

Vergaderjaar 2013–2014

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 474

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 maart 2014

Samen werken aan «Netwerk Nederland – OV op het goede spoor»¹. Met dit tweede deel van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA deel 2) schets ik de aanpak om de prestaties van het spoor en de aansluiting daarvan op het regionaal en lokaal OV te verbeteren. Het bevat een operationele uitwerking en beleidsmatige keuzes over de visie, ambities en doelen die ik in februari 2013 met uw Kamer heb gedeeld².

De belangrijkste aanleiding is het rapport van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Commissie Kuiken) waarin geconcludeerd wordt dat het ontbreekt aan een lange termijn visie. Daarnaast versterkten verstoringen op het spoor en de behoefte aan een betere verbinding tussen spoor en regionaal en lokaal OV, de noodzaak van visievorming en beleidskeuzes. In de LTSA deel 2 zijn ook recente ontwikkelingen zoals de voorstellen voor het 4^e Spoorpakket, de quick scan personenvervoer van de Autoriteit Consument & Markt (ACM) en mijn toezeggingen aan de Kamer omtrent stations meegenomen.

Met deze beleidsvisie en uitwerking presenteer ik u het kader voor de ontwikkelingen op de middellange termijn tot en met 2028.

Totstandkoming LTSA deel 2

Twee externe commissies (Critical Review Team en Klankbordgroep) hebben mij ondersteund bij de totstandkoming van de LTSA deel 2. Het advies van deze commissies onder leiding van Wim Kuijken is verwoord in het eindverslag «Sturen op verbindingen» (bijlage B).

Tijdens verschillende consultatierondes is uitvoerig gesproken met alle decentrale overheden, (regionale) vervoerders, de infrastructuurbe-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

² (Kamerstuk 29 984, nr. 384).

heerder, de goederenvervoersector en reizigersorganisaties. Dit heeft bijgedragen aan de uitwerking van de LTSA deel 2 en een gezamenlijke uitvoeringsagenda opgeleverd. Ze vormt het startpunt om de komende jaren gezamenlijk met partijen de OV-en spoorgoederenketen te optimaliseren en te overleggen over concessieoverstijgende- en andere afstemmingsvraagstukken.

Belangrijkste uitdagingen

De belangrijkste uitdagingen die ik aanpak met de LTSA deel 2 zijn:

- *Betere afstemming tussen OV-partijen voor een optimale deur-tot-deur reis.*

Kern van de ambitie is een optimale reis «van deur tot deur». Het Rijk wil op landelijk niveau OV-systemen beter laten aansluiten, om een «Netwerk Nederland» te creëren. Daarbij is het bepalen van de belangrijkste knooppunten en OV-poorten (in Randstad en regio's) in het spoornetwerk cruciaal. Beter aansluitingen tussen trein, tram, bus en metro maken het netwerk sterker en het OV aantrekkelijker. Het waarmaken van deze ambitie vereist intensieve samenwerking en betrokkenheid van veel partijen: Rijk, decentrale overheden, NS, FMN-partijen (Arriva, Connexion, Syntus en Veolia), ProRail, stad- en streekvervoerders en reizigersorganisaties (zoals Rover). Daarom zijn het inrichten van landsdelige- en landelijke OV- en spoortafels en het opnemen van gelijklopende afspraken in de vervoerconcessies cruciale instrumenten. De plannen en ideeën vanuit de diverse partijen worden zoveel mogelijk met elkaar verbonden.

- *Eerst beter, dan meer*

Nederland heeft één van de drukst bereden sporen ter wereld, veel treinen rijden op tijd en het vervoer over het spoor is veilig. De komende jaren moeten de prestaties nog beter, met name in de spits in de Randstad. Vervolgens kunnen de frequenties worden verhoogd. Gelet op de problematiek van de afgelopen jaren is deze volgtijdelijkheid logisch. De ambitie uit PHS blijft het uitgangspunt voor toekomstige investeringen. De hiervoor benodigde aanpassingen in de infrastructuur leveren een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor.

ProRail en vervoerders zullen bij het maken van dienstregelingen en het beoordelen van de capaciteitsaanvragen, meer rekening houden met de betrouwbaarheid. Het kabinet wil dat reizigers zo min mogelijk te maken krijgen met uitval van treinen, lange vertragingen of «zwarte dagen». Uitvoerbaar onder nagenoeg alle weersomstandigheden én in de toekomst met hogere frequenties staat voorop. Samen met het gezamenlijke voorstel van NS, ProRail, FMN-partijen en spoorgoederenvervoerders voor de be- en bijsturing, levert dit belangrijke bouwstenen op om de betrouwbaarheid verder te verhogen. Op korte termijn wordt ingezet op het terugdringen van rood sein passages met het STS-verbeterplan (waaronder de verdere uitrol van ATB vv). Door de invoering van ERTMS moderniseert het veiligheidssysteem en verbetert het veiligheidsniveau nog verder. Ook voor het terugdringen van incidenten rond overwegen is een landelijk verbeterprogramma gemaakt, dat vanaf dit jaar wordt uitgevoerd.

- *Betere toegang tot stations voor alle vervoerders.*

Alle vervoerders worden in staat gesteld om hun klanten goed te informeren, gebruik te maken van diensten en voorzieningen, en zich te profileren op de stations waar hun treinen stoppen. Het Rijk waarborgt dat dit eerlijk gebeurt en de ACM houdt hier toezicht op. Onderzocht wordt of een scheiding tussen eigendom en exploitatie van stations hieraan kan bijdragen en wat de effecten hiervan zijn.

- *Concurrentiepositie goederenvervoer verbeteren*

Het spoorgoederenvervoer is van groot belang voor de Nederlandse havens, industriegebieden en logistieke centra. Het Rijk kiest voor een focus op de belangrijkste internationale goederencorridors, een betere benutting van de treinpaden en een maximale inzet van de Betuwe-route. Goederenvervoer blijft ook op het gemengde net rijden en krijgt stimulansen om de beschikbare capaciteit beter te benutten. De kwaliteit en de flexibiliteit van het aanbod van treinpaden stijgt. Om de ambities te realiseren is maximale samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder, de spoorgoederen-vervoerders, de verladers en de havens nodig.

- *Cultuuromslag nodig*

De focus van de spoorbedrijven moet zich verleggen naar publieke dienstverlening. ProRail is de publieke uitvoeringsorganisatie voor de infrastructuur, verkeersleiding en capaciteitsverdeling. NS is de maatschappelijke dienstverlener op het spoor bij wie de reizigers op plaats één, twee én drie staan. ProRail en NS dienen ook het gedrag te vertonen dat past bij hun grote maatschappelijke verantwoordelijkheid.

- *Scherpere sturing door de overheid, geen wijziging in de ordening*

Tot nu toe stuurde lenM uitsluitend op gemiddelde jaarprestaties. Dit voldoet niet meer. Het is de taak van de overheid om de wensen van reizigers te vertalen naar voor de reiziger herkenbare prestaties en daar op te sturen. Een eenduidig en rolvast optreden als concessieverlener, wetgever en aandeelhouder is daarbij cruciaal. Vanuit deze rollen moet op dezelfde doelen worden gestuurd. lenM stuurt als concessieverlener scherper op voortdurende verbetering, zonder zelf het stuur over te nemen. Ze rekt streng af op een heldere set prestaties die periodiek worden herzien. Als aandeelhouder in ProRail gaat lenM haar zeggenschap bij benoemingen van bestuurders en commissarissen actiever invullen dan voorheen.

Het kabinet kiest gelet op het grote belang van een betere samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder en alle vervoerders bewust voor scherpere sturing en niet voor ingrijpen in de ordening. ProRail en NS krijgen een steviger brug tussen hen in. Daarmee worden de weeffouten van de al te strikte scheiding uit het verleden hersteld.

Het vervolproces

De LTSA deel 2 vormt een beleidskader en bevat beleidskeuzes en prioriteiten, die moeten passen binnen de budgettaire kaders. De vervolgacties en afspraken zijn opgenomen in de uitvoeringsagenda bij de LTSA deel 2 (bijlage C). Belangrijke onderdelen daarin voor de komende maanden zijn:

- Vervoer- en beheerconcessie: deze zullen in april ter consultatie aan consumentenorganisaties worden verzonden. De Kamer ontvangt deze ook.
- Kabinetbesluit voorkeursbeslissing ERTMS (april)
- Integratie van het operationeel spoorconcept met regionaal-, stadsvervoer en het spoorgoederenvervoer door lenM, ProRail en NS in nauwe samenspraak met decentrale concessieverleners en regionale vervoerders (oktober).
- Herijking van programma's en projecten (besluitvorming eind 2014)

Daarnaast heb ik aan de voorzitters van beide raden van commissarissen en beide raden van bestuur van ProRail en NS gevraagd hoe de samenwerking tussen ProRail en NS verder kan worden verbeterd op een pragmatische wijze. Een voorstel hiertoe ontvang ik voor 1 oktober 2014.

Tot slot

Met de LTSA deel 2 wordt aan een aantal toezeggingen en moties van uw Kamer invulling gegeven. Deze staan vermeld in bijlage J.

Samen met alle betrokken partijen ga ik werken aan een nog beter vervoersproduct voor de reizigers en de verladers.

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