

Vergaderjaar 2009–2010

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 218

## BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 maart 2010

Hierbij bied ik u het Vervoerplan 2010 van de Nederlandse Spoorwegen en het Beheerplan 2010 van ProRail aan<sup>1</sup>. Ik heb ingestemd met de onderdelen van het Vervoerplan 2010 en het Beheerplan 2010 welke aan instemming zijn onderworpen en als zodanig in de bijgevoegde documenten zijn aangegeven.

Naar aanleiding van eerdere versies van het vervoerplan en beheerplan heb ik uitvoerig met NS en ProRail overlegd over hun ambities voor 2010 en de onderbouwing daarvan. NS heeft haar plan naar tevredenheid aangepast, waardoor ik ermee kan instemmen.

Vanwege het belang dat ik hecht aan blijvende kwaliteitsverbetering heeft NS op mijn aandringen de ambities/grenswaarden van de volgende indicatoren uit het Vervoerplan 2010 alsnog naar boven aangepast:

- *het klantoordeel op tijd rijden;*
- *het klantoordeel informatie bij ontregeling; en*
- *informatie in de trein bij ontregelingen (ongewogen).*

Ik ben met name verheugd dat NS de ambitie voor indicator *informatie in de trein bij ontregelingen (ongewogen)* fors heeft bijgesteld. Over 2009 bedroeg de grenswaarde 35%. Het oorspronkelijke ambitieniveau van 36% dat NS voor 2010 in gedachten had is door NS nu bijgesteld naar 40% (eindbeeld 2010). Ik stel dat zeer op prijs. Niets is frustrerender dan stilstaan in een weiland zonder te weten wat de oorzaak is en wat de vertraging is die wordt opgelopen. NS neemt om deze ambitie te behalen verschillende maatregelen om ervoor te zorgen dat conducteurs ook tijdig omroepen. Daarvoor is ook van belang dat de informatievoorziening bij ontregelingen van ProRail aan NS op orde is. Ik ben over verbeteringen hiervan met ProRail en NS in gesprek.

Ook ProRail heeft het Beheerplan 2010 naar tevredenheid aangepast. In het Beheerplan 2010 van ProRail is de grenswaarde voor *beschikbaarheid* op 99,53% vastgesteld. Het aandeel *onderhoud* is daarbij verlaagd naar 0,26%. Tevens zijn hogere waarden afgesproken bij *sociale veiligheid, reisinfo bij ontregelingen en maatregelen toegankelijkheid*. Verder is

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

in lijn met het advies van McKinsey en in lijn met de wens van de vervoerders de indicator *treinpad* geïntroduceerd.

### **Adviestafels**

In het nota-overleg op 12 oktober 2009 heb ik met de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat gesproken over het Kabinetstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving. Tijdens het overleg heeft mevrouw Van Gent een motie ingediend (Kamerstuk 31 843, nr. 6). Deze motie vraagt de regering in de Spoorwegwet vast te leggen, dat de spoorsector niet zonder verantwoording kan afwijken van de punten die door de regio's in bestuurlijke overleggen zijn ingebracht. Ik heb toegezegd u per brief nader te informeren over het onderwerp van de motie. Hieronder ga ik in op dit onderwerp.

NS en ProRail zijn verplicht jaarlijks een vervoerplan respectievelijk een beheerplan te maken. In de vervoerconcessie is geregeld dat NS overleg dient te voeren met de decentrale overheden (zie artikel 7, 8 en 25 van de vervoerconcessie) en is opgenomen dat de adviezen en de manier waarop ermee is omgegaan onderdeel uitmaken van het vervoerplan. In de Spoorwegwet zal het gekwalificeerd adviesrecht met marginale toetsing worden opgenomen voor de gerechtigden (artikel 57 van de Spoorwegwet) – vervoerders en concessieverlenende decentrale overheden – op het integrale beheerplan. Gekwalificeerd adviesrecht houdt in dat ProRail slechts onderbouwd kan afwijken van de adviezen. Marginale toetsing houdt in dat indien decentrale overheden niet tevreden zijn over de wijze waarop ProRail met de adviezen is omgegaan, zij de rechter kunnen laten toetsen of de onderbouwing van ProRail adequaat is als ondersteuning van het genomen besluit. Dit is een procedurele toets. In de beheerconcessie zal worden opgenomen dat de adviezen en de manier waarop ermee is omgegaan onderdeel uitmaken van het beheerplan zoals dat mij ter instemming wordt voorgelegd.

Er is in het kabinetsstandpunt sprake van twee soorten bestuurlijk overleg. Dat zijn de nieuwe adviestafels over het beheerplan en het vervoerplan, en de halfjaarlijkse overleggen over het MIRT die ik samen met enkele collega's voer met de regio's. De adviestafels worden ingesteld met het doel om opdrachtgevende overheden voor openbaar vervoer over zowel het ingediende beheerplan als het ingediende vervoerplan hun advies te kunnen laten geven. Ik zal voor deze adviestafels de betrokken koepels, IPO en SkVV, uitnodigen.

De decentrale overheden kunnen, indien zij inhoudelijk niet tevreden zijn over wat beide spoorpartijen met hun inbreng hebben gedaan of de weergave ervan in het beheer- en het vervoerplan onvoldoende is, hun standpunt op de nieuwe adviestafels neerleggen. De resultaten van ons gesprek aan de adviestafels, neem ik als concessieverlener van ProRail en NS mee in de beoordeling van beider jaarplannen. Als ik de Kamer informeer over mijn instemming met beheer- en vervoerplan zal ik in de begeleidende brieven inhoudelijk ingaan op de ingebrachte adviezen. Daarmee lijkt mij dat decentrale partijen verzekerd kunnen zijn van voldoende bewaking van hun inbreng. Bovengeschetste procedure zal voor het eerst voor het vervoerplan en het beheerplan voor 2011 worden toegepast.

In het kader van de halfjaarlijkse MIRT-overleggen spreken rijk en regio's elkaar over de uitvoering in de regio van toezeggingen gerelateerd aan de gebiedsagenda's. Deze overleggen zijn gericht op het maken van afspraken. Met deze MIRT-overleggen is inmiddels ervaring opgedaan. U wordt elk half jaar op de hoogte gesteld van alle afspraken en wij spreken

elkaar daarover in de Kamer. Afspraken uit de bestuurlijke MIRT-overleggen moeten worden nagekomen en daarop ben ik aanspreekbaar.

Met deze bestuurlijke overleggen en de verankering van de rol van de decentrale overheden in het instemmingsproces voor het beheerplan en vervoerplan ontstaat een duidelijk kader waarbinnen de spoorsector niet zonder verantwoording kan afwijken van voorstellen van de regio's en waarbinnen de punten van decentrale overheden over de spoorsector op bestuurlijk niveau de aandacht zullen kunnen krijgen die zij verdienen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings