliteit van de nieuwe boven- en streefwaarden rondom de zitplaatskans te borgen, heb ik AEF gevraagd hierop een audit uit te voeren.

Voor het berekenen van PI's is het noodzakelijk om gebruik te maken van metingen van reizigers. Momenteel doet NS dit via het model ROCKT, in combinatie met het fractiemodel. ROCKT maakt naast tellingen in de trein alleen gebruik van de gegevens van reizigers die met een OV-chipkaart in- en uitchecken. Het is voor ROCKT niet mogelijk om nieuwe betaalmethodes in kaart te brengen. Het nieuwe model FLUX kan dit wel. Om die reden stapt NS per 1 januari 2024 over naar dit model. Doordat het systeem om reizigersaantallen in kaart te brengen verandert, veranderen ook de waarden van de PI's waarvoor deze reizigersaantallen worden gebruikt. Deze verandering dient op een wijze te worden gedaan waarbij het ambitieniveau gelijk blijft.

AEF concludeert dat de gekozen methodiek voor de ambitieneutrale omzetting van bodem- en streefwaarden rondom de PI's de best passende is. Van de drie keuzes heeft er één geen invloed op de uitkomsten en zijn de andere twee inhoudelijk logisch beargumenteerbaar. Met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid wordt gesteld dat een andere partij dezelfde keuze zou hebben gemaakt. Ik zal daarom instemmen met het voorstel van NS om de bodem- en streefwaarden rondom de zitplaatskans aan te passen.

Evaluatie subsidieregeling OV-Klantenbarometer 2018–2022

De OV-klantenbarometer (hierna: OVKB) is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers over de ritten die zij op dat moment maken in het Openbaar Vervoer (hierna: OV). Voor dit onderzoek heb ik aan het Kennisplatform CROW-KpVV (hierna: CROW) van 2018 tot en met 2022 via een subsidieregeling een subsidie gegeven. Goudappel voerde het onderzoek, namens CROW, tussen 2018 en 2022 uit. Conform de tijdelijke subsidieregeling OV-Klantenbarometer heb ik KWINK Groep gevraagd deze regeling op doeltreffendheid te evalueren. KWINK Groep heeft deze evaluatie afgerond. KWINK Groep deed hiervoor bronnenonderzoek en nam interviews af met het Ministerie van IenW, verschillende vervoersregio's en vervoerders, Rover en CROW. De evaluatie heeft iets later plaatsgevonden, dan in artikel 15 van deze subsidieregeling voorgescreven staat. Zo kon ik ook de laatste maanden van 2022 in deze evaluatie meenemen.

Uit de evaluatie blijkt dat de subsidieregeling doeltreffend is. Dit blijkt uit de inrichting, uitvoering en de effecten van de OVKB. KWINK Groep

concludeert onder meer dat de OVKB-inzicht geeft in de klanttevredenheid van OV-reizigers en dat deze bijdraagt aan het inzicht in de wensen en behoeften van reizigers. Hierbij wordt door de vervoerders en ov-autoriteiten aangegeven dat zij de inzichten uit de OVKB kunnen gebruiken als basis voor aanvullend onderzoek naar precieze verbetermogelijkheden.

KWINK Groep geeft verschillende aanbevelingen mee om de OVKB nog te verbeteren. Zo geeft KWINK Groep aan onder andere wat inhoudelijke aanbevelingen mee om vragenlijsten te verruimen, zoals het gebruik van deelmobiliteit en de ketenreis. Daarnaast geeft KWINK Groep ook procesmatige aanbevelingen zoals het vervroegen van de publicatiedatum van de OVKB, om dit meer in lijn te brengen met jaarverantwoordingen van de vervoerders zelf. Over deze en de andere aanbevelingen die in het rapport van KWINK Groep beschreven worden, zal ik met de betrokken partijen in gesprek gaan.

Internationale benchmark

Conform de eisen in de concessies voeren NS en ProRail elke drie jaar een internationale benchmark uit. Hiermee monitoren zij de ontwikkeling van hun prestaties ten opzichte van vervoerders en infrastructuurbeheerders uit verschillende landen (o.a. België, Zwitserland, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië, Zweden en Duitsland). Bijgevoegd vindt u de benchmark over de periode 2017–2021. Deze benchmark bestaat uit een gezamenlijke hoofdrapportage van NS en ProRail, achtergrondrapportages van zowel NS als ProRail en een beoordeling van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). De benchmark van ProRail kent een andere opzet dan voorheen: in plaats van een volledig in eigen beheer uitgevoerde benchmark, heeft ProRail ditmaal de jaarlijkse in Europees verband uitgevoerde PRIME-benchmark⁸ voorzien van een analyse waarin de belangrijkste bevindingen en conclusies voor de Nederlandse situatie worden toegelicht. Deze aanpak heeft als voordeel dat de vergelijkingsgroep fors is gegroeid (van 6, naar 19 infrabeheerders).

Omdat de benchmark twee «coronajaren» beslaat, geeft deze een eerste inzicht in de verschillende effecten van COVID-19 op de prestaties van de vervoerders en infrastructuurbeheerders⁹. Hoewel het Nederlandse spoor nog steeds één van de drukst bereden netwerken is met reizigerstreinen, blijkt uit de vergelijking dat het herstel van de benutting van het spoor naar het niveau voor corona langzamer verloopt dan bij een aantal vergelijkingspartners. Verder blijkt uit de benchmark dat NS en ProRail op een aantal punten (nog steeds) bovengemiddeld presteren ten opzichte van de benchmarkpartners. Dit geldt onder meer voor veiligheid, de (hoge) klanttevredenheid, de reizigers- en treinpunctualiteit, de energie-efficiëntie en het aantal storingen per spoorkilometer. Op een aantal punten scoren NS en ProRail minder goed ten opzichte van de benchmarkpartners, en op deze punten valt mogelijk nog van de koplopers te leren, zoals ten aanzien van de punctualiteit van goederenvervoer en het aantal opgeheven treinen. In de benchmark is er voor het eerst ook aandacht voor uitdagingen die de toenemende extremere weersinvloeden met zich meebrengen. NS en ProRail benadrukken het belang van

⁸ PRIME is het *Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*, een formeel samenwerkingsverband tussen de Europese Commissie (DG MOVE), Europese spoorinfrastructuurbeheerders en andere stakeholders. (zie: <https://wikis.ec.europa.eu/display/primeinfrastructure/About+PRIME>)

⁹ Bij de vergelijking van prestaties en de interpretatie daarvan moeten verschillen in structuurkenmerken van het spoornetwerk en in de omgang met COVID-19 door overheden en vervoerders in ogenschouw worden genomen.

kennisdeling met andere infrabeheerders en vervoerders en van nader onderzoek naar de effecten van klimaatverandering op prestaties en (beheer)kosten.

Ik heb zoals gebruikelijk ook het KiM gevraagd om een oordeel te vellen over de uitvoering van de benchmark. Het KiM is verheugd met de rijke set aan informatie die de benchmark biedt over de prestaties van NS en ProRail ten opzichte van de vergelijkingspartners, en doet voorts een aantal suggesties voor vervolgonderzoek en ter betrekking bij de volgende benchmark. Ik ga met NS en ProRail in gesprek over de manier waarop zij de aanbevelingen van het KiM meenemen in de volgende benchmark. NS en ProRail zullen zoals gebruikelijk in hun volgende vervoer- en beheerplan ingaan op de maatregelen die zij naar aanleiding van de benchmark treffen.

Tot slot

In het vervoer- en beheerplan hebben NS en ProRail de uitdagingen en kansen voor de komende periode beschreven. Ik verwacht dat beide organisaties zich maximaal in zullen spannen om de beschreven plannen en ambities waar te kunnen maken. Zoals gebruikelijk informeer ik uw Kamer via de (half)jaarverantwoordingen over de voortgang van de uitvoering van het desbetreffende vervoer- en beheerplan. Het eerstvolgende moment zal in het voorjaar van 2024 zijn, als ik uw Kamer de jaarverantwoordingen van NS en ProRail toestuur.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen