

Vergaderjaar 2014–2015

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 533

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 september 2014

Met deze brief vul ik een aantal toezeggingen aan uw Kamer in. Het betreft de audit op de prestatie-indicatoren van de ontwerpconcessies, de positie van NS bij decentrale spoorconcessies, de planning van de inbouw van toiletten in Sprinters en toezegging uit het AO HSL-Zuid.

Audit en Consultatie prestatie-indicatoren

Conform de motie De Boer/Hoogland¹ heeft een onafhankelijk bureau (KPMG) een audit uitgevoerd op de definities, meetmethoden en instelwaarden van de prestatie-indicatoren in de vervoerconcessie en de beheerconcessie.

Een deel van de instelwaarden was in de concept-ontwerpconcessies die ter consultatie waren voorgelegd nog niet opgenomen. In de ontwerpconcessies zijn deze bodem- en streefwaarden nader ingevuld. Deze heeft u op 1 september jl. ontvangen voor de wettelijke voorhangprocedure. De bijlage is parallel opnieuw voorgelegd aan de partijen die daartoe aangewezen zijn in de wetgeving. Consumentenorganisaties in het LOCOV, KNV, Veolia, NS en ProRail hebben in dit kader een schriftelijke reactie ingebracht.

In vervolg op mijn eerdere toezegging informeer ik uw Kamer voor het AO Vervoer en Beheer Hoofdrailnet (ontwerpconcessies) over de resultaten van de audit en de consultatie.

Hoofdconclusie van de audit is dat er sprake is van heldere definities en dat de gehanteerde meetmethoden en instelwaarden hier goed op aansluiten. Ten aanzien van de instelwaarden van zowel bodem- als streefwaarden luidt de conclusie dat de waarden in het algemeen voldoende ambitieus zijn en er voldoende uitdaging in zit om deze

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 497.

waarden te realiseren. Wel wordt geadviseerd de instelwaarden uit te drukken in decimalen, omdat hiermee een nauwkeuriger beeld ontstaat en ook de ontwikkeling van het cijfer, met de al dan niet gehanteerde verbetering hierin, beter kan worden gemonitord.

Het advies ten aanzien van de decimalen is overgenomen. In de bijlage 1² bij deze brief treft u de aanbevelingen van de auditor aan, inclusief de nadere wijze waarop hieraan opvolging wordt gegeven. Bijlage 2³ is de audit van KPMG.

De consultatie geeft geen aanleiding om de bodem- en streefwaarden van de prestatie-indicatoren in de vervoer- en beheerconcessie aan te passen. De reacties uit de consultatie van de indicatoren bevestigen het beeld dat de prestatie-indicatoren van zowel de vervoer- als de beheerconcessie een afgewogen set van indicatoren betreffen, met voldoende ambitie. Uit de reacties komt een aantal waardevolle suggesties naar voren voor de nog te ontwikkelen indicatoren, welke zullen worden geagendeerd in de gesprekken met ProRail en NS bij de verdere doorontwikkeling van de indicatoren. Bij de totstandkoming van die nieuwe prestatie-indicatoren zullen de consumentenorganisaties worden betrokken. Wel wordt naar aanleiding van de consultatie een aantal tekstuele aanpassingen doorgevoerd in de bijlage van de concessie. De aangepaste tekst met wijzigingen vindt u bijgevoegd (bijlage 3⁴).

In de bijlage 4⁵ bij deze brief treft u de voornaamste opmerkingen en suggesties die zijn gedaan in het kader van de consultatie en hoe hiermee wordt omgegaan.

Positie NS bij decentrale spoorconcessies

Zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 10 juni dit jaar⁶ moet NS zich focussen op het hoofdrailnet. Daarbij past dat NS niet meedingt naar de nieuwe vervoerconcessies voor het spoor die in Nederland op de markt komen, tenzij er substantiële samenloop is met het hoofdrailnet. De Minister van Financiën en ik hebben afgelopen zomer met NS vastgelegd wanneer er sprake is van substantiële samenloop. Onder substantiële samenloop wordt verstaan «voor minimaal drie gezamenlijk bediende stations is er samenloop tussen regionale treinen en treinen van NS.» Als een regionale concessie uit meerdere trajecten bestaat, dan is er sprake van substantiële samenloop als deze situatie zich voordoet op een van de trajecten.

Naar regionale multimodale concessies waarbinnen treinvervoer en bus en/of tram wordt gecombineerd, maar waarbinnen het regionale treinvervoer geen substantiële samenloop heeft met het vervoer over het hoofdrailnet, mag NS niet meedingen.

Planning inbouw toiletten in Sprinters

Mede naar aanleiding van de uitdrukkelijke wens vanuit uw Kamer heb ik met NS afgesproken dat in de nieuwe Sprinters (SLT, Sprinter Light Train) die zijn geleverd zonder toilet alsnog een toilet zal worden ingebouwd. Het gaat om 131 treinstellen. In een Algemeen Overleg in maart 2011 is uw Kamer toegezegd dat in 2025 de ombouw afgerond zal zijn.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 489.

In een AO heb ik toegezegd om in september de planning van NS voor het inbouwen van toiletten in de Sprinters die nog geen toilet hebben met uw Kamer te delen. Dat doe ik bij dezen.

NS hanteert voor de inbouw van de toiletten in de SLT's de volgende uitgangspunten:

- Het betreft één toilet per treinstel;
- Het toilet is rolstoeltoegankelijk;
- Het betreft een toilet met bioreactor;
- Het betreft een bestaand concept dat aangepast wordt voor inbouw in SLT.

Volgens de huidige planning begint NS in het eerste kwartaal van 2018 met het inbouwen van een toilet in het eerste treinstel. Vervolgens worden vanaf het tweede kwartaal 2018 tot en met het tweede kwartaal 2021 elk kwartaal 10 treinstellen voorzien van een toilet. Medio 2021 zullen alle treinen een toilet hebben, afgezien van enkele oude Sprinters die volgens afspraak niet meer worden aangepast. Dit is dus ruim eerder dan het eerder toegezegde jaar 2025.

NS is momenteel in onderhandeling met verschillende leveranciers voor de inbouw van de toiletten in de SLT treinstellen. De verwachting is dat NS voor het einde van dit jaar een keuze maakt voor een leverancier en een aanpak. Zodra er sprake is van een formele opdracht, wordt de planning concreter en zekerder.

Als nadere toelichting op het inbouwtempo geldt dat NS bijna al het materieel inzet, om voldoende vervoercapaciteit te hebben om de dienstregeling op een goede manier uit te voeren. Er is nauwelijks nog materieel in reserve. In dit licht kan NS slechts een beperkt aantal SLT-treinstellen tegelijkertijd uit de roulatie nemen voor onderhoud en/of ombouw. Om de reizigershinder als gevolg van volle treinen te beperken heeft NS gekozen voor een ombouwschema van 10 treinstellen per kwartaal.

Daarnaast betreft het inbouwen van toiletten in de SLT treinstellen een complexe operatie. Een bestaand type toilet wordt nu ingebouwd in een nieuw type treinstel dat niet is ontworpen voor het plaatsen van toiletten. Het integreren hiervan vraagt om zorgvuldigheid in alle fasen van het (aanbestedings)project. Dit heeft consequenties voor de doorlooptijd. Overigens moeten de SLT-treinen na de inbouw van de toiletten, zoals na elke aanpassing die de constructie van het treinstel raakt, ook opnieuw worden goedgekeurd voor toelating op het spoor door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

HSL-Zuid

Handhaving- en Geld Terug Bij Vertraging-regeling IC Direct

Tijdens het debat sprak ik uw Kamer over de prestaties op de HSL en specifiek over de IC direct (Amsterdam – Breda). In 2013 waren de prestaties op twee indicatoren onvoldoende: klanttevredenheid en uitval van treinen. In de eerste helft van 2014 zijn de prestaties nog niet op het gewenste niveau. Ik heb in het debat toegelicht dat zowel NS als ProRail inmiddels maatregelen hebben genomen om de uitval van IC direct weer omlaag te brengen. NS verwacht dat dit het komend half jaar zal leiden tot een daling van de gemiddelde uitval.

In de nieuwe concessie is een werkwijze afgesproken, waarbij NS bij achterblijvende prestaties een boete opgelegd krijgt, waarvan het bedrag

ten goede komt aan de reiziger. Dit instrument is gekozen omdat hiermee direct ingegrepen kan worden bij achterblijvende prestaties, op een manier waarop de reiziger die hinder ondervindt van de achterblijvende prestaties direct profiteert.

Met het oog op de achterblijvende prestaties van de IC direct op de HSL-Zuid in 2013 en 2014 heb ik een indringend gesprek gevoerd met de CEO van NS. Hij is met mij van mening dat de prestaties niet zijn (geweest) wat de reiziger mag verwachten. Ik heb daarom met NS afgesproken dat zij een bedrag van 2 miljoen euro vrijmaakt.

De helft van dit bedrag (1 miljoen euro) wordt ingezet om de specifieke Geld Terug Bij Vertraging-regeling voor de IC Direct tot en met 2016 te behouden. Dat wil zeggen dat bij een vertraging van 15 tot 30 minuten de helft van het bedrag van het treinkaartje (inclusief toeslag) teruggevraagd kan worden en vanaf 30 minuten het gehele bedrag.

Hoewel NS verwacht dat de prestaties eerder zullen verbeteren ben ik tot deze termijn gekomen, omdat de reiziger al geruime tijd last heeft van de tegenvallende prestaties en omdat ik NS pas wil toestaan om de regeling te harmoniseren met de regeling die nu geldt voor het hoofdrailnet als uit verantwoordingsrapportages blijkt dat de prestaties aan de norm voor reizigerspunctualiteit op de HSL voldoen⁷.

Voor de resterende 1 miljoen euro heb ik NS gevraagd om, in de geest van de nieuwe vervoerconcessie, in overleg met de consumentenorganisaties een voorstel te doen voor de besteding van dit bedrag in lijn met de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Ik zal u voor het kerstreces informeren over de voortgang hiervan.

Met deze afspraak geef ik invulling aan de handhaving van de prestaties op de HSL over 2013 en 2014. Uiteraard zal ik ook scherp monitoren of de maatregelen die NS genomen heeft, leiden tot een verbetering van de prestaties. Ik verwacht dat de prestaties in 2015 weer op het afgesproken niveau zijn.

Schriftelijke reactie NS op audit Intercity Nieuwe Generatie

Voor het zomerreces heb ik uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de audit op het onderzoek van NS in het kader van de studiefase van de verwerving van nieuw intercity materieel voor de binnenlandse corridors van de HSL⁸.

NS heeft, conform de motie De Boer/Hoogland⁹, in haar onderzoek ondermeer grondig gekeken naar de meest ambitieuze, maar tegelijkertijd realistische instroomplanning en naar de snelheid van dit materieel.

De hoofdconclusie van de audit is, dat er vertrouwen is in de diepgang en volledigheid van de huidige aanpak van het materieelproject. De audit stelt ook vast dat geleerde lessen uit eerdere materieelprojecten, waaronder de V250, zijn meegenomen. Uit de audit komt een aantal aanbevelingen naar voren om projectmanagement en het transparant vastleggen van kennis en besluiten beter te borgen.

Tijdens het debat op 11 september werden vragen gesteld over de wijze waarop NS met deze aanbevelingen omgaat en welke lessen geleerd zijn

⁷ Deze prestatie-indicator in de nieuwe vervoerconcessie omvat zowel uitval als punctualiteit.

⁸ Kamerstuk 22 026 nr. 461.

⁹ Kamerstuk 22 026, nr. 454.

uit eerdere materieelprojecten. Naar aanleiding hiervan heb ik toegezegd NS te vragen mij daarover schriftelijk te informeren en deze reactie voor 1 oktober aan uw Kamer te doen toekomen.

De brief van NS over de wijze waarop NS invulling geeft aan de aanbevelingen uit de audit is als bijlage 5¹⁰ bij deze brief meegestuurd. De daarin genoemde beheersmaatregelen geven vertrouwen dat NS de aanbevelingen uit het auditrapport oppakt en meeneemt bij de aanpak van het materieelprogramma.

Gestrande treinen

Ik heb toegezegd de Kamer nader te informeren over de vraag waarom evacuatie van gestrande treinen en herstel van de treindienst op de HSL langer duurt dan op het hoofdrailnet. Ontruiming op de HSL-Zuid kost in de praktijk meer tijd dan op het hoofdrailnet. Dit komt door een aantal specifieke kenmerken van de HSL die niet of in mindere mate voor het hoofdrailnet gelden. Het tracé van de HSL is niet op alle punten goed bereikbaar, zeker niet voor bussen. Voorts zijn vanwege de hoge snelheid in tunnels (en op de vrije baan), het beperkte zicht door de vele kunstwerken, de afwijkende bovenleidingspanning (25 kV) en het beveiligingssysteem (ETCS) strenge veiligheidsprocedures nodig, zowel voor het inzetten van evacuatietreinen als het fysiek ontruimen van gestrande treinen. NS en ProRail evalueren sinds een half jaar alle gestrande treinen op de HSL. Inmiddels zijn maatregelen genomen om quick-wins te realiseren.

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

¹⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.