



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Netwerk Nederland

OV op het goede spoor

Lange Termijn Spooragenda deel 2



# Netwerk Nederland

OV op het goede spoor

Lange Termijn Spooragenda deel 2

# Samenvatting

Het spoor is van essentieel belang voor de bereikbaarheid van Nederland. Spoorvervoer is duurzaam en kan met weinig ruimtebeslag massale vervoerstromen aan. Dankzij een landelijk en goed verbonden netwerk van stations (tot in de kern van de stedelijke agglomeraties) houdt het spoor stedelijke gebieden bereikbaar. Het spoor draagt bij aan economische activiteit en is een factor in de ruimtelijke ordening van Nederland. Daarnaast ontsluit het spoor zee- en binnenhavens en is het een essentiële vestigingsplaatsfactor voor verladers.

## **Van doelen en ambities naar beleids- en operationele keuzes...**

In februari 2013 presenteerde het Rijk met het eerste deel van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA 1) haar visie op het spoor en bijbehorende ambities en doelen tot 2028. In dit tweede deel (LTSA 2) zijn de belangrijkste toekomstige opgaven en gemaakte keuzes uiteengezet. In de uitvoeringsagenda van de LTSA 2 zijn alle acties en afspraken opgenomen die de komende periode door het Rijk, decentrale overheden en sector zullen worden uitgevoerd. Hiermee schetst het Rijk de noodzakelijke randvoorwaarden en de aanpak om de prestaties van het spoor te verbeteren. Dit biedt duidelijkheid aan de sector en decentrale overheden om de komende jaren gezamenlijk invulling te geven aan én te investeren in de verbeteropgave die er ligt.

## **...waarbij de klantwens centraal wordt gesteld...**

Reizigers vragen om een openbaar vervoersysteem waarmee zij zich snel, frequent, rechtstreeks, comfortabel en punctueel kunnen verplaatsen, zowel in de spits als in de daluren. Alleen dan is het OV en het spoor voor hen een aantrekkelijke vervoersoptie. De wensen van verladers en spoorgoederenvervoerders worden grotendeels bepaald door de groeiambitie en –strategie van de havens. Verladers en vervoerders hebben behoefte aan voldoende (infrastructuur)capaciteit, flexibiliteit, betrouwbaarheid, prijsdifferentiatie in de gebruiksvergoeding en interoperabiliteit (samenwerken en aansluiten van verschillende systemen en netwerken) op het spoor in heel Europa.

## **...met als gezamenlijke focus; het optimaliseren van de reis van 'deur tot deur'...**

Kern van de ambitie is een optimale reis 'van deur tot deur'. Het waarmaken van deze ambitie vereist intensieve samenwerking en betrokkenheid van veel partijen:

(Rijks)overheid, NS, FMN-partijen (Arriva, Connexion, Syntus en Veolia), ProRail, stad- en streekvervoerders en reizigersorganisaties (zoals Rover). Alle partijen zijn van elkaar afhankelijk en hebben dus een gezamenlijk belang. Het inrichten van landsdelige- en landelijke OV- en spoortafels en het opnemen van gelijklopende afspraken in de vervoerconcessies zijn cruciale instrumenten om beter samen te werken. Elke partij heeft een eigen verantwoordelijkheid, maar iedereen werkt samen aan hetzelfde doel: een betere samenwerking en een betere reis 'van deur tot deur'.

#### **...door de potentie van 'Netwerk Nederland' ten volle te benutten...**

Naast samenwerking is de kwaliteit van het gehele OV-netwerk bepalend voor het waarmaken van de ambitie. De keten is zo sterk als de zwakste schakel. In de keten is het hoofdrailnet de ruggengraat. In de aansluiting op regionaal en internationaal spoorvervoer en op tram-, bus- en metroverbindingen is nog veel winst te behalen. Door alle OV-systemen beter op elkaar aan te sluiten, versterken ze elkaar. Het Rijk wil dit, waar nodig en gewenst, op landelijk niveau doen 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 op het onderliggende OV maken het netwerk sterker en het OV aantrekkelijker.

#### **...en allereerst een betrouwbaar en veilig spoorproduct aan te bieden...**

Deze ambitie moet samengaan met de randvoorwaarde dat het spoor betrouwbaar en veilig is, zowel in spits- als daluren, van winter tot herfst en overal in Nederland. De veiligheid van het Nederlandse spoor ligt op een hoog niveau. Wat gemiddelde prestaties betreft, behoort het Nederlandse spoor tot één van de beste spoorssystemen in de wereld. Dit moet minimaal zo blijven. Onverwachte uitval van treinen, lange vertragingen en 'zwarte dagen' als gevolg van winterweer bepalen in belangrijke mate het oordeel van reizigers en verladers. Verstoringen op drukke trajecten in de spits (bijvoorbeeld in de Randstad) hebben enorme impact op reizigers. Die verstoringen moeten zo snel mogelijk worden opgelost, de nadelige effecten moeten zoveel mogelijk worden beperkt en reizigers moeten zo snel en betrouwbaar mogelijk worden geïnformeerd. De ontevredenheid bij reizigers over verstoringen is groot. Een 'gemiddelde goede prestatie' is niet goed genoeg. Omdat de groei van het aantal reizigers in de komende jaren doorzet, bereikt het huidige spoorstelsel de grenzen van de capaciteit. De robuustheid, flexibiliteit en capaciteit moet dus worden vergroot. Investerings moeten daarom altijd gericht zijn op het maximaal uitvoeren van de doelen van de LTSA.

#### **...door reizigers hoogfrequent en rechtstreeks van A naar B te brengen...**

Bij toekomstige investeringen zal daarnaast ook rekening moeten worden gehouden met uiteenlopende wensen van reizigers. Forenzen, scholieren/studenten en zakelijke reizigers willen zo snel mogelijk van A naar B reizen. Dit wordt in de toekomst beter mogelijk door tussen de belangrijkste economische gebieden de frequentie van treinen te verhogen. Reizigers kunnen op die trajecten zonder spoorboekje reizen. Recreatieve reizigers en ouderen hechten vooral aan rechtstreekse verbindingen. Hieraan komt het toekomstig spoorstelsel ook tegemoet. Over de mate van rechtstreeksheid in relatie tot de vervoerbehoefte in de spits in de Randstad wordt nog een aanvullende analyse uitgevoerd.

#### **...op een snelle en comfortabele manier...**

Ook de snelheid en het comfort van de treinreis worden beter. Het Rijk zet voor de verbetering van de reis van deur tot deur in op betere aansluitingen, hogere frequenties, rechtstreekse verbindingen en het verhogen van de snelheid van treinen. Bij een snelle en comfortabele reis horen goede voorzieningen op stations en een eenvoudig betaalsysteem. Actuele en multimodale reisinformatie wordt vanzelfsprekend. Reistijd wordt hierdoor zowel werktijd als 'kwaliteit'.

### **...en verladers het spoor zien als een concurrerende verbinding van en naar het achterland...**

Het kabinet streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In 2040 moet Nederland beschikken over uitstekende logistieke verbindingen van de Nederlandse (zee- en binnen)havens, industriegebieden en logistieke centra. Het spoorgoederenvervoer is een cruciale schakel in de achterlandverbindingen en daarmee van groot belang voor de Nederlandse economie en de internationale concurrentiepositie. Om deze functie waar te blijven maken en toekomstige groei op te vangen is voldoende flexibele en betrouwbare ruimte op het spoor nodig.

Het Nederlandse spoor is één van de drukst bereden sporen ter wereld. De capaciteit moet dus goed worden benut. De eisen vanuit reizigersvervoer en goederenvervoer zijn verschillend. Beide worden voor een deel op hetzelfde spoor afgewikkeld. Waar reizigersvervoer vaste dienstregelingen kent, is het goederenvervoer meer vraaggericht (en heeft dus meer flexibiliteit nodig). Het Rijk kiest voor een focus op de belangrijkste internationale goederencorridors, een betere benutting van de treinpaden en maximaal gebruik van de Betuweroute. Goederenvervoer blijft ook op het gemengde net rijden en krijgt stimulansen om de capaciteit beter te benutten. De kwaliteit en de flexibiliteit van het aanbod van treinpaden stijgt. Aangezien de marges in de goederenmarkt gering zijn, is prijs een belangrijke factor bij de keuze voor vervoer over spoor, weg of water. Om de ambities te realiseren is maximale samenwerking tussen de infrastructuurbeheerder, de spoorgoederenvervoerders, de verladers en de havens noodzakelijk.

### **...door te kiezen voor 'eerst beter, dan meer'...**

ProRail en NS zijn, als concessiehouders, gevraagd gezamenlijk een toekomstbestendig operationeel spoorconcept te ontwikkelen, waarmee een kwalitatief beter spoorproduct voor de reiziger (en verlader) geleverd kan worden. Zij willen een dienst leveren die tegemoet komt aan de toenemende mobiliteitsbehoefte en aan de klantwensen. Ze kiezen daarbij voor de strategie 'Eerst beter, dan Meer': met name de betrouwbaarheid moet verder verbeteren, voordat de frequenties van treinen kunnen worden verhoogd. Het Rijk steunt deze keuze, maar vindt net als Critical Review Team (CRT) en Klankbordgroep (KG) dat de operationele uitwerking op een aantal punten een verdiepingsslag verdient. De ambitie uit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) blijft het uitgangspunt voor toekomstige investeringen. De hiervoor benodigde infrastructurele aanpassingen leveren namelijk ook een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de betrouwbaarheid en veiligheid. Eind 2014 wordt over de herijking van programma's en projecten besloten. Het Rijk stelt als randvoorwaarde dat de samenhang tussen projecten en programma's - binnen de budgettaire kaders - verzekerd is. Integraliteit is dus het sleutelwoord. Een investeringscommissie vervult hierin een zwaarwegende expertrol, door besluiten te objectiveren en af te wegen langs de gedeelde doelstellingen uit de LTSA.

### **...en dus de basiskwaliteit te verhogen naar 'altijd en overal voldoende betrouwbaar'...**

In de operationele uitwerking maken ProRail en NS de vertaalslag naar de praktijk. De betrouwbaarheid van het spoor kan worden vergroot door (onder andere) de afwijkingen ten opzichte van de planning (de zgn. spreiding in de uitvoering) te verkleinen, vooral op belangrijke corridors in de brede Randstad. ProRail, NS en andere vervoerders zullen, bij het maken van dienstregelingen en het beoordelen van de capaciteitsaanvragen, meer rekening houden met de uitvoerbaarheid en de betrouwbaarheid. Het belang van de klanten is hierbij altijd het uitgangspunt. Tevens is het noodzakelijk dat ProRail de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur verhoogt. NS verbetert de betrouwbaarheid van het treinmaterieel. Gezamenlijk zorgen ProRail en vervoerders ervoor dat het plan (dienstregeling inclusief bijbehorende materieel- en personeelsinzet) geheel uitvoerbaar is onder nagenoeg alle weersomstandigheden én in de toekomst (met hogere frequenties). Samen met het gezamenlijk voorstel van NS, ProRail, FMN-partijen en spoorgoederenvervoerders voor de 'be- en bijsturing van de toekomst' levert dit belangrijke bouwstenen op om de

betrouwbaarheid verder te verhogen. Maar het resultaat valt of staat met een gezamenlijke uitvoering.

#### ...met aantrekkelijke stations voor reizigers, vervoerders en de omgeving...

Stations moeten comfortabele, toegankelijke, veilige en duurzame knooppunten zijn. Per type station worden basisvoorzieningen voor retail en service geboden. Stations worden toegankelijk voor eenieder die met het OV wil reizen, inclusief reizigers met een beperking. Ook de veiligheid wordt verbeterd, door ruime perronopgangen, brede perrons en het wegnemen van obstakels, maar ProRail en vervoerders gaan ook beter samenwerken ten aanzien van toezicht. Op zoveel mogelijk stations komen toiletten die schoon, aantrekkelijk en toegankelijk zijn voor alle reizigers. Alle vervoerders hebben een groot belang bij de stations. Zij moeten in staat worden gesteld om hun klanten goed te informeren, gebruik te kunnen maken van diensten en voorzieningen, en zich te profileren op de stations waar treinen stoppen. Het Rijk waarborgt dat dit eerlijk gebeurt en de ACM houdt hier toezicht op.

#### ...waarbij de veiligheid op hoog niveau ligt...

De veiligheid van het spoorstelsel is en blijft een harde randvoorwaarde. Het spoor is veilig en moet dat blijven voor mensen die aan of op het spoor werken of er overheen reizen. Op korte termijn wordt ingezet op het terugdringen van rood sein passages met het Stoptrein sein passages (STS)-verbeterplan. 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.

#### ...is een cultuuromslag noodzakelijk...

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 een, twee én drie moeten te staan. ProRail en NS dienen ook het gedrag te vertonen dat past bij hun grote maatschappelijke verantwoordelijkheid.

#### ...stuurt de overheid op betere prestaties...

Tot nu toe stuurde het Rijk uitsluitend op gemiddelde jaarprestaties. Dit voldoet niet meer. Het is de taak van de overheid om de wensen van reizigers te vertalen naar realistische, haalbare en afrekenbare doelen en daarop te sturen. Een eenduidig optreden als wetgever, concessieverlener, aandeelhouder en opdrachtgever is daarbij cruciaal. Dit vraagt om een nieuwe en strakkere manier van sturen.

In de (nieuwe) concessies stuurt het Rijk daarom via een beperkte set concrete prestatie-indicatoren. Om flexibiliteit te bieden en zekerheid te behouden kunnen deze op vooraf afgesproken momenten worden herzien. De sector moet transparanter worden over (gedifferentieerde) prestaties en de uitvoering van de afgesproken programma's. Als concessieverlener stuurt het Rijk op voortdurende verbetering, zonder het stuur over te nemen. De aandeelhouder in ProRail gaat haar zeggenschap bij het benoemen van bestuurders en commissarissen actiever invullen dan voorheen. Eén en ander is in overeenstemming met de Nota Deelnemingenbeleid. De aandeelhouder van NS vult zijn zeggenschap rondom benoemingen van commissarissen en bestuurders op eenzelfde wijze in.

#### ...en intensievere samenwerking van partijen in de OV-keten...

Decentralisatie en marktwerking van het spoorvervoer hebben geleid tot meerdere personenvervoerders op het spoor, die tot nu toe veelal te weinig samenwerkten. Bevoegdheden waren versnipperd en het ontbrak aan een integrale afweging van belangen, met de belangen van reizigers en verladers als uitgangspunt. Het nieuwe sturingsmodel moet zorgen voor betere samenwerking tussen vervoerders en infrastructuurbeheerder, terwijl alle partijen tegelijk zelfstandig hun doelen kunnen bereiken. Deze combinatie is

voor de uitvoering van de Spooragenda cruciaal. Intensieve betrokkenheid van decentrale overheden, regionale vervoerders, spoorgoederenvervoerders en reizigersorganisaties is van groot belang. Daarom wordt samenwerking in de hele OV-keten als leidend principe verankerd in de landelijke en regionale concessies.

#### ...zonder ingrepen in de ordening...

Het kabinet kiest – gelet op het grote belang van een betere samenwerking tussen alle partijen – bewust voor scherpere sturing en niet voor ingrijpen in de ordening. Zowel het samenvoegen van ProRail en NS (in één organisatie of onder een nieuwe holding) als het dichterbij halen van ProRail brengt betere samenwerking tussen ProRail en vervoerders niet direct dichterbij, terwijl dit nu juist de sleutel is tot betere prestaties. Een (jarenlang) reorganisatieproces is ongewenst en het is bovendien onzeker of dit tot betere prestaties leidt. ProRail en NS krijgen daarom een steviger brug tussen hen in. Daarmee worden de weeffouten van de al te strikte scheiding uit het verleden hersteld. Dit creëert de randvoorwaarden om de komende jaren, samen met de andere OV-partijen betere prestaties te leveren.



Foto: Jos Braal





# Inhoudsopgave

## Samenvatting

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Doel Lange Termijn Spooragenda deel 2	2
1.2	Totstandkoming LTSA 2	3
1.3	Status LTSA 2 en uitvoeringsagenda	3
<b>2</b>	<b>Het perspectief van reizigers en verladers</b>	<b>5</b>
2.1	Wensen reizigers	5
2.2	Wensen goederenvervoer	7
2.3	Verwachte groei reizigersvervoer per spoor	9
2.4	Verwachte groei goederenvervoer per spoor	11
<b>3</b>	<b>De probleemanalyse</b>	<b>15</b>
3.1	Welke problemen moeten worden opgelost voor het reizigersvervoer?	15
3.2	Welke problemen moeten opgelost worden voor het goederenvervoer?	20
<b>4</b>	<b>Aan de slag voor reizigers en verladers</b>	<b>23</b>
4.1	Opgave reizigersvervoer	23
4.2	Opgave goederenvervoer	26
<b>5</b>	<b>Wat is nodig om dit te realiseren?</b>	<b>31</b>
5.1	Budgettaire kaders	31
5.2	Verder verhogen veiligheid	32
5.3	‘Eerst beter, dan meer’	33
5.4	Netwerk Nederland: Goede verbindingen en aansluitingen in de hele OV-keten	38
5.5	Verbeteren reistijd	40
5.6	Verbeteren reiscomfort	41
5.7	Specifieke doelgroepen	43
5.8	Stations	45
5.9	Naar een aantrekkelijk, concurrerend spoorgoederenvervoer	47
5.10	Betere benutting en betere uitvoering onderhoud Infrastructuur	50
5.11	Aandacht voor duurzaamheid	52
5.12	Overzicht acties	53

<b>6</b>	<b>Sturing en ordening</b>	<b>57</b>
6.1	Hoofdconclusies	57
6.2	Betere prestaties voor de reizigers nodig	58
6.3	Sturing	59
6.4	Ordening	64
6.5	Sturing en ordening spoorgoederenvervoer	66
<b>7</b>	<b>Aanpak herijking programma's en projecten</b>	<b>71</b>
7.1	Inleiding	71
7.2	De belangrijkste uitgangspunten voor de herijking	71
<b>8</b>	<b>Vervolgproces</b>	<b>75</b>
<b>9</b>	<b>Bijlagen</b>	





VILA  
CLOTHES

Adres: tussen Den Haag en  
Rotterdam reist u via Gouda. 2/2

Houd rekening met  
andere verkeer en  
aanpakkingen en  
andere verkeer  
die u nu moet  
zien. Plan de reis  
af nu!

# 1 Inleiding

Het spoor is van essentieel belang voor de bereikbaarheid van Nederland. Spoorvervoer is duurzaam en kan met weinig ruimtebeslag massale vervoerstromen aan. Dankzij een landelijk en goed verbonden netwerk van stations (tot in de kern van de stedelijke agglomeraties) houdt het spoor stedelijke gebieden bereikbaar. Het spoor draagt bij aan economische activiteit en geeft vorm aan de ruimtelijke ordening van Nederland. Daarnaast ontsluit het spoor zee- en binnenhavens en is het een essentiële vestigingsplaatsfactor voor verladers.

## Het Nederlandse spoorwernet

Het Nederlandse spoor is één van de drukst bereden sporen in Europa:

Treinkilometers per jaar: 150 miljoen

Personenvervoer: 139 miljoen

Goederenvervoer: 19 miljoen

Overig (aannemers/testen): 1 miljoen

Aantal concessies: 18

Aantal spoorwegondernemingen: 28

Binnen reizigersvervoer: 9

Binnen goederenvervoer: 19

Daarnaast is het een complex spoorstelsel:

Totale lengte spoor: 7.033 km (gemeten als enkelspoor)

Aantal seinen: 11.683

Aantal spoorwissels: 7.195

Aantal Overwegen: 2.731

Aantal Beweegbare bruggen: 56

Aantal Spoortunnels: 17

## 1.1 Doel Lange Termijn Spooragenda deel 2

Met de Lange Termijn Spooragenda presenteert het Rijk een integrale lange termijn visie en een integrale aanpak. Hieraan ligt een aantal zaken ten grondslag: de opeenvolgende winters waarin grote verstoringen op het spoor optraden, het rapport van de Parlementaire commissie onderhoud en innovatie spoor ('commissie Kuiken'), een veelheid aan programma's en projecten die een samenhang vergen, evenals de voorbereiding op de nieuwe concessies voor ProRail en NS. Een lange termijn visie en integrale aanpak zijn nodig om de prestaties van het spoor te verbeteren, zowel rond veiligheid en betrouwbaarheid als rond reissnelheid, gemak, comfort en beleving. Voor reizigers is een benadering 'van deur tot deur' cruciaal.

In het eerste deel van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA 1)<sup>1</sup> beschreef het Rijk haar visie, ambities en de maatschappelijke doelen van het spoor tot 2028. Het hoofddoel is de kwaliteit van het spoor te verbeteren, zodat reizigers en verladers de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken. Elf onderliggende doelen dragen hieraan bij, zie figuur 1.

Figuur 1 – Overzicht doelen uit de LTSA 1

Aantrekkelijk product voor de klant		Kwaliteit spoorstelsel	Capaciteit spoorstelsel
<b>Personenvervoer</b>	<b>Goederenvervoer</b>		
<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbeteren 'deur-tot-deur' reistijd</li><li>• Verbeteren van het reisgemak</li><li>• Regie over eigen reis</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbeteren doorlooptijd goederen</li><li>• Vergemakkelijken aanbieden en ontvangen van lading per spoor</li><li>• Verbeteren van de informatie-uitwisseling</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Verhogen van de veiligheid</li><li>• Verbeteren van de betrouwbaarheid</li><li>• Borgen leidende positie als duurzaam transportmiddelen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer</li><li>• Ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer</li></ul>
<b>Voor dit alles geldt als randvoorwaarde dat het hoofddoel, de ambities en de onderliggende doelen binnen het beschikbare budget op een effectieve en efficiënte wijze dienen te worden bereikt.</b>			

Bron: Lange Termijn Spooragenda, februari 2013

Dit zijn de maatschappelijke doelen die het Rijk nastreeft. Zij kan deze doelen echter alleen samen met decentrale overheden (die ook concessies in het OV verlenen), reizigers- en spoorgoederenvervoerders, de infrabeheerder en reizigersorganisaties realiseren.

Dit tweede deel van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA 2) is een operationele en beleidsmatige uitwerking van de stappen die in LTSA 1 zijn aangekondigd. Hiermee wordt richting gegeven aan de geïntegreerde aanpak voor het spoor en de aansluiting op het regionaal- en lokaal OV en het goederenvervoer. Projecten en programma's zijn van groot belang om een bijdrage te leveren aan het realiseren van ambities en doelen uit de LTSA. Uit de herijking van programma's en projecten zal een concreet realiseerbare aanpak komen met een duidelijke samenhang tussen programma's en projecten en passend binnen de budgettaire kaders tot en met 2028.

<sup>1</sup> Zie kamerstuk 229 84, nr. 384, d.d. 13 februari 2013.

In de LTSA 2 heeft de ambitie tot het verbeteren van de reis ‘van deur tot deur’ een belangrijke plaats gekregen. Dit vraagt om samenwerking met en betrokkenheid van (veel) partijen: Rijk, decentrale overheden, ProRail, NS, FMN-partijen (Arriva, Connexion, Syntus en Veolia), stad-en streekvervoerders, goederensector en reizigersorganisaties (zoals Rover). Iedereen heeft een eigen verantwoordelijkheid, maar ook een gezamenlijk belang: een betere reis ‘van deur tot deur’. Daarnaast is een aantal recente ontwikkelingen,<sup>2</sup> in deze uitwerking opgenomen, omdat ze van belang zijn voor de (huidige en toekomstige) verhoudingen tussen de OV-partijen en voor innovatie van de sector.

## 1.2 Totstandkoming LTSA 2

Voor de totstandkoming van LTSA 2 zijn meerdere bouwstenen gebruikt: geactualiseerde vervoersprognoses, het werkdocument van de operationele uitwerking door ProRail en NS, het aanvalsplan voor het goederenvervoer en regionale visies die zijn ingebracht aan de landsdelige tafels. De bouwstenen zijn gebruikt voor een intensief consultatieproces met diverse stakeholders en zijn, voor zover in rapporten vevat, te vinden in de bijlagen bij dit document. Twee externe commissies hebben IenM ook geadviseerd over (bouwstenen van) LTSA 2: het Critical Review Team (CRT) en de Klankbordgroep (KG).<sup>3</sup> Deze zijn ingesteld om voldoende kritisch vermogen en expertise bijeen te brengen om onder andere het projectmanagement van LTSA 2 kritisch te begeleiden en om de plannen van de sectorpartijen op hun merites te beoordelen. In bijlage B is het eindverslag ‘Sturen op verbindingen’ opgenomen.

## 1.3 Status LTSA 2 en uitvoeringsagenda

De LTSA 2 vormt een beleidskader en bevat beleidskeuzes en prioriteiten, mede gezien de financiële kaders. Verder zijn concrete acties en afspraken benoemd en opgenomen in de uitvoeringsagenda, die de komende periode uitgevoerd moeten worden. Het is een gedeelde agenda, waarin de belangrijkste partijen met een verantwoordelijkheid in de OV- en spoorsector in diverse samenwerkingsverbanden de gemaakte afspraken binnen hun verantwoordelijkheidsdomein uitvoeren en monitoren.

<sup>2</sup> Het 4e (EU) Spoorpakket, de Quick scan personenvervoer per spoor van de Autoriteit Consument & Markt (ACM) en de toezegging van IenM om met een stationsaanpak te komen.

<sup>3</sup> Zie kamerstuk 299 84 nr. 421, d.d. 2 juli 2013.





Foto: Jos Braal

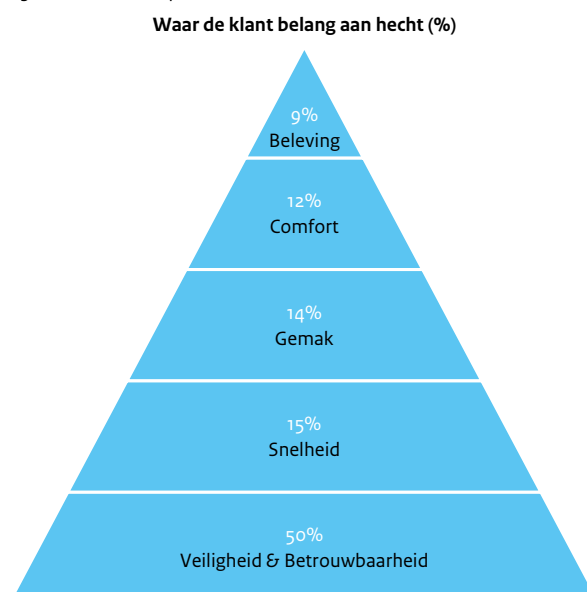
## 2 Het perspectief van reizigers en verladers

Het spoor is een publiek transportsysteem en moet toegesneden zijn op de wensen van reizigers en verladers. De opgave is om vanuit het perspectief van reizigers en verladers het spoorproduct te verbeteren.

### 2.1 Wensen reizigers

Nationale en internationale reizigers, zowel zakelijk/educatief als sociaal, vinden een betrouwbaar en veilig spoorstelsel de basisvoorwaarde. Daarna vinden zij ook reissnelheid, gemak, comfort en een goede beleving van belang (zie figuur 2).

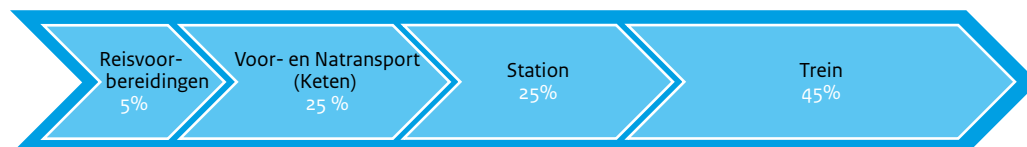
Figuur 2 – Klantwenspiramide



Bron: NS, Marktonderzoek en advies, 2012

De aantrekkelijkheid van het vervoer is niet alleen afhankelijk van de treinreis. Meer dan 50% van de tevredenheid van reizigers wordt bepaald door andere elementen (zie figuur 3). Daarom richt de LTSA 2 zich niet alleen op het vervoer per spoor, maar op de hele reis: van deur tot deur. Verschillende vormen van vervoer moeten op elkaar aansluiten, met betrouwbare reisinformatie en overstap-/transfervoorzieningen.

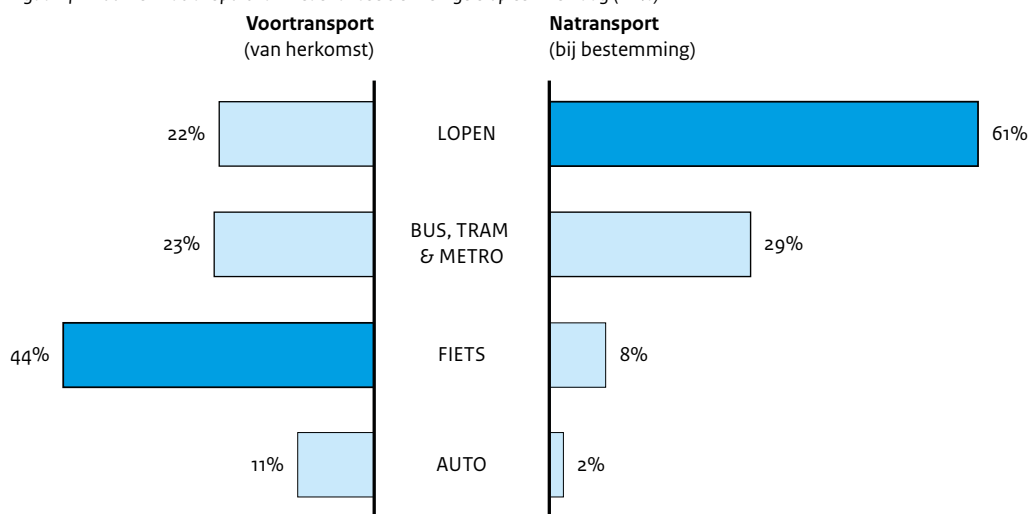
Figuur 3 – Elementen tevredenheid reiziger over deur tot deur reis



Bron: NS Ketenmonitor, NS MOA

Daar waar gebruikers van de auto van én naar alle mogelijke bestemmingen reizen, gebruiken treinreizigers de trein vooral om naar geconcentreerde gebieden zoals steden te reizen. Twee derde van de treinreizigers reist in de spits en gebruikt de trein voor woon-/werk-/studieverkeer.

Figuur 4 – Voor- en natransport van Nederlandse treinreizigers op een werkdag (in %)



Bron: Rapport 'Kiezen voor Kwaliteit'; MON: Mob. vanuit-de-Mens; SDP analyse

Reizigers willen punctueel, snel, frequent, rechtstreeks en comfortabel reizen.<sup>4</sup> Ook willen reizigers een integrale en naadloze beleving van hun reis van deur tot deur, met een comfortabel verblijf op stations die zijn uitgerust met goede voorzieningen en met optimale aansluitingen op ander vervoer. Maar reizigers zijn niet allemaal hetzelfde, ze hebben allemaal eigen voorkeuren hoe hun reis het best kan worden ingevuld. Hierbij kunnen twee verschillende soorten reizigers worden onderscheiden:

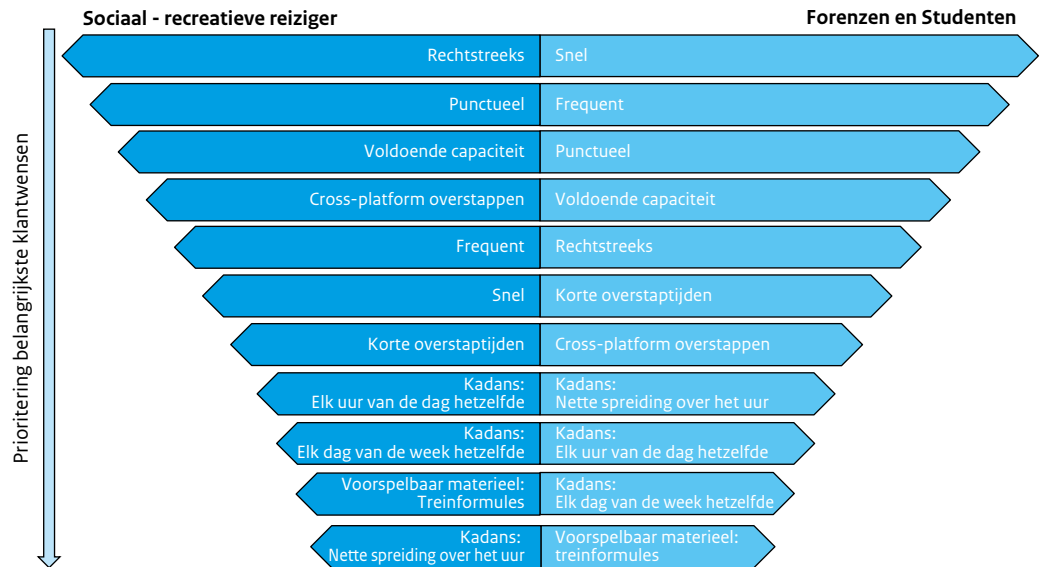
- Forenzen, scholieren/studenten en zakelijke reizigers (spits): geven prioriteit aan snel, frequent en punctueel reizen.
- Sociaal-recreatieve reizigers, ouderen (daluren): hechten vooral waarde aan rechtstreekse en punctuele verbindingen en voldoende capaciteit.

Voor beide reizigersgroepen staan snel, frequent, punctueel, voldoende capaciteit, rechtstreeks, korte overstaptijden, crossplatform overstappen, goede spreiding over het uur, elk uur van de dag en elke dag van de week hetzelfde aanbod en voorspelbaar materieel in

<sup>4</sup> Onderzoek van NS opgenomen in de operationele uitwerking van ProRail en NS; Analyse van SDP voor Kennisplatform Verkeer & Vervoer; De Overstap: discussiedocument gericht op meer en beter OV met dezelfde middelen van beter OV voor de stadsregio Amsterdam.

de top van hun wensenlijst (zie figuur 5). De opgenomen klantwensen staan bij beide groepen centraal in de reisbeleving, maar ze leggen verschillende prioriteiten.

Figuur 5 – Prioritering belangrijkste klantwensen dienstregeling



Bron: Operationele uitwerking ProRail en NS "Beter en Meer"

Daarnaast willen reizigers een sfeervol station, waar zij comfortabel kunnen wachten en hun (wacht)tijd op een zinvolle manier kunnen doorbrengen. Hiervoor zijn commerciële en sociale faciliteiten gewenst. Twee derde van de klantwaardering voor stations wordt bepaald door de mate waarin een station uitnodigend is.

## 2.2 Wensen goederenvervoer

De klantwens voor het goederenvervoer wordt naast de wensen van de verladers en de spoorgoederenvervoerders in belangrijke mate bepaald door de strategie van de (zee- en binnen)havens, met name van Rotterdam en Amsterdam.

### Strategie havens Rotterdam en Amsterdam

De haven van Rotterdam wil groeien naar een totale overslag van 675-750 miljoen ton in 2030 (in 2013 circa 440 miljoen). De verwachting is dat de containeroverslag over spoor in 2030 rond de 25 miljoen TEU<sup>5</sup> zal bedragen (in 2013 circa 11 miljoen). Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte is ruimte voor deze groei gecreëerd. Waar het Havenbedrijf Rotterdam het aandeel wegvervoer te verminderen tot 35% in 2035, heeft het voor het spoor juist de ambitie om tot 2035 met 6,5% te stijgen ten opzichte van 2010. Hiervoor zijn afspraken gemaakt met de containerterminals op de Maasvlakte. De groeimarkten in Europa liggen met name in Midden- en Oost-Europa. Dit zijn echte spoorbestemmingen.

De haven van Amsterdam wil groeien naar een overslag van 125 miljoen ton in 2026 (in 2013 circa 78,5 miljoen) en verwacht dat het vervoer over het spoor vanuit de haven de komende jaren groeit.

### Wensen verladers en spoorgoederenvervoerders

Verladers en spoorgoederenvervoerders hebben behoefte aan voldoende capaciteit op het spoor, flexibiliteit, betrouwbaarheid, prijsdifferentiatie in de gebruiksvaardigheid, inter-

<sup>5</sup> Twenty-foot Equivalent Unit

operabiliteit op het Europese spoornetwerk (samenwerken en aansluiten van verschillende systemen en netwerken) en een centraal platform.

#### **Voldoende infrastructuurcapaciteit**

De Europese spoorgoederensector is geliberaliseerd. Op dit moment zijn ongeveer 20 vervoerders actief in het Nederlandse spoorgoederenvervoer. Om de markt goed te kunnen bedienen vraagt de sector om klantgericht infrabeheer, gebaseerd op voldoende capaciteit.

#### **Flexibiliteit**

Flexibiliteit bij het aanvragen en gebruiken van treinpaden is van belang voor treinen die vanuit het buitenland komen of wanneer een lading later arriveert dan voorzien en de vervoerder het gereserveerde treinpad moet laten schieten.

Van het goederenvervoer in Nederland is ongeveer 20% ad hoc vervoer en 80% vooraf gepland. Dit laatste betreft hoofdzakelijk vervoer op basis van langlopende contracten, waarbij lading, volumes en bestemmingen lang van tevoren bekend zijn. Dat vervoer wordt gepland in de jaardienst. Ongeveer de helft van die treinen wordt echter (om verschillende redenen) tot op het laatste moment nog gemuteerd. Het gaat hier vooral om treinen die aankomen uit het buitenland en een lange reis achter de rug hebben. De andere helft rijdt volgens dienstregeling, zoals aangevraagd door de vervoerder. Dat betekent dat ongeveer 60% van de gereden goederentreinen vooraf moeilijk in te plannen is. De spoorgoederenvervoerders hebben hierdoor behoefte aan flexibiliteit. Dat wil zeggen: het capaciteitsaanbod moet zo flexibel zijn dat het goed aansluit bij hun wensen op het laatste moment.

#### **Betrouwbaarheid**

Bij betrouwbaarheid gaat het er om dat de lading binnen de overeengekomen tijds marges op de bestemming aangeleverd wordt (aankomstpunctualiteit). Vertragingen en verstoringen op het spoor moeten tot een minimum worden beperkt.

#### **Prijsdifferentiatie in de gebruiksvergoeding**

Prijsdifferentiatie is een belangrijke concurrentiefactor in het spoorgoederenvervoer. Voor verladers hoeft dit niet te betekenen dat het spoorvervoer altijd de goedkoopste modaliteit is. Het mag best duurder zijn, als het maar (minimaal) dezelfde voordelen biedt in de overige fasen van het logistieke proces. De kosten mogen echter in Nederland (relatief gezien) niet hoger zijn dan in omringende landen. Voor vervoerders kan prijsdifferentiatie in de gebruiksvergoeding en meer interoperabiliteit op het Europese spoor de kostprijs verlagen.

#### **Interoperabiliteit op het Europese spoornetwerk**

Omdat Nederland een klein land is, heeft spoorvervoer van en naar Nederland veel last van afwijkende regels en systemen in andere EU-lidstaten. Het wegnemen hiervan (ofwel het bevorderen van interoperabiliteit) kan de concurrentiepositie van Nederlandse havens en industrie aanmerkelijk versterken.

Maatregelen en regelgeving op het Nederlandse traject moeten zo goed mogelijk aansluiten op trajecten buiten Nederland. Iedere afwijking brengt immers extra kosten voor het internationale spoorgoederenvervoer met zich mee. In Nederlandse regelgeving moeten daarom bijzondere en typisch Nederlandse eisen rond techniek, tariefdifferentiatie, veiligheidszorgsystemen en taalgebruik worden vermeden. Snelle invoering van Europese regelgeving rond interoperabiliteit is gunstig voor de kostprijs van spoorgoederenvervoer van en naar Nederland.

#### **Centraal platform**

Verladers met weinig ervaring met het spoorvervoer hebben behoefte aan een centraal platform, dat gemakkelijk inzicht biedt in mogelijke intermodale transportoplossingen. Zij willen meer en makkelijker kunnen shoppen in het aanbod. Daarbij is belangrijk om (met

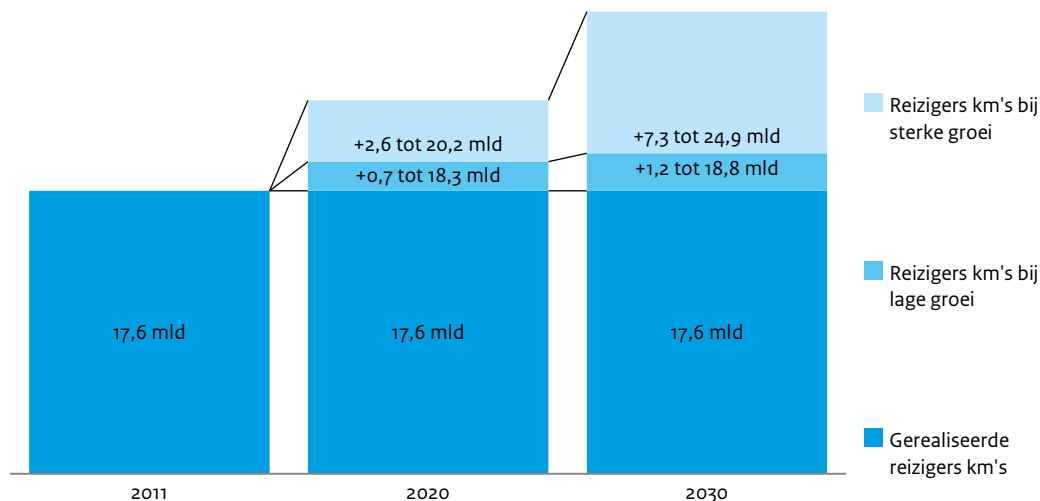
name) middelgrote verladers zorg uit handen te nemen en de mogelijkheid te bieden om delen van de lading met Europese bestemming via het spoor verder te vervoeren.

### 2.3 Verwachte groei reizigersvervoer per spoor

De komende jaren zet de groei in het aantal reizigerskilometers door, al gebeurt dit (mede door de recessie) minder snel dan enkele jaren geleden werd aangenomen. Reizigersgroei is zeer conjunctuurgevoelig.

De herijkte prognoses laten een vertraagde en lagere groei in reizigerskilometers zien (zie bijlage E).<sup>6</sup> Dit is een herijking ten opzichte van de prognoses uit eerdere studies zoals PHS en de NMCA. Het aantal reizigerskilometers in Nederland bedroeg in 2011 circa 17,5 miljard. De prognoses laten een landelijke groei zien tussen 4% en 27% in de periode 2011-2020 en tussen 3% en 12% in de periode 2020-2030. Deze groei vindt vooral plaats binnen en van/ naar de Randstad.

Figuur 6 – Groei in landelijk aantal reizigerskilometers (2011 – 2030)



Bron: Lange Termijn Spoor Agenda Vervoerwaardestudie

De verschillen in de prognoses worden veroorzaakt door onzekerheid over:

- de hoogte van de economische groei in de gehanteerde scenario's;
- de besluitvorming over studiefinancieringmaatregelen, waaronder versobering van de studentenreisvoorziening.

De groei in het aantal reizigerskilometers geldt zowel in de spits als in de daluren. Omdat reizigers steeds vaker aan begin en einde van de ochtend- en avondspits reizen, loopt de verhouding tussen capaciteit in de spits en daluren iets terug. De benodigde piekcapaciteit in de spits neemt in absolute zin wel toe. Daarnaast worden de drukste corridors drukker.

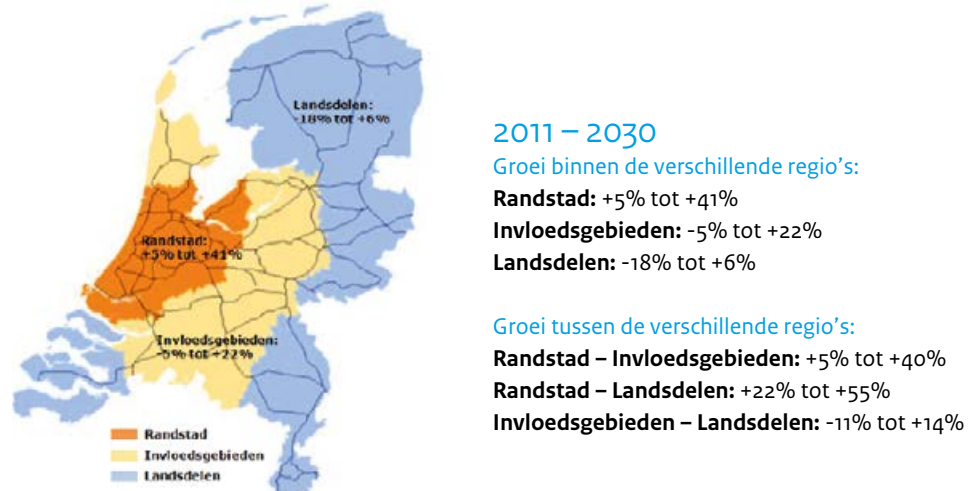
#### Resultaten per regio

Tussen 2011 en 2030 vindt naar verwachting de grootste groei plaats binnen de Randstad (tussen 5% en 41%) en op verbindingen tussen de Landsdelen en de Randstad (tussen 22% en 55%). Een deel van deze groei komt door het gebruik van de Hanzelijn en hogere frequenties ten zuiden van Eindhoven. Het aantal reizigerskilometers van en naar de Invloedsgebieden (de gebieden om de Randstad heen) lijkt echter in scenario voor lage groei te dalen (dit geldt voor zowel de verbindingen tussen de Randstad en de Invloedsgebieden (-5%) als voor de verbinding tussen de Landsdelen en de Invloedsgebieden (-11%)). De prognoses kunnen

<sup>6</sup> Onder herijkte prognoses verstaan we de LTSA vervoerwaardestudie.

periodiek worden geactualiseerd, zodat ze indien nodig aan de landsdelige OV- en spoor- tafels kunnen worden besproken.

Figuur 7 – Groei Reizigerskilometers in procenten binnen en van/naar de verschillende regio's in Nederland (2011 – 2030)



Bron: Lange Termijn Spoor Agenda Vervoerwaardestudie

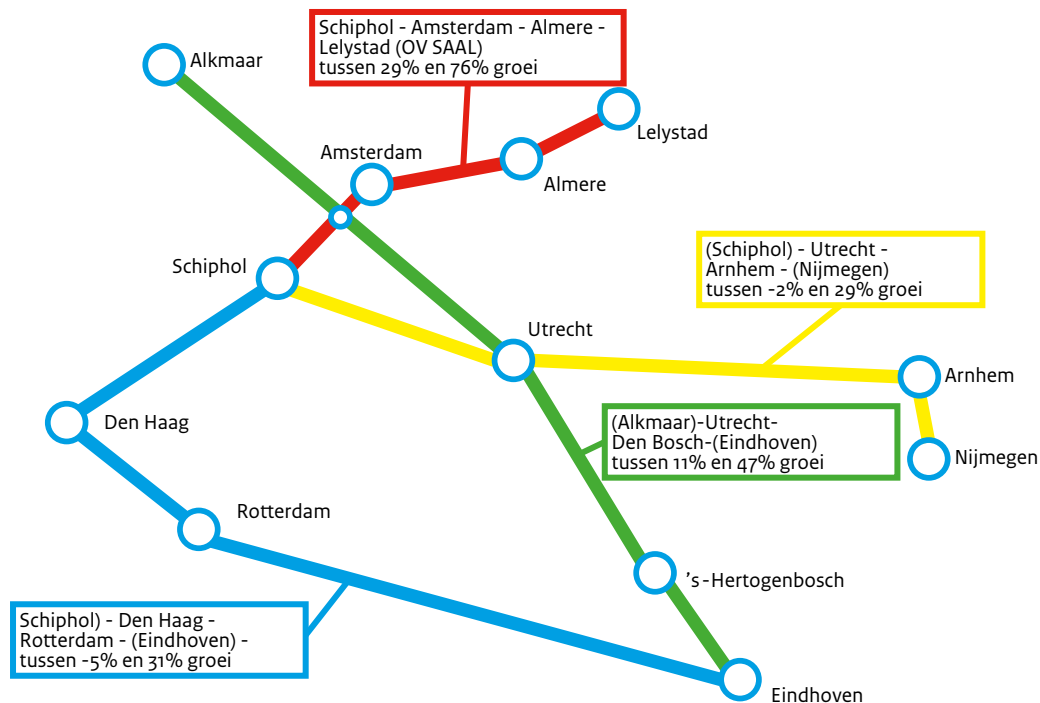
De verwachte groei in reizigerskilometers vertaalt zich ook door in het aantal in- en uitstappers op de grote stations in Nederland. Van de 10 grootste stations wordt voor Amsterdam Zuid de grootste groei verwacht (44% tot 95%). Een verbeterde bereikbaarheid door de aanleg van de Noord-Zuidlijn, ontwikkeling van woningen en kantoren rond het station en een frequentere bediening dragen hieraan bij. Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal blijven met afstand de grootste stations van Nederland.

### Resultaten per corridor

Vervoerstromen op de drukke corridors blijven groeien. Van de vier beoordeelde corridors<sup>7</sup> (zie figuur 8) is de groei van de totale drukte op het spoor (intercity's en sprinters samen) tot 2030 het hoogst tussen Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL).

<sup>7</sup> GROEN: (Alkmaar)-Utrecht-Den Bosch-(Eindhoven), GEEL: (Schiphol)-Utrecht-Arnhem-(Nijmegen), BLAUW: (Schiphol)-Den Haag-Rotterdam-(Eindhoven) en ROOD: Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL).

Figuur 8 – Groei voor de beoordeelde corridors in Nederland in procenten (2011 – 2030)



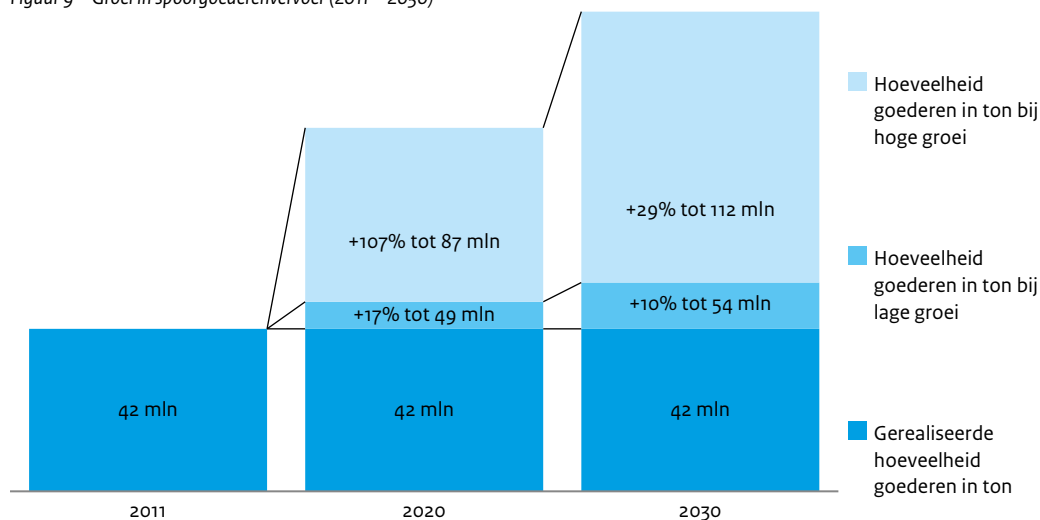
Bron: Lange Termijn Spoor Agenda Vervoerwaardestudie

## 2.4 Verwachte groei goederenvervoer per spoor

### Goederenvervoer per spoor groeit, maar minder hard

De herijkte goederenprognose PHS<sup>8</sup> voorspelt tot 2020 een groei tussen 17% - 107% en van 10% - 29% tussen 2020 en 2030. In tonnen betekent dit een groei van 49-87 miljoen (tot 2020) en van 54-112 miljoen (tot 2030). Dit is minder dan in de prognoses uit 2010.<sup>9</sup> Uiteraard zijn deze prognoses afhankelijk van de omvang van economische groei.

Figuur 9 – Groei in spoorgoederenvervoer (2011 – 2030)



Bron: Lange Termijn Spoor Agenda Vervoerwaardestudie

<sup>8</sup> Zie bijlage bij kamerstuk 33 400 A, nr. 51, d.d. 22 maart 2013.

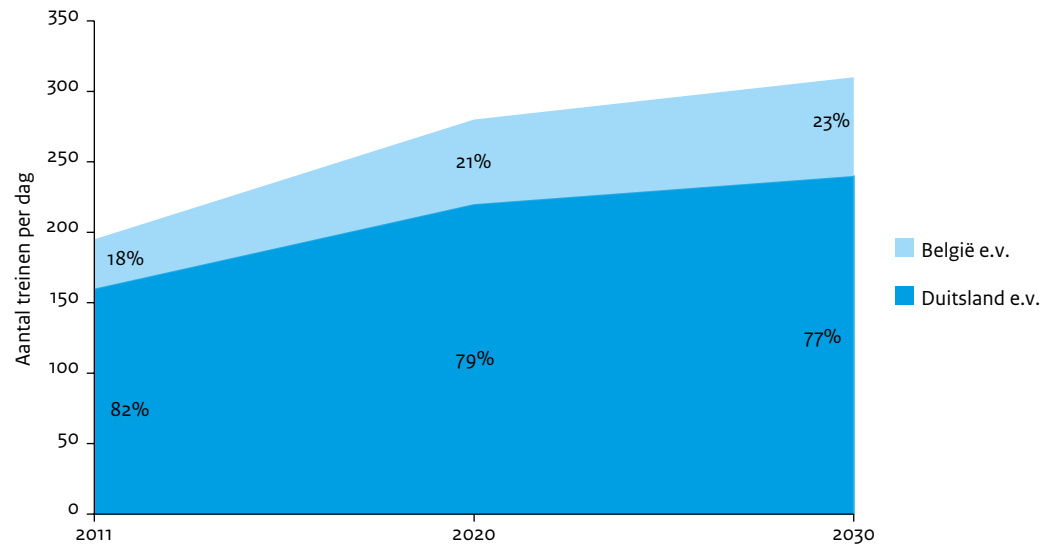
<sup>9</sup> Zie Rapport TNO, Lange termijn perspectief spoorgoederenvervoer, d.d. mei 2012.



### Stromen richting Duitsland blijven het belangrijkst

Volgens de herijkte prognoses zal - als de gemiddelde beladingsgraad gelijk blijft - vooral de groei van treinen richting België afnemen. Het aantal treinen richting Duitsland wijzigt het minst ten opzichte van eerdere prognoses. Binnen Nederland leiden de neerwaartse prognoses eveneens tot lagere treinaantallen van en naar Nederlandse haven- en industriegebieden.

Figuur 10 – Spoorgoederenvervoer in Nederland naar België/Duitsland e.v. (2011 – 2030)



Bron: Rapport TNO, Lange termijn perspectief spoorgoederenvervoer





Foto: Jos Brand

# 3 De probleemanalyse

In 2005 zijn concessies verleend voor het vervoer over het hoofdrailnet en het beheer van het spoor. ProRail en NS hebben in de jaren daarna de prestaties op het spoor verbeterd. Nederland zit daardoor qua gemiddelde prestaties in de internationale kopgroep, met landen als Zwitserland en Japan.<sup>10</sup> Deze uitgangspositie moet minimaal behouden blijven. Onverwachte uitval van treinen, lange vertragingen en 'zwarte dagen' als gevolg van winterweer bepalen in belangrijke mate het oordeel van reizigers en verladers. Verstoringen vinden te vaak plaats op drukke trajecten in de spits. Dit raakt vooral de groep reizigers die voor werk of studie met de trein reist. Tevens heeft dit voor de spoorgoederenvervoerders een negatief effect op de uitvoeringsbetrouwbaarheid en aankomstpunctualiteit. Ontevredenheid hierover is terecht, want gemiddeld goed is niet goed genoeg. Bovendien zijn er negatieve uitschieters. Door de groei (het aantal reizigerskilometers en goederenkilometers) bereikt het spoor bovendien de grenzen van de capaciteit. Robuustheid, flexibiliteit en capaciteit moeten worden vergroot. Om de kwaliteit van het spoorstelsel voor reizigers en verladers verder te verhogen en naar een hoger plan te tillen, moet een aantal problemen worden opgelost.

## 3.1 Welke problemen moeten worden opgelost voor het reizigersvervoer?

### 3.1.1 Prestaties kunnen verbeterd worden

#### **Fundament van het spoorstelsel kan verder worden verbeterd**

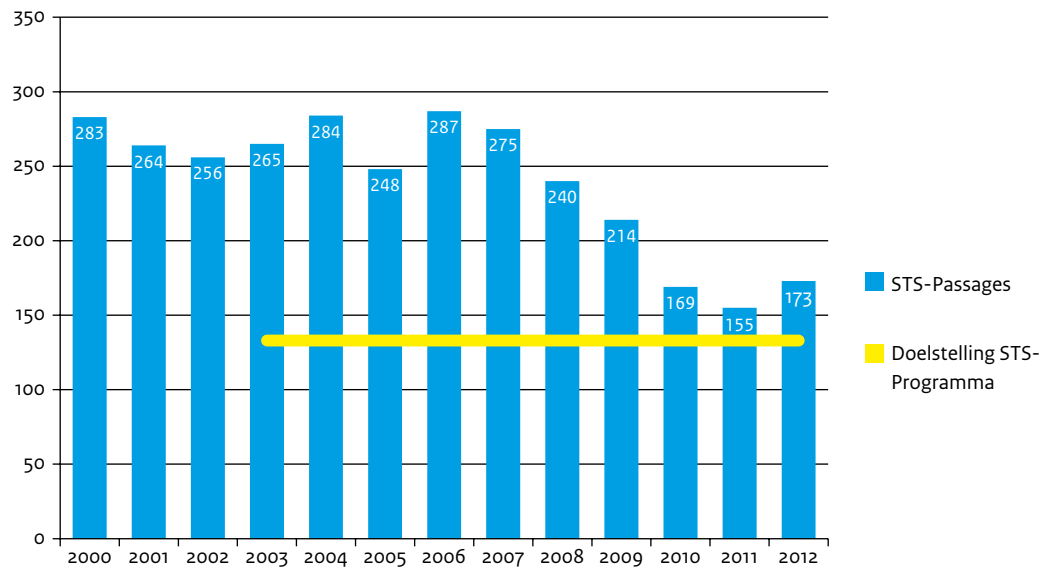
Betrouwbaarheid en veiligheid zijn het fundament van een goed werkend spoorstelsel. Pas als die in orde zijn, zijn verdere verbeteringen in reistijd, verbindingen, aansluitingen (netwerkkwaliteit), comfort en beleving mogelijk. Op dit moment is het stelsel nog niet voldoende ingericht om in de toekomst en onder nagenoeg alle weersomstandigheden hoogfrequent te kunnen rijden over de drukste corridors.

<sup>10</sup> Zie figuur 12.

### Veiligheid kan verder verbeterd worden

Nederland beschikt over een zeer veilig spoorstelsel. De afgelopen jaren is de veiligheid op en rond het spoor verder toegenomen, ondanks het feit dat het spoor steeds drukker bereden wordt. Ernstige incidenten zijn echter nooit uit te sluiten, zoals de frontale botsing tussen twee reizigerstreinen bij Amsterdam Westerpark in 2012. Het aantal stoptonend sein passages (STS-passages) is sinds 2006 flink gedaald (al lijkt aan die daling de afgelopen 2 jaar een (voorlopig) eind te zijn gekomen). Toch is het huidige aantal van circa 170 STS-passages per jaar nog te hoog. Wel zijn de risico's verbonden met een STS-passage gestaag blijven dalen.

Figuur 11 – Aantal stoptonend sein passages (STS-passages) (2000 – 2012)



Bron: ILT rapport: STS-passages, analyse en resultaten

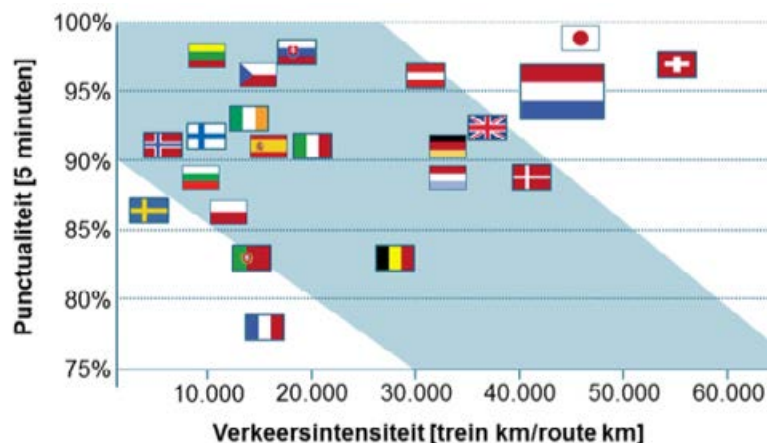
De veiligheid op overwegen en die van baanwerkers is verbeterd. Ook hier blijft waakzaamheid geboden. Verdere verbetering is nodig. Op overwegen gaat het niet alleen om de overweg zelf, maar ook om het verkeer in de omgeving, de aanwezigheid van scholen, hulpdiensten, gedrag van voetgangers, fietsers en automobilisten etc. Om zowel effectieve als betaalbare oplossingen te vinden is een brede probleemanalyse nodig. In het verleden werd soms te snel voor een dure oplossing gekozen, zoals een tunnel onder het spoor.

Onderzoeksrapporten van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) - in het bijzonder de onderzoeken naar het ongeval bij Amsterdam Westerpark - laten zien waar verbeteringen noodzakelijk zijn, zoals de veiligheidscultuur in de sector, het conflictvrij maken en houden van een dienstregeling, een verdere uitrol van het veiligheidssysteem ATB-Vv, introductie van ERTMS en het nog beter borgen van veiligheid in aanbesteding en uitvoering van onderhoud aan het spoor.

### Negatieve uitschieters in betrouwbaarheid

Een belangrijk punt voor een betrouwbare treinreis is de punctualiteit van de treinen. Nederland scoort hier in internationaal verband (gemiddeld genomen) hoog. De gemiddelde punctualiteit per jaar (vertraging van maximaal 5 minuten) ligt al jaren stabiel boven de 90%. Afgezet tegen de intensiteit van het spoornetwerk doet Nederland het alleen minder goed dan Zwitserland en Japan.

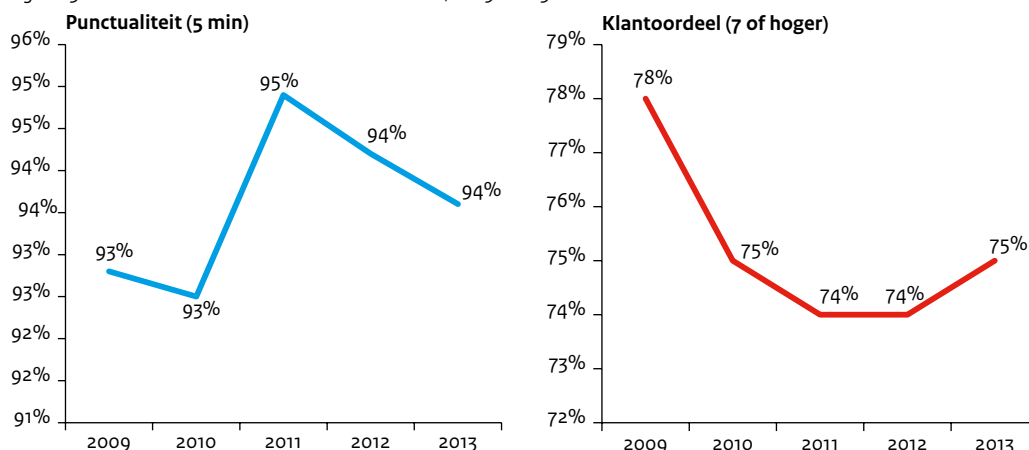
Figuur 12 – Internationale vergelijking van treinpunctualiteit en drukte op het spoor



Bron: NS Jaarverslag 2012

Het gaat hierbij echter om een jaarlijks gemiddelde. Er zijn uitschieters naar beneden, zoals grote verstoringen (‘zwarte dagen’ als gevolg van winterweer of technische problemen) die het spoorstelsel (grooten)deels en met name in de Randstad stilleggen. Het spoor herstelt niet snel genoeg na zulke grote verstoringen, waardoor reizigers en lading vertraging oplopen. Daarnaast is er te vaak overlast door herstelwerkzaamheden en is de informatievoorziening in sommige situaties niet accuraat genoeg. De tevredenheid van reizigers blijft daardoor lager dan de jaargemiddeldes voor de punctualiteit doen verwachten.

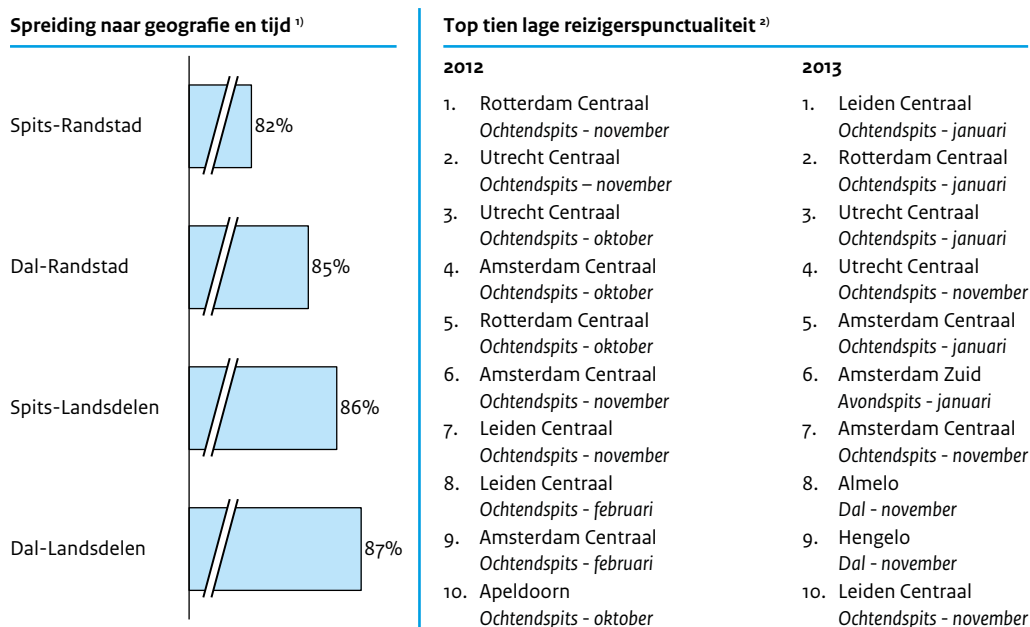
Figuur 13 – Resultaten voor Punctualiteit en Klantoordeel, 2009 – 2013



Bron: NS Jaarverslag 2013

De punctualiteit in de grote steden in de spits is in de herfst en bij winterse omstandigheden flink lager dan de gemiddelde landelijke punctualiteit op jaarbasis (zie figuur 14). In sommige gevallen arriveerde slechts twee derde van de reizigers op tijd. Dit kan de achterblijvende klantbeleving op bepaalde punten verklaren.

Figuur 14 – Overzicht reizigerspunctualiteit naar geografie en tijd en top 10 lage punctualiteits- knooppunten in 2012 en 2013



Op basis van <3 minuten vertraging, gemeten op 35 HRN meetpunten (niet op het gehele HRN). Spits is het totaal van ochtendspits (werkdagen 7:00 tot 9:00 uur) en avondspits (werkdagen 16:00 tot 18:00 uur). Dal is gedefinieerd als werkdagen op overige tijdstippen en weekenddagen

<sup>1)</sup> In het jaar 2012

<sup>2)</sup> Lage punctualiteit van top 25% stations op basis van absoluut aantal reizigers; Maandgemiddelde voor de locatie

Bron: NS Kenniscentrum, ProRail Presentatie Analyse Bureau

### “Out-of-control” moet voorkomen worden

Een belangrijk aandachtspunt bij betrouwbaarheid betreft de grote verstoringen met landelijke impact, zoals in de winters van 2010, 2011 en 2012. Een gezamenlijke analyse van ProRail en NS na het winterweer in 2012 leidde tot de conclusie dat het *out-of-control* raken van het spoorstelsel weliswaar wordt beïnvloed door storingen in de infrastructuur en het treinmaterieel (met alle gevolgen van dien voor dienstroosters van treinpersoneel), maar dat dit niet de hoofdoorzaak was van het *out-of-control* raken van het spoorstelsel. De belangrijkste oorzaak lag in de onmogelijkheid om de complexe puzzel (van be- en bijsturing van het spoorstelsel) snel op te kunnen lossen. Die (be- en bij)sturing moet dus fundamenteel verbeterd worden, met speciale aandacht voor een verbeterde operationele samenwerking en actuele, betrouwbare reisinformatie voor alle reizigers, zodat ze zelf regie over hun reis houden.<sup>11</sup>

### Infrastructuur moet nog betrouwbaarder

Zonder betrouwbare infrastructuur is er geen goed spoorvervoer voor reizigers en verladers. Vaak is die infrastructuur op orde, maar niet altijd. Het aantal onregelmatigheden dat de dienstregeling aantast (zogenaamde Treindienst Aantastende Onregelmatigheden (TAO), zoals sein- en wisselstoringen) ligt te hoog. Denk aan de recente wisselproblemen bij Den Haag. ProRail werkt al een aantal jaar aan het verminderen van het aantal TAO's, ondermeer door het verbeteren van het onderhoud en door nieuwe contracten voor prestatiegericht onderhoud (PGO) met spooraanneemers. Maar de resultaten daarvan moeten deels nog geïncasseerd worden.

<sup>11</sup> Zie kamerstuk 29 984 nr. 306, d.d. 8 juni 2012.

### 3.1.2 Governance kan verbeterd worden

#### **Onvoldoende samenwerking tussen de infrabeheerder en vervoerders leidt tot suboptimalisatie**

De scheiding in operationele verantwoordelijkheden tussen vervoerders en de infrabeheerder vormt vaak een belemmering voor de operationele samenwerking. Ook de splitsing tussen ProRail en NS heeft hieraan bijgedragen. Hoewel de non-discriminatoire capaciteitsverdeling door de splitsing is verbeterd, heeft de splitsing er ook toe geleid dat de partijen te ver van elkaar verwijderd waren en dat de wederzijdse afhankelijkheid lange tijd niet goed is erkend. In het verleden vertrouwde het Rijk er te vaak op dat vervoerders en de infrabeheerder gezamenlijk oplossingen zouden bieden. Een aantal problemen is het directe gevolg van te weinig afstemming tussen ProRail en vervoerders. Maar ook is gebleken dat de juiste prikkels tot samenwerking ontbreken om de betrouwbaarheid van het totale spoorstelsel - concessieoverstijgend - op alle momenten van de dag te verbeteren. Dit wordt bevestigd in het advies van het CRT en de KG. De afgelopen jaren hebben ProRail, NS en andere betrokken partijen hun samenwerking zichtbaar verbeterd, met als recent voorbeeld het gezamenlijke rapport van ProRail en NS "Beter en Meer". Deze gezamenlijke samenwerking is winst en verdient een vervolg.

#### **Onvoldoende afstemming tussen concessies leidt niet tot de optimale deur-tot-deur reis**

De huidige opdeling van het OV-netwerk (en de focus op de eigen verantwoordelijkheid/concessie) maakt dat de kwaliteit van het hele netwerk (reizen van deur tot deur) uit beeld is geraakt. Dit is deels het gevolg van decentralisaties die hebben plaats gevonden zonder dat tegelijkertijd verbanden zijn gecreëerd die de samenhang moesten borgen bij het opsplitsen van de netten. Bij de decentrale lijnen heeft decentralisatie geleid tot aanzienlijk betere prestaties, maar afstemming met andere vervoerders is vaak onvoldoende, waardoor aansluitingen en reisinformatie niet optimaal zijn. Prestatie-indicatoren zijn niet altijd op elkaar afgestemd en veelal ontbreekt het aan voldoende coördinatie om verschillende OV-systemen op elkaar aan te laten sluiten. De samenwerking over concessies heen moet (in het belang van een optimale reis van deur tot deur) verder worden verbeterd.

#### **Moeizame toegang tot diensten en voorzieningen op stations voor andere vervoerders & afhankelijkheid van NS diensten**

Regionale vervoerders moeten tegen eerlijke en niet discriminerende voorwaarden toegang hebben tot diensten en voorzieningen op de stations waar ze halteren, om hun reizigers goed te kunnen bedienen. Uit de Quick scan personenvervoer per spoor van de ACM<sup>12</sup> blijkt dat de regionale vervoerders problemen ervaren bij toegang tot diensten en voorzieningen op stations. Vervoerders zijn ook voor andere diensten soms afhankelijk van NS, zoals reisinformatie en de verdeling van opbrengsten. Randvoorwaarde voor alle vervoerders is dat het 'speelveld' voor iedereen eerlijk is.

#### **Ontbreken van samenhang tussen projecten en programma's**

De afgelopen jaren zijn veel nieuwe projecten en programma's gerealiseerd, met hun eigen aanleiding en eigen doelen. De samenhang tussen deze projecten en programma's en de mate waarin ze bijdroegen aan het grotere geheel waren niet altijd duidelijk. Het ontbreken van een overkoepelende lange termijn visie en een eenduidig afwegingskader hebben hier ook een rol gespeeld. Dit leidde tot onvoldoende (inhoudelijke en financiële) synergie en elkaar tegenwerkende aspecten (bijvoorbeeld belang van hogere frequenties versus hogere betrouwbaarheid en veiligheid).

<sup>12</sup> Zie kamerstuk 29 984, nr. 442, d.d. 11 november 2013.



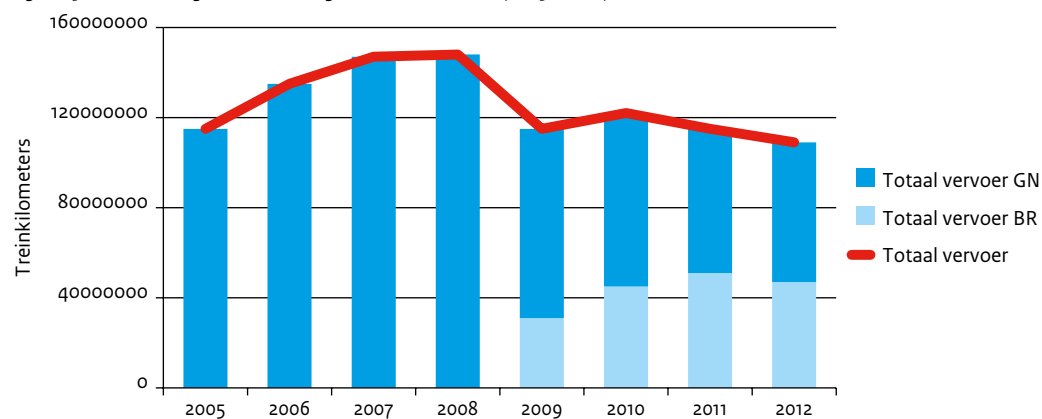
## 3.2 Welke problemen moeten opgelost worden voor het goederenvervoer?

### 3.2.1 Prestaties kunnen verbeterd worden

#### Concurrentiepositie staat onder druk

Ondanks de ambities en groeimogelijkheden, is het spoorgoederenvervoer de laatste jaren in omvang afgenomen. Het aantal treinkilometers en tonkilometers dat sinds 2008 door vervoerders in Nederland is geproduceerd, vertoont een dalende trend (zie figuur 15). De wereldwijde economische crisis heeft zijn sporen nagelaten, getuige de aanmerkelijke terugval tussen 2008 en 2009. De sector herstelt langzaam. In 2013 is het spoorgoederenvervoer in Nederland met 3% gegroeid. Ter vergelijking: het spoorgoederenvervoer in Duitsland was in 2011 alweer op het niveau van voor de crisis.

Figuur 15 – Ontwikkeling treinkilometers goederen in Nederland (2005 – 2012)



Bron: Spoor in Cijfers 2013, Rail Cargo Information

#### Onvoldoende kwaliteit en hoge kosten oorzaak van slechte positie

De concurrentiepositie van het Nederlandse spoor staat met name onder druk door onvoldoende kwaliteit en te hoge kosten. Uit sectoronderzoek<sup>13</sup> blijkt dat de kosten van het gehele traject van en naar Nederland 10-20% hoger liggen dan in Duitsland of België. Dit komt mede door het gebruik van duurdere locomotieven en hoge overhead.

#### Gebrek aan flexibiliteit om in te spelen op vraag

Het spoorgoederenvervoer kan momenteel onvoldoende flexibel inspelen op het aanbod van lading via de havens. Deze flexibiliteit is nodig voor het opstarten van een geheel nieuwe treindienst, maar ook voor het wijzigen (van tijdstippen en hoeveelheden) of het verminderen/annuleren van geplande treindiensten. Een deel van de goederentreinpaden worden, net als reizigerstreinpaden, anderhalf jaar van tevoren aangevraagd bij de infrabeheerder. Met name seizoensgebonden ladingstromen (zoals brandstoffen en graan) kunnen niet zo ver van tevoren worden gepland en zijn daarmee afhankelijk van het ad hoc aanvraagproces.

#### Aankomstpunctualiteit onvoldoende

De gemiddelde aankomstpunctualiteit voor het goederenvervoer (op het Nederlandse spoor) was 81,4% in 2012. In 2011 was dit 77,7%.<sup>14</sup> Deze prestatie is te laag om meer kwaliteit en capaciteit te kunnen leveren.

<sup>13</sup> Zie rapport Boer&Croon, Spoor brengt Nederland verder, d.d. 2014.

<sup>14</sup> ProRail jaarverslag 2012.

### **Veiligheid vraagt voortdurende aandacht**

Ook in het goederenvervoer is het aantal STS-passages in 2012 weer iets gestegen (na een jarenlange daling, zie Figuur 11).<sup>15</sup> Ook het vervoer van gevaarlijke stoffen blijft aandacht vragen.

### **3.2.2 Governance kan verbeterd worden**

#### **Sturing op kwaliteit in geliberaliseerde markt is complex**

Het spoorgoederenvervoer (binnenlands en internationaal) vindt plaats op de vrije markt, net zoals bij de binnenvaart en het wegvervoer. Voor het spoorgoederenvervoer is geen concessie vereist, daardoor is sturing op de kwaliteit door de overheid niet mogelijk. Spoorgoederenvervoerders zijn bovendien van vele partijen afhankelijk bij het realiseren van betrouwbaar vervoer. Wel kan de overheid sturen op de kwaliteit van de treinpaden. Afspraken over de kwaliteit van de geleverde paden tussen ProRail en de spoorgoederenvervoerders én tussen het Rijk en ProRail (via de concessie) hebben onvoldoende effect gehad. Er zijn ook geen afspraken gemaakt over de benutting van de geleverde paden. In een spoorwegnetwerk waarin capaciteit steeds schaarser wordt, moet dit anders.

#### **Veel verschillende vervoerders op hele spoornet**

In het reizigersvervoer heeft een vervoerder het alleenrecht op een bepaald deel van het spoorwegnet. In het goederenvervoer zijn meerdere spoorvervoerders actief op het hele net. In Nederland zijn dat er ongeveer 20, waarvan 2 met een Nederlandse eigenaar. De combinatie van vrije markt voor spoorgoederenvervoer, concessiestelsels voor het reizigersvervoer en infrabeheer en het grotendeels gemeenschappelijke gebruik van de spoorinfrastructuur, vraagt om een zorgvuldige en voor alle partijen transparante *governance*.

#### **Samenwerking in logistieke keten is onvoldoende**

Goed en betrouwbaar goederenvervoer draait niet alleen om de inzet van vervoerders, maar om alle partijen in de (internationale) logistieke keten: scheepvaart, havenbedrijven, partijen die de kadeprocessen faciliteren, verladers, spoorgoederenvervoerders, de infrastructuurmanager, de verkeersleider en de terminalexploitanten. Naadloze afstemming tussen processen en partijen is cruciaal om goederen zo snel mogelijk en tegen zo laag mogelijke kosten op hun bestemming te krijgen. Dit moet niet alleen in Nederland, maar juist ook op Europese schaal plaatsvinden. Hiervoor is Europese regelgeving in ontwikkeling, die nu reeds wordt ingevoerd op de European Rail Freight Corridors.

#### **Informatie-uitwisseling niet optimaal**

De informatie-uitwisseling in de vervoerketen is niet optimaal, waardoor afstemming van logistieke processen lastig is. Denk aan informatie over het precieze moment dat een trein klaar is voor vertrek van een terminal. Dit vraagt investeringen in ICT, die vanwege het reeds hoge kostenniveau voor spoorgoederenvervoer vanuit Nederland moeilijk opgebracht kunnen worden door de vervoerders.

<sup>15</sup> Zie paragraaf 3.1.1 Veiligheid kan nog steeds beter.



# 4 Aan de slag voor reizigers en verladers

In dit hoofdstuk wordt de opgave beschreven die nodig is om de noodzakelijke verbeteringen door te voeren in het OV- en spoorstelsel.

## 4.1 Opgave reizigersvervoer

Het Rijk heeft als ambitie om een “Netwerk Nederland” te vormen met een goede mix van verbindingen in het hele OV. Daarvan is het spoornetwerk en met name het hoofdrailnet de ruggengraat. Dankzij dit netwerk kunnen reizigers snel en comfortabel van deur tot deur reizen en hun tijd effectief besteden. Reizigers moeten in principe altijd en overal kunnen rekenen op een veilige, betrouwbare en voorspelbare treinreis met goede aansluitingen. Het OV is er voor iedereen.

Hiermee is het spoor voor reizigers in Nederland een meer aantrekkelijke vervoersoptie: reizigers worden verleid om met de trein te reizen. En de trein is voor reizigers het meest duurzame vervoermiddel na de fiets.

### De potentie benutten die “Netwerk Nederland” biedt

Goed vervoer voor reizigers hangt af van de kwaliteit van het hele netwerk. Die wordt bepaald door het geheel van verbindingen van en naar nationale en internationale knooppunten. Het netwerk zorgt er enerzijds voor dat economische centra met elkaar worden verbonden en anderzijds dat reizigers vanuit iedere plaats in Nederland met het openbaar vervoer kunnen reizen naar elke andere plaats in Nederland.

De gezamenlijke ambitie is om het onderling verband tussen de verschillende OV-netten te borgen door meer samenhang aan te brengen. Een ambitie die gedeeld wordt door regionale OV-partners. Daarom wil het Rijk met alle partijen in de OV-sector gezamenlijk een “Netwerk Nederland” vormen met sterk verbeterde verbindingen, passend bij de nationale en internationale reizigersstromen. Het hoofdrailnet vormt de ruggengraat voor dit netwerk. In beginsel komen er geen nieuwe spoorlijnen bij. Investerings in de

infrastructuur vergroten vooral de bestaande capaciteit en verbeteren de bestaande kwaliteit, zodat het huidige netwerk nog beter kan worden benut.

Een sterkere focus op het totale OV-netwerk en de (grote) reizigersstromen leiden tot meer en betere verbindingen. Daarbij is het bepalen van de essentiële knooppunten in het spoornetwerk (zowel in de Randstad als in de andere regio's) en de aansluiting op andere vormen van OV op deze knooppunten van groot belang. Voor de grensoverschrijdende verbindingen is het van belang om te bepalen in hoeverre die doorgetrokken en verknoopt kunnen worden in het hoofdrailnet of op welke wijze aansluitingen gemaakt kunnen worden met de belangrijkste stations in de regio's.

Het "Netwerk Nederland" kent de volgende kenmerken:

*Nationaal:*

- **Verbindingen over het hoofdrailnet als ruggengraat;**  
Deze ruggengraat zorgt in de brede Randstad voor hoogfrequent reizigersvervoer tussen de economische centra en biedt goede intercityverbindingen met andere regio's.
- **Regionale knooppunten en regionale OV-verbindingen;**  
Er is een aantal belangrijke knooppunten dat cruciaal is voor het versterken van de aansluitingen van het hoofdrailnet op regionaal spoor- en streekvervoer. Deze knooppunten kunnen in het totale netwerk functioneren als 'draaischijf'.
- **Belangrijke "OV-poorten" in de belangrijkste economische centra met goed stad- en streekvervoer;<sup>16</sup>**  
Deze OV-poorten zorgen voor een efficiënt woon-werkverkeer. Op deze locaties is het van belang dat het spoornetwerk en het stad- en streekvervoer goed met elkaar verbonden zijn. Dit geldt niet alleen voor de centrale stations, maar ook voor de andere kansrijke OV-poorten.

*Internationaal:*

- Een ruggengraat in de vorm van zeer snelle internationale verbindingen naar Antwerpen, Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf en Frankfurt;
- Verbindingen die de grensregio's van Nederland verbinden met die in buurlanden;
- Internationale stations voor snelle treinen in de belangrijkste economische centra van Nederland;
- Internationale interregionale stations die zorgen dat de grensoverschrijdende verbindingen goed verbonden zijn met de rest van het Nederlandse OV-netwerk.

### **Een veilige, betrouwbare en voorspelbare reis**

Reizigers moeten van deur tot deur kunnen rekenen op een veilige, betrouwbare en voorspelbare reis. Dit moet in principe mogelijk zijn op alle tijden van de dag, op alle dagen van het jaar en overal in Nederland. Reizigers moeten zo min mogelijk te maken krijgen met uitval van treinen, lange vertragingen of 'zwarte dagen'. Reizigers kunnen te allen tijde rekenen op actuele en multimodale reisinformatie.

### **Een aantrekkelijke reis voor iedereen**

Reizigersvervoer moet inspelen op verschillende typen reizigers, zowel forensen als de sociaal-recreatieve reiziger, alleen én in gezinsverband, jong en oud, al dan niet met een beperking, op alle momenten van de dag.

### **Een betere reis van deur tot deur**

Forensen, scholieren/studenten en zakelijke reizigers willen graag zo snel mogelijk van A naar B. Op drukke corridors gaan treinen hoogfrequent en waar mogelijk sneller rijden,

<sup>16</sup> In het onderzoek "Kiezen voor Kwaliteit" heeft het OV bureau Randstad een voorstel gedaan wat de OV-poorten voor reizigers in de Randstad kunnen zijn.

waardoor reizigers zonder spoorboekje kunnen reizen. Overstappen moet, indien nodig, soepel en snel gebeuren.

Sociaal-recreatieve reizigers en ouderen reizen vaak over langere afstanden en hechten vooral aan rechtstreekse treinverbindingen. In de toekomst kunnen meer reizigers hun bestemming rechtstreeks bereiken, zowel in het binnenland als in het buitenland. Dit zorgt voor een snellere en meer comfortabele reis. Als reizigers toch moeten overstappen dan zijn de overstaptijden kort en waar mogelijk cross-platform.

Ook de overstap op andere OV-vormen wordt gemakkelijker en sneller. Reizigers moeten ook gemakkelijk en snel een fiets kunnen stallen en op de trein kunnen stappen. Alle partijen hebben de ambitie om de totale reistijd en –beleving in het OV structureel te verbeteren.

### **Comfortabel en zelfstandig reizen**

Treinen worden comfortabeler en schoner: op de drukste lijnen en drukste momenten van de dag zijn de treinen straks niet meer overvol. Daarnaast hebben alle treinen (uiterlijk in 2025) en grote stations toiletvoorzieningen. Reisinformatie wordt actueel en duidelijk zichtbaar in treinen, op stations en via mobiele applicaties. Voor mensen met een beperking wordt treinreizen gemakkelijker doordat het spoorstelsel uiterlijk per 2030 voor reizigers met een functiebeperking goed zelfstandig toegankelijk is.<sup>17</sup> Reizigers kunnen daarnaast ook in het gehele Nederlandse OV tegen aanvaardbare kosten reizen met een interoperabel en gemakkelijk OV-betaalsysteem. Het streven is om in de toekomst toe te werken naar een systeem van enkelvoudig in- en uitchecken.

### **Functionele en uitnodigende stations**

Ondanks de ambitie om een reis zo vloeiend mogelijk te laten verlopen, moeten reizigers soms wachten op het station. Dit is geen verloren tijd: reizigers kunnen boodschappen te doen, een kop koffie te drinken of lezen en werken in een comfortabele wachtruimte. Mensen spreken steeds vaker af op het station om te overleggen of om samen te werken. Het station is dus steeds vaker een werk- en ontmoetingsplek met ICT-faciliteiten (zoals draadloos internet). Dit geldt met name voor de grote stations. Stations worden daarnaast zoveel mogelijk klimaatneutraal.

### **Reisbeleving: reistijd wordt werktijd en “kwaliteitstijd”**

De treinreis is steeds beter ingericht op de verschillende wensen van reizigers. Denk aan de wens om bagage gemakkelijk op te bergen, specifieke voorzieningen voor een langere reistijd en voorzieningen voor een kortere reis met o.a. een snelle in- en uitstap, zoals duidelijke herkenbare brede deuren. Zakelijke reizigers kunnen van hun reistijd werktijd maken. Daarin wordt hij voorzien door bijvoorbeeld draadloos internet, stiltezones en stopcontacten.

### **Conclusie: kwaliteitssprong nodig**

Om dit alles waar te maken is een ‘kwaliteitssprong’ nodig. Alleen met kleine stapjes lukt het niet om reizigers hoogfrequent, betrouwbaar, comfortabel en aantrekkelijk vervoer te bieden.

<sup>17</sup> Zie kamerstuk 33 000 XII nr. 126, d.d. 30 maart 2012.

## 4.2 Opgave goederenvervoer

Voor het functioneren van de mainports, maar ook voor overige havengebieden, productiecentra en logistieke clusters in Nederland, zijn achterlandverbindingen cruciaal. Langs deze verbindingen ontvangen en verzenden verladers hun goederen en worden handelsstromen afgewikkeld. De ambitie is dat het spoor een cruciale rol vervult in het verbinden van de belangrijkste economische centra met het Europese achterland op met name de middellange afstanden naar Duitsland, Frankrijk en Italië. Het spoor is één van de belangrijkste vormen van goederenvervoer in Nederland, naast de weg en de binnenvaart. Nederland heeft een uitstekende uitgangspositie als logistieke hub. De huidige concurrentiepositie staat echter onder druk. Wereldwijde ontwikkelingen vereisen tijdige actie om het spoor positief te laten bijdragen aan de Nederlandse concurrentiepositie.

### Spoorgoederenvervoer steeds belangrijker voor Nederland distributieland

De ambitie van de Topsector Logistiek is dat Nederland in 2020 een internationale toppositie heeft in de afwikkeling van goederenstromen als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten en een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat biedt voor het verladende en logistieke bedrijfsleven.

De basis hiervoor is een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen van wegen, spoorwegen, vaarwegen en luchtvaart. De mainports zijn de belangrijke knooppunten. Ze moeten niet alleen vanuit Nederland goed bereikbaar zijn, maar ook via goede internationale achterlandverbindingen binnen het Trans-Europese Netwerk, zoals het Ruhrgebied, Midden- en Zuid-Duitsland, België, Noord-Frankrijk en Noord-Italië. Door internationale samenwerking van Europese havens, het versterken van de logistieke knooppunten in Nederland en het efficiënt afhandelen van de groeiende vervoersstromen wordt de concurrentiekracht verder versterkt.

Het spoor is even belangrijk als het wegvervoer en de binnenvaart. Met name het bereik van het spoor (lange afstand, ook naar gebieden waar de binnenvaart niet kan komen) is een onderscheidende factor. Ook op het gebied van veiligheid en duurzaamheid scoort het spoor relatief goed. Dankzij de verwachte economische groei in Oost en Centraal Europa en de toenemende vraag naar veilig en duurzaam vervoer neemt het belang van het spoorgoederenvervoer van en naar Nederland toe.

Externe veiligheid, met name bij het goederenvervoer van gevaarlijke stoffen, vormt een aandachtspunt. Met de invoering van het Basisnet gevaarlijke stoffen maken de Rijksoverheid, gemeenten, provincies en het bedrijfsleven afspraken over de routes waarover gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden. Daarnaast is belangrijk dat de voorzieningen bij rangeerterreinen zijn ingericht op een veilige afhandeling van goederen.

Tot slot zet de Europese Commissie in op een groter aandeel van het spoor in het goederenvervoer. Daarom heeft de Commissie een agenda opgesteld gericht op verbetering van de marktwerking, de kwaliteit van de spoorgoederencorridors, verminderen van geluids- en overlast en het bevorderen van interoperabiliteit tussen de verschillende spoorstelsels in Europa. Dit is ook de kern van het Nederlandse beleid.

### Betere kwaliteit van de Europese goederencorridors

Betere Europese spoorgoederencorridors zijn van grote strategische waarde voor Nederland. Ze vormen een onderdeel van het Transeuropese Vervoersnetwerk (TEN-T).<sup>18</sup> In Europa is

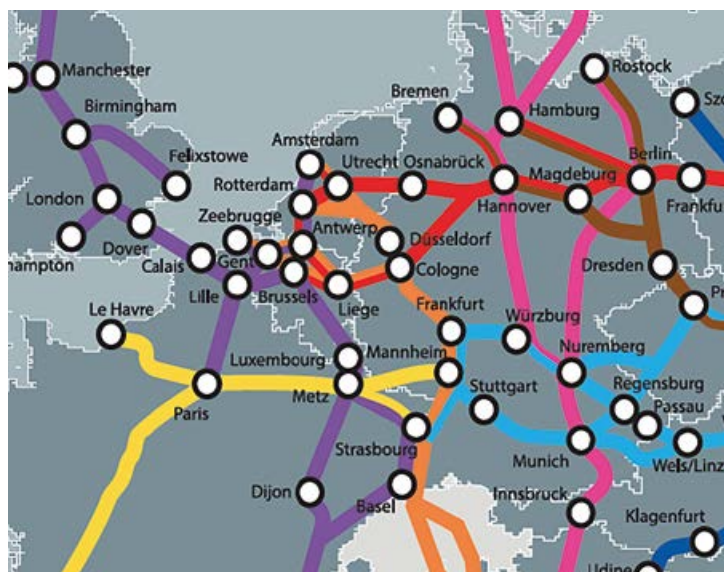
<sup>18</sup> Zie verordeningen 13/15/2013/EU en 13/16/2013/EU.

afgesproken dat de kwaliteit op negen corridors wordt versterkt. Nederland heeft directe aansluiting op drie ervan:

- de Noordzee-Baltic corridor (rood, corridor 8) verbindt Rotterdam en Amsterdam met de havens aan de Baltische Zee, via Hannover en Warschau;
- de Rijn-Alpine corridor (oranje, corridor 1) sluit Rotterdam en Amsterdam aan op economische centra in de regio's Rhein-Ruhr en Rhein-Main, Zwitserland en Noord-Italië;
- de Noordzee-Mediterrane corridor (paars, corridor 2) strekt zich uit van het noorden van Groot-Brittannië door Nederland (Rotterdam en Zeeuwse havens), België, Luxemburg, en belangrijke Franse regio's naar het zuiden van Frankrijk.

Hiermee heeft Nederland een uitstekende positie in economisch belangrijke verbindingen met het Europese achterland. Nederland zet zich daarom samen met de andere landen langs deze drie corridors actief in voor betere kwaliteit van deze verbindingen. Sinds december 2013 zijn de corridors "Rhine-Alpine" (Rotterdam-Genua) en "North Sea Mediterranean" (Rotterdam-Lyon/Basel) operationeel geworden en functioneren op deze corridors zogenaamde 'one-stop-shops', die doorgaande treinpaden aanbieden aan spoorgoederenvervoerders.

Figuur 16 – Transeuropese Vervoersnetwerk (TEN-T)



Bron: Europese Commissie; Trans-European Transport Network 2013

### Voldoende capaciteit en kwaliteitsverbetering op Nederlandse net

Ook op het Nederlandse net is voldoende capaciteit en meer kwaliteit noodzakelijk. De Betuweroute moet maximaal worden benut. De capaciteit van de Betuweroute neemt toe zodra de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland zijn voltooid. Goederenvervoer op het gemengde spoornet blijft altijd nodig voor de bereikbaarheid van de havens van Amsterdam, Noord-Nederland en Zeeland, de industriële centra en de terminals voor rail- en wegvervoer. Het Rijk zet in op een betere benutting van de beschikbare capaciteit en de hinder voor de omgeving (in termen van trillingen en geluid) zoveel mogelijk te beperken.

Hiervoor is inspanning van diverse partijen nodig. Het Rijk scheidt de voorwaarden waarbinnen ProRail en de goederenvervoersector kunnen zorgen voor een optimale benutting van de beschikbare capaciteit.



### **Betere afstemming van logistieke processen**

Om de individuele belangen van afzonderlijk partijen in de spoorketen te bundelen ten behoeve van het optimaal presteren van de spoorketen als geheel, is een vorm van ketenregie gewenst. Hiertoe zal de sector gezamenlijk een ketenregiefunctie inrichten, die zich naast ketenregie ook op ketenontwikkeling zal richten, waardoor de keten als geheel beter gaat presteren.

### **Meer flexibiliteit mogelijk maken**

Op het gemengde spoornet moet druk (hoogfrequent) reizigersvervoer te combineren zijn met optimaal vervoer van goederen en de kwaliteit van de leefomgeving rond het spoor.<sup>19</sup> Baanvakken en knooppunten zullen door reizigers- en goederentreinen, die vanuit verschillende richtingen komen, intensief bereden worden. Deze grote samenhang vraagt een hoge stiptheid in de uitvoering en betrouwbare assets, zoals infrastructuur en materieel. Spoorgoederenvervoerders en ProRail moeten alle beschikbare paden binnen de goederenroutes volledig gebruiken, zodat verdere groei van het spoorgoederenvervoer mogelijk is. Dit vraagt meer flexibiliteit in het gebruik van deze capaciteit.

### **Een prijsstelling die kwaliteit weerspiegelt**

Met prijsdifferentiatie van het treinproduct (treinpaden) krijgen vervoerders meer ondernemersruimte en kunnen zij met meerdere prijskwaliteitsniveaus beter aan de gevarieerde wensen van verladers voldoen. Tevens kunnen infrastructuurbeheerders prijsdifferentiatie gebruiken om (in geval van schaarste) de benutting van de infrastructuur verder te optimaliseren.

### **Meer innovatie in de sector**

De markt van vraag en aanbod in het spoorgoederenvervoer moet zo goed mogelijk functioneren. Dit vraagt om meer innovatie en vernieuwing in de sector. Het gaat daarbij niet zozeer over de individuele spoorvervoerder en verlader, maar meer over de sectorbrede inspanningen op dit gebied. De ketenregiefunctie kan hierin wellicht een functie vervullen. Dit wordt nader onderzocht. Verladers geven aan dat de innovatiekracht en productontwikkeling binnen de spoorsector beter kan.

### **Interoperabiliteit als basis**

In Europees verband wordt gewerkt aan het realiseren van een netwerk van interoperabele corridors die de economische centra van de lidstaten met elkaar verbindt. In de periode 2015-2020 dienen zes corridors van ERTMS te worden voorzien en in 2030 dienen alle "TEN-T core network corridors" aan de eisen van de Europese Verordening ten voldoen (treinlengte, aslasten, ERTMS). Verschillende eisen in verschillende landen ten aanzien van toelating van materieel, maar ook opleiding van bijvoorbeeld machinisten, is een belangrijke kostenhogende factor. De invoering van de Europese regels voor machinisten uit 2008 en het technische deel van het 4<sup>e</sup> spoorpakket zijn daarom van groot belang. Interoperabiliteit is een noodzakelijke vereiste om de ambitie van een internationaal concurrerend kosten-niveau te bewerkstelligen. Maatregelen en regelgeving die het Nederlandse traject betreffen, moeten zo goed mogelijk aansluiten op hetgeen van toepassing is op het overige traject.

<sup>19</sup> In PHS worden hiervoor investeringen getroffen.



Foto: Jos Braal



# 5 Wat is nodig om dit te realiseren?

In dit hoofdstuk worden de beleidskeuzes toegelicht (zichtbaar gemaakt in blauwe kaders).

## 5.1 Budgettaire kaders

De uitvoering van de ambities en beleidskeuzes moet binnen de budgettaire kaders gebeuren.

De beschikbare middelen in de begroting voor spoor tot en met 2028 zijn:

- €18,4 miljard voor beheer en onderhoud van het spoor;
- €10,1 miljard voor aanleg.

Belangrijke projecten en programma's die in deze begroting zijn opgenomen zijn PHS, OVSAAL Middellange Termijn, ERTMS (Voorkeursbeslissing, gepland in april 2014) en de Zuidas.

De programma's en projecten moeten passen binnen het budget en invulling geven aan de LTSA ambities. Dit vraagt om keuzes en prioriteiten: wat moet in ieder geval gebeuren en kan binnen het bestaande budget en wat moet worden geschrapt. Er zijn mogelijkheden om synergie tussen projecten en programma's te behalen en projecten en programma's (in relatie tot de doelen, de operationele uitwerking van de LTSA en de beschikbare middelen) te herprioriteren. Tot slot zullen projecten en programma's aangepast worden aan de (grote spreiding binnen) nieuwe vervoersprognoses. Uitgangspunt is dat (delen van) projecten die al in realisatie zijn, doorgaan. Beleidskeuzes kunnen alleen projecten en programma's raken die in de verkennings- en planuitwerkingsfase zijn.

De exacte financiële gevolgen van de beleidskeuzes en uitwerking daarvan in projecten en programma's worden dit jaar verder uitgewerkt als onderdeel van de herijking (zie hoofdstuk 7). Voor besluitvorming over projecten en programma's worden de reguliere trajecten (MIRT-proces) gevolgd.

## 5.2 Verder verhogen veiligheid

### Beleidskeuze

De veiligheid van het spoorstelsel is goed. Het spoor moet altijd veilig zijn voor mensen die aan of op het spoor werken of er overheen reizen. Het Rijk zet in op de invoering van ERTMS, conform de nog te nemen Voorkeursbeslissing, waardoor de veiligheid verder stijgt.

De veiligheid op het spoor wordt geborgd door de combinatie van vele maatregelen. Het gaat hierbij steeds om een samenspel van menselijk handelen, organisatorische voorzieningen en technische vangnetten.

De komende jaren wordt ingezet op een verdere aanpak van STS-passages, om het aantal en de risico's verder terug te dringen. Het STS-Verbeterplan van de sector wordt uitgevoerd, op basis van drie soorten maatregelen, die elkaar versterken en op korte termijn meer veiligheid bieden:

1. Verminderen van de kans op een rood sein door o.a. een conflictvrije planning en verbeterde bijsturing, een vereenvoudiging van de lay-out van de infrastructuur en het tegengaan van het gebruik van enkelspoor in twee richtingen;
2. Verminderen van de kans om door rood te rijden door o.a. alertering van machinisten en treindienstleiders, programma's gericht op niet telefoneren tijdens het rijden en het elimineren van stops voor rode seinen die niet passen bij het verwachtingspatroon van de machinist (waaronder het uitbannen van geel – geel – rood situaties);
3. Verminderen van de gevolgen van door rood rijden door o.a. een extra investering in het vangnetsysteem ATB-Verbeterde versie (ATB-Vv).

Om het aantal en de risico's van STS-passages verder terug te dringen zal ATB-Vv in de periode tot circa 2018 landelijk worden uitgerold door boven op de circa 2500 seinen die nu al van ATB-Vv zijn voorzien, nog eens circa 2800 seinen daarmee uit te rusten. Jaarlijks wordt bepaald hoe de uitrol wordt voortgezet, daarbij rekening houdend met de uitrol van ERTMS.

Het kabinet en de spoorsector zijn ervan overtuigd dat ERTMS kansen biedt voor het verbeteren van de veiligheid. Het huidige treinbeveiligingssysteem ATB-Vv kent in de komende jaren en decennia een vervangingsopgave. Stapsgewijze vervanging door ERTMS biedt naast meer veiligheid en interoperabiliteit ook potentiële voordelen op het gebied van capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid. Daarmee kan ERTMS in aanzienlijke mate bijdragen aan de doelen van de LTSA.

ProRail en de aannemers hebben gezamenlijk het Normenkader Veilig Werken vastgesteld, om de veiligheid van spoormedewerkers verder te verbeteren. Dit moet er voor zorgen dat het onderhoud aan het spoor veiliger gebeurt en met een goede balans tussen veiligheid en het beperken van hinder voor reizigers. Zeker ook bij de bereikbaarheid van Schiphol. Aanpassingen in operationele criteria die door ProRail vastgesteld worden (zoals het Normenkader Veilig Werken) kunnen maatschappelijke impact hebben. Het is daarom van belang dat aanpassingen hierin worden voorgelegd voor advies door IenM. Dit zal worden opgenomen in de nieuwe beheerconcessie.

Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) draagt ook bij aan het verbeteren van de veiligheid. Hierin staan het verminderen van het aantal incidenten (of de kans daarop) op en rond overwegen en de doorstroming centraal. Het LVO draait om een integrale aanpak: nauwe samenwerking met decentrale wegbeheerders, waarbij zowel naar slimme (lokale) maatregelen rond het spoor als op de weg gekeken wordt.

Om de veiligheidsdoelen van de LTSA te halen, wordt de Derde Kadernota Railveiligheid herijkt.<sup>20</sup>

### 5.3 ‘Eerst beter, dan meer’

Voor de operationele uitwerking van de LTSA hebben NS en ProRail op grond van de vraagspecificatie<sup>21</sup> gezamenlijk een voorstel gedaan.<sup>22</sup> Zoals aan de Tweede Kamer bericht,<sup>23</sup> is dit werkdocument getoetst en in het kader van LTSA 2 met stakeholders besproken. In bijlage G is de onafhankelijke validatie opgenomen. Op basis van de toetsing, de consultatie en de reacties van CRT en de KG op het werkdocument, hebben NS en ProRail een aantal onderdelen bijgesteld, nader onderbouwd en uitgewerkt. In bijlage F is het definitieve voorstel voor de operationele uitwerking (inclusief appendices) opgenomen.

De toetsing wijst uit dat het voorstel op hoofdlijnen bijdraagt aan het realiseren van een aantal van de doelstellingen en opgaven uit de LTSA en daarmee een goede basis vormt voor de operationele uitwerking van de LTSA. Dit geldt vooral voor het verhogen van de betrouwbaarheid, verbeteren van het reisgemak en het accommoderen van de reizigersgroei. IenM deelt de strategie om eerst de betrouwbaarheid (op specifieke corridors) verder te verbeteren, gericht te werken aan het voorkomen van negatieve uitschieters en daarna de frequenties te verhogen. IenM vindt deze volgorde logisch gezien de problematiek op het spoor in de afgelopen jaren en omdat betrouwbaarheid cruciaal is voor het oordeel van reizigers.

De operationele uitwerking van NS en ProRail is het startpunt om tot een geïntegreerde aanpak voor de beoogde verbeteringen op het spoor te komen, waarmee Netwerk Nederland daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Op een aantal punten is de operationele uitwerking nog niet concreet genoeg. De operationele uitwerking wordt dit jaar verder uitgewerkt, in samenhang met de programma's PHS en ERTMS, met de regionale ambities voor het spoor en OV en met de ontwikkelingen op het gebied van goederenvervoer. De uitvoering moet binnen de budgettaire kaders plaatsvinden.

CRT en KG vinden het winst dat NS en ProRail tot een gezamenlijke analyse en strategie zijn gekomen, maar onderstrepen ook dat de operationele uitwerking op een aantal punten een verdiepingsslag verdient. Daarnaast is aandacht gevraagd voor de betrokkenheid van regionale vervoerders en spoorgoederenvervoerders in de verdere uitwerking. Tot slot hebben CRT en KG nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het belang om, in het kader van de betrouwbaarheidsopgave, in te zetten op het terugbrengen van de hersteltijd die benodigd is na een verstoring (om opnieuw de normale dienstregeling te rijden).

<sup>20</sup> Het spoorwegveiligheidsbeleid voor de periode 2010 – 2020 is vastgelegd in de Derde Kadernota Railveiligheid, d.d. 28 juni 2010.

<sup>21</sup> Zie kamerstuk 29 984, nr. 384, d.d. 13 februari 2013.

<sup>22</sup> Het voorstel van ProRail en NS ziet op het HRN en het betreffende deel van de HSWI.

<sup>23</sup> Zie kamerstuk 29 984, nr. 446, d.d. 16 januari 2014.

### Beleidskeuze

Het Rijk ondersteunt de strategie 'eerst beter, dan meer'; de betrouwbaarheid wordt op specifieke corridors verder verbeterd en de negatieve uitschieters worden zoveel mogelijk voorkomen, waarbij de veiligheid verzekerd is. Daarna kunnen frequenties worden verhoogd. De spoorvervoerder en de infrabeheerder zijn voor de uitvoering samen verantwoordelijk en worden allebei afgerekend op tijdige realisatie van hun doelstellingen.

De voorbereidingen voor hoogfrequent spoorvervoer gaan door. Maar de programma's PHS en ERTMS zullen in samenhang met de operationele uitwerking worden bekeken. Dit moet leiden tot een meer geïntegreerde aanpak, zodat zoveel mogelijk synergiewinst wordt geboekt. Benodigde infrastructurele aanpassingen die belangrijk zijn voor het verbeteren van de capaciteit, betrouwbaarheid en veiligheid gaan door. De exacte gevolgen voor de investeringsopgaven en de mogelijke synergievoordelen worden in 2014 verder uitgewerkt in de herijking van de lopende en toekomstige programma's en projecten.

### 5.3.1 Verhogen betrouwbaarheid

Op dit moment is de betrouwbaarheid op sommige momenten en plaatsen, voornamelijk in de spits, in de herfst in de brede Randstad veel lager dan gemiddeld. Betere betrouwbaarheid is de verantwoordelijkheid van de vervoerders en de infrabeheerder. De verbeteraanpak uit de operationele uitwerking wordt afrekenbaar gemaakt in de concessies. Door middel van de vervoer- en beheerplannen stuurt IenM op het daadwerkelijk verbeteren van de betrouwbaarheid.

In het rapport "Kiezen voor Kwaliteit" van OV bureau Randstad wordt gesteld dat het maken van onderscheid tussen de dienstregeling in de spits en in het dal de betrouwbaarheid kan verhogen. ProRail en NS maken in hun voorstel geen onderscheid tussen dienstregeling in de spits en het dal. Zij geven aan dat dit niet nodig is om de betrouwbaarheid te verhogen. Het onderscheid tussen spits en dal en de effectiviteit daarvan zal de komende jaren op zijn effecten worden gezien.

In de operationele uitwerking worden voor de korte termijn maatregelen gepresenteerd om de belangrijkste oorzaken van vertragingen aan te pakken. Dit zijn:<sup>24</sup>

1. Minder spreiding in de uitvoering  
Om de spreiding in de uitvoering ten opzichte van de planning - door te vroeg of te laat vertrekken van treinen - te verlagen zijn vijf belangrijke maatregelen geïdentificeerd die betrekking hebben op informatie voor de machinist, cultuur van het personeel, faciliteiten op stations, het verbeteren van de planning en het logistieke proces.
2. Verhogen betrouwbaarheid van de infrastructuur en materieel  
De sector heeft drie programma's gedefinieerd om de betrouwbaarheid van infrastructuur en materieel te verhogen:<sup>25</sup>
  - Infrastructuur beter benutten, bijvoorbeeld door gebruik van remtabel en infrastructuur ontwerpproces;
  - Infrastructuur beter onderhouden, bijvoorbeeld door systemsprong voor meest storingsgevoelige wissels;
  - Betrouwbaarheid treinmaterieel verhogen door vernieuwing materieel en maatregelen om effecten van weersomstandigheden te beperken.

<sup>24</sup> Zie appendices operationele uitwerking LTSA (14 maart 2014) ProRail en NS.

<sup>25</sup> In paragraaf 5.10 wordt ingegaan op andere initiatieven ten aanzien van infrastructuur en onderhoud.

### 3. "Be- en bijsturing van de toekomst"

De sectorpartijen willen met dit ontwerp een treindienst realiseren die in alle omstandigheden beheerst is en waarbij reizigers goed geïnformeerd zijn.<sup>26</sup> De sturing en samenwerking moet worden verbeterd (zie hoofdstuk 6). Doel is een constantere prestatie neer te zetten dan nu het geval is. Dit betekent dat 'zwarte dagen' worden voorkomen, bij verstoringen treinen zo snel mogelijk weer rijden en een kleinere kans dat verstoringen elders tot uitval of vertragingen leiden. De aanpak die de sector voorstelt om dit te bereiken, is vijfledig:

- Continu toetsen uitvoerbaarheid plan met als doel een 100% uitvoerbaar plan;
- Logistieke 'hekken', zodat verstoringen in bepaalde gebieden zo min mogelijk effect op andere gebieden hebben;
- Vooraf gedefinieerde maatregelen om na een verstoring sneller te kunnen opstarten;
- Een eenduidige besluitvorming- en commandostructuur tussen infrabeheerder en vervoerders, door middel van een centraal monitor- en beslisorgaan met mandaat om besluiten te nemen over de afhandeling van de treindienst bij verstoringen en vertragingen. Voorstel is om dit onder te brengen bij ProRail;
- Een aangescherpte manier van werken volgens drie principes:
  - a. Meer dan voorheen wordt vooraf de maakbaarheid van de plannen getoetst en na besluitvorming uitvoeren wat is afgesproken.
  - b. Medewerkers hebben een duidelijkere rol- en taakverdeling, houden zich aan procedures en streven proactief naar verbetering.
  - c. Structureel geborgde leerloops om verbeteringen door te voeren.

Om de robuustheid van het systeem te vergroten en flexibeler in te kunnen spelen op de wensen van reizigers en verladings bij verstoringen, adviseren CRT en KG om de huidige vorm van coördinatie bij incidenten uit te breiden voor alle verkeersleidingsbesluiten en –handelingen. Dit verdient de aandacht van ProRail en vervoerders bij het herontwerp van de be- en bijsturing.

### 4. Infrastructurele maatregelen

Om na het verhogen van de betrouwbaarheid ook meer frequenties te kunnen bieden, zijn op een aantal plaatsen investeringen nodig in de railinfrastructuur. Veel van de maatregelen uit de operationele uitwerking worden nu al voorbereid (als onderdeel van PHS). Ze dragen bij aan het verhogen van de betrouwbaarheid en de benodigde capaciteit om treinen af te handelen. ProRail en NS noemen ondermeer de invoering van 3kV en ERTMS. In de herijking (zie hoofdstuk 7) wordt bekeken in hoeverre 3kV inderdaad een doelmatige bijdrage levert aan de LTSA doelen en of dit binnen de budgettaire kaders te realiseren valt. Daarnaast leveren reeds in uitvoering zijnde projecten en programma's een bijdrage aan de hogere capaciteit en betrouwbaarheid, zoals OV SAAL korte termijn, Doorstroomstation Utrecht en de recente besluiten over de middellange termijn OV SAAL en Zwolle-Herfte. Ook de programma's rond regionaal spoor en grensoverschrijdend treinvervoer moeten leiden tot hogere betrouwbaarheid.

De uitloop van buitendienststellingen is bijzonder vervelend voor reizigers en spoorgoederenvervoerders. Dit maakt het systeem minder betrouwbaar. ProRail dient daarom de uitloop van buitendienststellingen te reduceren.

#### 5.3.2 Hogere frequenties

In het kader van PHS zijn concrete plannen in uitvoering en in de uitwerkingsfase om de frequenties op drukke corridors te verhogen. De door ProRail en NS beoogde infrastructurele aanpassingen voor hogere frequenties betreffen grotendeels de maatregelen uit PHS en het Programma Noord Nederland (PNN).

<sup>26</sup> ProRail en NS doorlopen een formeel adviesproces met de medezeggenschapsorganen over de "Be- en bijsturing van de toekomst".



Op de corridors met hogere frequenties zullen minimaal 6 treinen per uur (van hetzelfde treintype) gaan rijden. In specifieke gevallen kan worden gekozen voor een combinatie van twee 'kwartierdiensten', oftewel 8 treinen per uur. De keuze voor corridors, frequentie en fasering, hangt af van de ontwikkelingen in de marktvraag en de betrouwbaarheid, lokale omstandigheden en de beschikbare infrastructuurcapaciteit. Het is ook van belang om de consequenties van hogere frequenties in kaart te hebben voor de regionale vervoersdiensten. Een overgang van bijvoorbeeld 6 x per uur naar 4 x per uur op een knoop heeft consequenties voor de hele keten. Deze aspecten worden uitgewerkt in de geïntegreerde aanpak, evenals de afstemming met het goederenvervoer en de uitvoering moet binnen de budgettaire kaders plaatsvinden (zie hoofdstuk 7).

In de operationele uitwerking wordt voorgesteld om in fases naar hogere frequenties te gaan.<sup>27</sup>

#### Fase 0: Verhogen van de betrouwbaarheid (2014-2017)

- Start met de verbeteraanpak om de uitvoeringsbetrouwbaarheid te verhogen.
- (Door)start van benodigde investeringen in de infrastructuur en technologie.

#### Fase 1: Start hoogfrequent rijden (2017-2022)

- Het rijden van 6 Intercity's per uur in beide richtingen tussen Amsterdam en Eindhoven en 6 Sprinters tussen Geldermalsen en Woerden.
- Via simulaties testen van het rijden van 8 treinen per uur op de Oude Lijn, waar de voor- en nadelen gezien de bredere netwerksamenhang nog worden gezien.

#### Fase 2: Verdere uitrol hoogfrequent rijden (vanaf 2022)

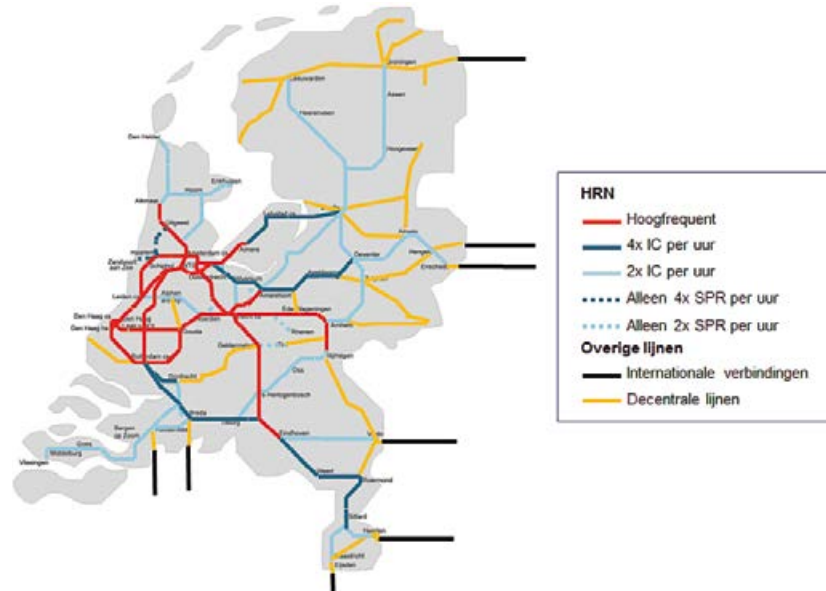
- Frequentieverhoging naar 6 Intercity's per uur tussen Arnhem-Schiphol/Amsterdam ('de A12 corridor') en Schiphol/Amsterdam-Almere (op 'de SAAL corridor'; middellange termijnpakket) met 6 sprinters per uur.
- Hoogfrequent rijden op de lijn tussen Eindhoven en Amsterdam wordt doorgetrokken naar Alkmaar (6 IC's tot Alkmaar en 6 sprinters tot Uitgeest).

#### Fase 3: Realiseren lange termijn ambitie (richting 2035)

- In deze fase wordt de frequentie op de overige drukke corridors ook verhoogd. Dit is echter wel afhankelijk van de marktontwikkelingen en de vraag naar hoogfrequente verbindingen.

<sup>27</sup> De genoemde jaartallen zijn indicatief. De daadwerkelijke data hangen bijvoorbeeld af van het moment dat het systeem betrouwbaar genoeg is om frequenties te verhogen.

Figuur 17 – Ambitie zoals geschetst in operationele uitwerking



Bron: Operationele uitwerking ProRail en NS "Beter en Meer"

IenM kan zich, als concessieverlener, op hoofdlijnen vinden in het voorstel om in fases de frequenties op corridors te verhogen. Wel moeten de PHS-ambities (inclusief korte en middellange termijn OV SAAL) uitgangspunt blijven en moeten de plannen om frequenties te verhogen in relatie tot de bestaande plannen (waaronder PHS en ERTMS) verder worden geconcretiseerd. IenM zal in de concessie met NS (en ProRail) afspraken maken over het moment van besluiten over frequentieverhogingen.

## 5.4 Netwerk Nederland: Goede verbindingen en aansluitingen in de hele OV-keten

### Beleidskeuze

Het Rijk zet voor de verbetering van de deur tot deur-reis primair in op hogere frequenties en het verbeteren van de verbindingen in het gehele netwerk.

Rechtstreekse lijnen kunnen ook bijdragen aan het verbeteren van de reis 'van deur tot deur' en ze sluiten aan bij de wensen van reizigers. Over de mate van rechtstreeksheid in relatie tot de vervoerbehoefte in de spits in de Randstad, wordt nog een aanvullende analyse uitgevoerd. Dit vormt input voor een geïntegreerde aanpak om Netwerk Nederland concreet te realiseren.

Het Rijk zet verder in op het verbeteren van de netwerkverbindingen in Nederland door in samenwerking met alle partijen te zorgen voor optimale aansluitingen tussen de vervoersdienst op het hoofdrailnet en regionale en lokale netwerken. Dit geldt op de knooppunten in de regio's waar meerdere vervoerders elkaar treffen en op belangrijke OV-poorten in de belangrijkste economische centra, waar veel mensen overstappen van de trein op andere OV-vormen. Deze knooppunten en OV-poorten worden draaipunten van het totale OV-netwerk. Samenwerking is hiervoor cruciaal. De inrichting van de landsdelige- en landelijke OV- en spoortafels en het opnemen van gelijklopende afspraken in verschillende vervoerconcessies helpen daarbij. Het Rijk geeft via deze tafels tevens invulling aan haar systeemverantwoordelijkheid voor het OV. De decentrale concessieverlenende overheden in het OV delen dit belang en werken hieraan mee. Alle concessieverlenende overheden verzoeken tevens hun vervoerders om gezamenlijk een 'dashboard' te ontwikkelen waarmee het verbeteren van de reistijd 'van deur tot deur' over de concessies heen gemonitord kan worden aan de landsdelige en landelijke spoor- en OV-tafels.

Aansluitingen worden verbeterd door beter te plannen, dienstregelingen samen af te stemmen en door de overstap tussen trein en regionaal stad- en streekvervoer makkelijker te maken. Hierbij horen ook kortere overstaptijden (waar mogelijk cross-platform) en goede voorzieningen op en rondom stations.

Naast de optimalisatie van de nationale verbindingen zet het Rijk ook in op een vergelijkbare strategie in internationaal verband. Ook in EU-verband wordt ingezet op het wegnemen van technische en juridische belemmeringen van internationaal vervoer per spoor.

### Rechtstreekse verbindingen

Het voorstel van ProRail en NS waarin zij de huidige mate van rechtstreeksheid voor reizigers willen behouden, is prettig voor veel reizigers. Dit jaar wordt een aanvullende analyse uitgevoerd over de mate van rechtstreeksheid in relatie tot de vervoerbehoefte in de spits in de Randstad. Er zal nader worden onderzocht welke (mate van) bediening moet worden aangeboden aan de spitsreizigers die reizen op de drukke corridors in (en van/naar) de Randstad, om hen aantrekkelijk vervoer te bieden. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de mate van rechtstreeksheid in relatie tot verschillende frequenties in spits en daluren. Dit maakt verdere ontwikkeling van de geïntegreerde aanpak mogelijk. De uitkomsten van de analyse worden besproken aan de landelijke OV- en spoortafel.

### Regionale knooppunten en regionale OV-verbindingen

Om de opgave te bereiken worden in ieder geval zowel in de vervoersconcessie als in de regionale concessies dezelfde prikkels aangebracht die de vervoerprestaties (o.a. aantal reizigers en goede overstap) stimuleren. Naast deze afspraken in de concessies worden concept-dienstregelingen beter afgestemd. Dit alles om zorg te dragen voor betere aansluitingen op de knooppunten, waardoor de netwerkqualiteit en het aantal reizigers toeneemt.

Rijk en regio zullen tezamen met de vervoerders en ProRail bepalen welke knooppunten als draaischijf worden aangewezen in het netwerk. Deze zijn cruciaal bij het versterken van de aansluitingen van het hoofdrailnet op het regionale spoor- en streekvervoer. Indien een verbeterde aansluiting wordt gerealiseerd, versterken diverse OV-systemen elkaar. Het programma "Beter en Meer" voor het hoofdrailnet kan op dat punt goed worden aangevuld met ideeën van de regionale spoorvervoerders (FMN)<sup>28</sup> ten aanzien van één integraal netwerk, zoals beschreven in hun rapport "Aansluiten en Versterken". De vervoerders op deze knooppunten zorgen samen voor afgestemde dienstregelingen en kunnen - indien door hen gewenst én in het belang van een grote groep reizigers - treinen laten doorrijden buiten de grenzen van concessies. Voor het geval vervoerders hier niet gezamenlijk in slagen, wordt een escalatiemodel ingericht, waarbij de concessieverleners besluiten kunnen nemen.

### Belangrijke "OV-poorten" in de belangrijkste economische centra met goed stad- en streekvervoer

In het onderzoek "Kiezen voor Kwaliteit" van OV-bureau Randstad wordt het belang van de OV-poorten in de grote steden in de Randstad benadrukt. Dit komt nog onvoldoende tot uitdrukking in het voorstel van NS en ProRail. Afgesproken is dat IenM, ProRail, NS, decentrale overheden en direct betrokken stad- en streekvervoerders gezamenlijke projectteams inrichten om onderzoek te doen naar het realiseren van goede aansluitingen (trein en onderliggend OV) op de OV-poorten in de belangrijkste economische centra (zie bijlage C.2).

### Aansluitingen op ander vervoer

Naast de overstap van OV naar OV is ook de overstap van eigen vervoer op OV en vice versa van belang. Om dit te bereiken zijn goede faciliteiten dichtbij de opstaphaltes noodzakelijk, zoals P&R-plekken en fietsvoorzieningen. Bij de afweging waar en hoeveel parkeerplekken voor auto's en fietsen kunnen worden gecreëerd en tegen welke voorwaarden, kijken NS, eventuele andere vervoerders en (decentrale) overheden naar het reisgedrag en de mogelijkheden rond de stations. Door meer mogelijkheden op de omringende stations aan te bieden, kunnen drukke stadskernen worden ontlast. Daarnaast worden initiatieven als de OV-Fiets, Zonetaxi's, fietsenstallingen en deelauto's verder ontwikkeld.

### Internationaal netwerk

Voor internationale reizigers zijn verschillende typen treinreizen te onderscheiden. Ten eerste bestaan de door EU aangewezen internationale kerncorridors, de zogenaamde Ten-T corridors.<sup>29</sup> Daarnaast bestaan diverse interregionale verbindingen. Met name voor dit laatste type verbindingen zetten overheden zich in om netwerken (bijvoorbeeld het Nederlandse en het Duitse spoornet) waar mogelijk te verbinden door nationale treinen door te laten rijden naar het eerste grote OV-knooppunt over de grens. Hierdoor verbetert het vervoer voor reizigers en krijgen grensoverschrijdende verbindingen meer nationale betekenis. Afgesproken is dat IenM, ProRail, NS, regionale spoorvervoerders en decentrale overheden gezamenlijk onderzoeken of grensoverschrijdende verbindingen doorgetrokken en verknoot kunnen worden in het hoofdrailnet of op welke wijze aansluitingen gemaakt

<sup>28</sup> Zie rapport FMN, "Aansluiten en versterken, heel Nederland in verbinding", februari 2014.

<sup>29</sup> Zie paragraaf 4.2 Opgave goederenvervoer.

kunnen worden met interregionale stations. Dit zal ook met de aangrenzende buurlanden worden verkend.

In de operationele uitwerking geeft NS aan het belangrijk te vinden dat in Europa binnenlandse spoornetten met elkaar worden verbonden. Daarom streeft NS naar goede internationale verbindingen, mede door duurzame samenwerking met internationale partners. De komende jaren wordt dit onder andere ingevuld door:

- Realisatie van de afspraken in het alternatief voor het wegvallen van de V250;
- Presentatie van een plan van aanpak voor een verbinding met Düsseldorf via Venlo;
- Verbetering van de robuustheid van de internationale treinpaden met behoud van een aantrekkelijke reistijd;
- Meer grensoverschrijdende trajecten, mits haalbaar.

In EU-verband wordt gewerkt aan het wegnemen van technische en juridische belemmeringen bij internationaal vervoer per spoor. Dit gebeurt onder meer door de Liberaliseringsrichtlijn, die het mogelijk maakt internationaal grensoverschrijdend treindiensten aan te bieden in een vrije markt. En door de TEN-T verordening, die tot doel heeft dat infrastructuur grensoverschrijdend aan dezelfde eisen voldoet. Eén van de eisen is bijvoorbeeld dat het veiligheidssysteem ERTMS in 2030 op de belangrijkste kerncorridors ligt. Er is ook aandacht voor interoperabiliteit bij concrete situaties.

## 5.5 Verbeteren reistijd

### Beleidskeuze

Het Rijk zet voor de verbetering van de deur tot deur reistijd - naast betere aansluitingen, hogere frequenties en rechtstreekse verbindingen - in op het verhogen van de rijsnelheid van de trein. De grootste winst ligt in het sneller optrekken van treinen, het naderen van stations met hogere snelheid, het later remmen en het verhogen van de snelheden op trajecten waar nu met lagere snelheden gereden wordt. Het Rijk wil het verhogen van de rijsnelheid op trajecten boven 140 km/u mogelijk maken via de uitrol van ERTMS. Op trajecten waar de infrastructuur geschikt is, zal in de toekomst harder dan 140 km/u gereden kunnen worden.

Het Rijk wil het verhogen van de rijsnelheid op trajecten boven 140 km/u mogelijk maken, mits dit veilig kan gebeuren. Deze ambitie bestaat al langer. Sinds de jaren '80 is daarom een aantal trajecten geschikt gemaakt voor 160 km/u en heeft NS materieel aangeschaft dat deze snelheid aankan. Het verhogen van de snelheid van 140 naar 160 km/u is mogelijk op 7 trajecten die daarvoor qua railinfrastructuur civieltechnisch geschikt zijn gemaakt:

1. Amsterdam Bijlmer - Utrecht
2. Weesp - Almere
3. Almere - Lelystad
4. Lelystad - Zwolle (Hanzelijn)
5. Den Haag – Leiden
6. Leiden – Schiphol
7. Boxtel - Eindhoven

Gezien de investeringskosten is het op dit moment niet realistisch hiervoor meer trajecten geschikt te maken. Bovendien is de reistijdwinst beperkt.

De reistijd tussen de brede Randstad en de andere regio's is van groot belang voor de netwerkkwaliteit. Op een aantal van deze trajecten levert dit reistijdwinst op.<sup>30</sup> De Hanzelijn is één van de voorbeelden waar het verhogen van de rijsnelheid leidt tot meerdere minuten winst. NS geeft aan dergelijke ambities voor de Hanzelijn te hebben.<sup>31</sup> Door het verhogen van de snelheid op dit traject en op het traject Amsterdam – Lelystad wordt het Noorden beter verbonden met de Randstad. Het is, zoals ook via Kamermoties gevraagd, daarom van belang dat NS op dit traject als eerste snellere treinen inzet die van ERTMS zijn voorzien.<sup>32</sup> In de zomer van 2013 is besloten dat de snelheidsverhoging naar 160 km/u met het beveiligingssysteem ERTMS zal gebeuren.<sup>33</sup> Dat vereist dat dit systeem op deze trajecten zowel in trein als op de infrastructuur wordt gebruikt. Op twee baanvakken ligt ERTMS al in de baan<sup>34</sup> en is het moment van snelheidsverhoging afhankelijk van het moment dat vervoerders dit kunnen bieden. Tussen Amsterdam en Utrecht wordt (als proefproject) af en toe al 160 km/u gereden door ICE-materieel. Andere trajecten die geschikt zijn om harder dan 140 km/uur te rijden zijn Den Haag – Eindhoven (via HSL) en Schiphol – Den Haag. Ook voor deze trajecten geldt dat zo snel mogelijk snellere treinen dienen te worden ingezet.

Voor de HSL-Zuid is - conform motie De Boer/Hoogland<sup>35</sup> - met NS afgesproken dat zij de snelst mogelijke realistische instroomplanning van snel IC-materieel onderzoekt. Ook onderzoekt NS de snelheid van het nieuw aan te schaffen IC-materieel en welke consequenties hierbij horen. NS onderzoekt of een snelheid van 220 km/uur mogelijk is. In het onderzoek komt aan de orde in welke mate hogere snelheid reistijdwinst oplevert op de HSL-Zuid (en daarmee verbonden trajecten).<sup>36</sup>

Daarnaast starten ProRail en NS op verzoek van IenM een onderzoek naar de noodzaak en wenselijkheid om de netspanning te verhogen naar 3kV. In de operationele uitwerking stellen zij voor om dit te doen, om treinen sneller op te kunnen laten trekken. Dit kan een effectieve maatregel zijn om te zorgen voor extra capaciteit.

## 5.6 Verbeteren reiscomfort

### Beleidskeuze

Voor een snelle en comfortabele reis van deur tot deur wil het Rijk de aansluitingen verbeteren tussen trein en onderliggend OV. Daarnaast is er 1 makkelijk werkend OV-betaalsysteem en wordt altijd actuele en multimodale informatievoorziening aan reizigers vanzelfsprekend. Ook zijn treinen comfortabel, schoon en niet overvol.

<sup>30</sup> In het Actieplan snelheidsverhoging (juli 2013) en de Voorkeursbeslissing ERTMS (begin april) wordt ingegaan op de verwachte reistijdwinsten en het spanningsveld tussen veiligheid, infrastructuurcapaciteit, en materieelkarakteristieken.

<sup>31</sup> Zie NS Rapport: Nederland Verbinden, ons voorstel voor de reiziger voor 2015-2025, d.d. november 2011.

<sup>32</sup> Op dit moment schaft NS nieuw Intercity materieel aan. Naar verwachting kan dit nieuwe materieel vanaf 2021 worden ingezet in de dienstregeling.

<sup>33</sup> Een belangrijk voordeel van ERTMS is dat het meer snelheidstrappen kent dan het huidige beveiligingssysteem op het hoofdrailnet. Daardoor kan ook onder 140 km/u veel tijdswinst worden behaald. In praktijk zal die tijdswinst de aanzienlijk groter zijn dan de tijdswinst die wordt behaald met 160 km/uur rijden. Hierop zal in de Railmap 3.0 nader worden ingegaan.

<sup>34</sup> Amsterdam-Utrecht en de Hanzelijn.

<sup>35</sup> Zie kamerstuk 22 026 nr. 440, d.d. 4 november 2013.

<sup>36</sup> Zie kamerstuk 22 026 nr. 454, d.d. 20 maart 2014.

### Eén betaalmiddel in het hele OV

Om de reiziger zonder belemmeringen door de keten te laten reizen, is het van belang om één betaalmiddel te hebben dat gebruikt kan worden in de hele keten. Met de introductie van de OV-chipkaart is de stap daartoe gezet. Door innovaties is het denkbaar dat er in de toekomst andere typen vervoerbewijzen komen dan (alleen) de huidige OV-chipkaart. Daarbij is het belangrijk dat de verschillende initiatieven blijven aansluiten op het huidige OV-betaalsysteem in Nederland, zodat de huidige continuïteit en betrouwbaarheid verzekerd is.

Op dit moment werken overheden, vervoerders en consumentenorganisaties in het Nationaal OV-beraad (NOVB) samen om eventuele belemmeringen (die worden opgeworpen door concessiegrenzen) weg te werken. Het streven is een interoperabel OV-betaalsysteem te laten bestaan dat in de hele keten geldig is. Via concessies en wetgeving wordt het gebruik van dit landelijke interoperabele betaalsysteem verzekerd. Parallel hieraan wordt een wijziging van de WP2000 voorbereid waarmee het mogelijk wordt om nadere regels te stellen aan landelijke concessieoverstijgende producten en tarieven.

De toekomst van het OV-betalen en het openstellen van de markt (zodat verdere innovaties mogelijk worden), zijn een prioriteit van het NOVB. Daarbij worden tevens de inzichten uit lopende proeven en innovaties betrokken, zoals de pilots met Reizen op Rekening voor de zakelijke markt<sup>37</sup> en de 'Touch and Travel' pilot. De ontwikkelingen bieden tevens de basis voor het toewerken naar enkelvoudig in- en uitchecken. De innovaties beginnen niet op nul. Er is immers een breed geïmplementeerd OV-betaalsysteem (met TLS als uitvoeringsorganisatie). Het NOVB onderzoekt hoe de concessiehoudende vervoerders (na de herpositionering van TLS) een gelijkwaardige positie kunnen krijgen, zodat zij samen kunnen sturen op een efficiënte en transparante uitvoeringsorganisatie van het OV-betalen en tegelijk ook innovatie effectief een plek kunnen geven.

### Actuele reisinformatie voor de hele keten

In het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV) werken overheden en vervoerders samen aan de voorwaarden voor het beschikbaar stellen van gegevens voor reisinformatie. De verplichting tot het leveren van data wordt opgenomen in landelijke en regionale concessies. Dit geeft marktpartijen de kans om creatieve en innovatieve diensten voor reizigers te ontwikkelen. Daarbij worden in de landelijke en regionale vervoersconcessies inspanningsverplichtingen opgenomen, die zorgen dat NS samen met andere vervoerders en ProRail de reisinformatie van deur tot deur (zowel voor als tijdens de reis) verbetert.

Het Rijk vindt het specifiek voor NS van belang dat alle reisinformatie-uitingen tijdig, correct en consistent zijn. Op dit moment bestaan binnen NS meerdere initiatieven om deze ambitie te realiseren:

- Reisinformatie maakt onderdeel uit van het project 'be- en bijsturing voor de toekomst', waardoor reizigers sneller en betrouwbaar kunnen worden geïnformeerd bij verstoringen;
- Er komt steeds meer specifieke en persoonlijke reisinformatie;
- Informatie is straks altijd actueel (24x7), ook als reizigers een deur-tot-deur advies opvragen met andere OV-verbindingen (bus, tram en metro);
- Op stations komt meer real-time vertrek-informatie over bus, tram en metro beschikbaar, om de aansluiting op ander vervoer te verbeteren.

Een concreet voorbeeld van een initiatief is de reisplanner Xtra van NS. Deze reisplanner voor smartphones toont bij het reisadvies ook de gemiddelde punctualiteit per traject. Betere reisinformatie en bewegwijzering op stations draagt ook bij aan aantrekkelijker en comfortabeler vervoer. Zoals het vooraf beschikbaar zijn van informatie over de voorzienin-

<sup>37</sup> Dit maakt achteraf betalen met een maandelijkse factuur mogelijk.

gen op stations en de looppunten van het station. Daarnaast zullen op langere termijn actuele en digitale reisinformatie over de trein en andere beschikbare OV-modaliteiten op gezamenlijke reisinformatieborden, een logische ordening van functies en overzichtelijke bewegwijzering reizigers helpen om snel en probleemloos hun weg te vinden.

De uitgangspunten en voorwaarden voor profilering en *branding* voor alle vervoerders op de stations moeten gelijk zijn. Op elk station moet een onafhankelijk informatiepunt te vinden zijn dat logisch en overzichtelijke informatie geeft over alle OV-modaliteiten, ketendiensten en de omgeving op en rond het station. Op de grotere knooppunten zal op een centrale en prominente plek één informatiebalie worden ingericht waar alle OV-vervoerders op dat station reizigers helpen en adviseren.

#### **Comfortabele en schone treinen die niet overvol zijn**

De problematiek van overvolle treinen wordt op diverse wijzen aangepakt. Zo laat NS de lengte van de trein via maatwerk nog beter aansluiten op de reizigersvraag. Naast het volgen van de treinbezetting via signalen als reizigerstellingen, meldingen van personeel, meldingen van klanten via de klantenservice en via Twitter, stimuleert NS een betere spreiding van reizigers over de treinen door bijvoorbeeld omroepberichten, een proef met een nieuwe app en een drukte-indicator in de Reisplanner Xtra.

Verder zoeken overheden naar mogelijkheden om reizigers te verleiden meer buiten de spits te reizen. Het Rijk doet dat via het programma Beter Benutten. In Oost-Nederland loopt een initiatief van decentrale overheden om met scholen en bedrijven te spreken over vestigingslocatie en openingstijden, om drukte in de spits te verminderen.

Het comfort van een trein wordt naast de reinheid en capaciteit ook bepaald door voorzieningen in de trein, zoals toiletten, stopcontacten en draadloos internet. Het comfortniveau is de verantwoordelijkheid van vervoerders, tenzij de concessieverlener er eisen aan heeft gesteld. Zo is bijvoorbeeld met NS afgesproken dat alle nieuw aan te schaffen treinen zijn voorzien van een toilet en dat uiterlijk in 2025 alle treinen beschikken over een toilet.<sup>38</sup>

## **5.7 Specifieke doelgroepen**

### **Beleidskeuze**

Naast de algemene verbeterpunten en de eerder genoemde aandacht voor de spitsreiziger, is een aantal verbeterpunten voor specifieke doelgroepen geïdentificeerd:

- Reizigers van en naar Schiphol
- Sociaal-recreatieve reizigers en ouderen
- Zakelijke reiziger
- Studenten
- Reizigers met een beperking

### **“Ga je naar Schiphol, dan reis je zoveel mogelijk met het OV”**

IenM, ProRail, NS en betrokken stakeholders (Schiphol, KLM, gemeente Amsterdam, ROVER) zijn gestart met een initiatief om de OV-bereikbaarheid van Schiphol te verbeteren:

- Verbeteren betrouwbaarheid spoorstelsel op korte termijn (zorgen dat het spooronderhoud geen belemmering is om met de trein naar Schiphol te komen, minder verstoringen in de Schipholtunnel);

<sup>38</sup> Zie kamerstuk 23 645 nr. 557, d.d. 17 december 2013.



- Kwaliteitssprong station Schiphol (betere doorstroming voor in- en uitstappers, betere informatievoorziening voor alle reizigers e.d.);
- Belang bereikbaarheid Schiphol beter borgen in bestaande trajecten (ontwikkeling van dienstregeling, planning van onderhoud e.d.);
- Vergroten capaciteit station en spoorsysteem op korte en lange termijn.

#### Sociaal recreatieve reizigers en ouderen

In het initiatief “Samen op reis”<sup>39</sup> wordt ingezet op een aantrekkelijker OV-reis ‘van deur tot deur’. Hierbij hoort ook het aanboren van nieuwe doelgroepen door gezamenlijke producten of acties, bijvoorbeeld het zogeheten Kruidvatkaartje. In eerdere jaren waren dergelijke acties van vervoerders alleen gericht op het reizen per spoor. Door samenwerking tussen partijen is deze actie verbreed naar het hele OV. De betrokken partijen hebben de intentie deze actie dit jaar te herhalen en in de toekomst meer spoor-acties te verbreden naar OV.

#### Zakelijke reiziger

Voor zakelijke reizigers wordt, in het kader van het initiatief “Samen op reis”, door vervoerders (en op verzoek van en in overleg met VNO-NCW, MKB Nederland en de B50) gezamenlijk een openbaar vervoerproduct ontwikkeld dat beter voldoet aan de behoeften van werkgevers dan het huidige aanbod. Werkgevers geven aan meer werknemers met het OV te willen laten reizen om afspraken in het SER Energieakkoord over CO<sub>2</sub> reductie na te komen.

#### Studenten

In het regeerakkoord is aangekondigd dat de OV-studentenkaart wordt vervangen door een alternatief vervoersarrangement. Op dit moment loopt het besluitvormingstraject hierover.

#### Reizigers met een beperking

Treinen en stations zijn voor mensen met een beperking uiterlijk in 2030 grotendeels zelfstandig toegankelijk. In het Implementatieplan Toegankelijkheid is hiervoor een aantal maatregelen beschreven:

- Kleinere infrastructuurmaatregelen, zoals het aanpassen van toiletten en wachtruimten en bewegwijzering op stations in braille;
- Het aanpassen van perrons ten behoeve van een gelijkvloerse instap. Een gelijkvloerse instap vraagt een nauwe afstemming tussen perron en treinvloer. Hiervoor worden maatregelen getroffen aan perron en materieel (hoogte perrons aanpassen, inzet van materieel met lage vloer);
- Het toegankelijk maken van de perrons. 78 stations zijn aangemerkt om te worden voorzien van liften zodat de perrons voor mensen met een motorische beperking bereikbaar zijn. Op 35 locaties worden voor 2015 liften aangelegd, de overige locaties zijn voor 2030 uitgevoerd. In totaal zijn in 2030 op circa 145 stations liften aanwezig. Hiermee zijn we er nog niet. Ook hiervoor is meer samenwerking en overleg tussen overheden, vervoerders en ProRail noodzakelijk.

<sup>39</sup> [www.samenopreis.nu](http://www.samenopreis.nu)

## 5.8 Stations

### Beleidskeuze

Het Rijk wil dat stations toegankelijke, comfortabele en veilige knooppunten zijn. Stations worden toegankelijk voor eenieder die met het OV wil reizen, ook voor reizigers met een beperking. Ook de veiligheid wordt verbeterd. Verder komen er op zoveel mogelijk stations toiletten die schoon, aantrekkelijk en toegankelijk zijn voor alle reizigers.

Het Rijk waarborgt dat alle vervoerders in staat worden gesteld om hun klanten op eerlijke wijze te informeren, gebruik te kunnen maken van diensten en voorzieningen, en zich te profileren op de stations waar zij halteren. Het Rijk verbetert, ondermeer via wet- en regelgeving de mogelijkheden voor de ACM om toezicht te houden. Er is een breed onderzoek gestart naar de financiële en andere consequenties van het aanpassen van de positie van NS op alle stations in Nederland.

### 5.8.1 Naar comfortabele, toegankelijke en veilige verblijfplaatsen

#### Comfortabele stations

Stations moeten comfortabel, schoon, prettig en aantrekkelijk zijn voor reizigers. Het aanleggen en integreren van winkels en kantoorruimtes in- en bij stations wordt ook steeds belangrijker. Door de functies van transfer, service, retail en beleving integraal te ontwerpen en logisch met elkaar te verbinden op en rond het station, ontstaat een station waar zowel reizigers als bezoekers graag komen, zij eenvoudig hun weg kunnen vinden en prettig kunnen verblijven.

In de toekomst wordt het comfort op stations verder verhoogd. Op zoveel mogelijk stations komen schone, aantrekkelijke en toegankelijke toiletten. Retail en andere diensten nemen een belangrijke rol in bij het vergroten van comfort, sociale veiligheid en beleving op stations. Daarom komen hiervoor op elk station (afgestemd op het type station en de reizigers) basisvoorzieningen, die - waar mogelijk - zijn bemenst. Grote stations worden, nog meer dan nu, ontwikkeld tot centrale locaties om te vergaderen, ontspannen en winkelen.

#### Toegankelijke stations

Stations moeten toegankelijk zijn voor reizigers met een beperking. Daarom moeten alle routes binnen het station(sgebied) obstakelvrij zijn, voorzien van geleide lijnen, dienen alle perrons zelfstandig bereikbaar te zijn en hebben zoveel mogelijk treinen een gelijkvloerse instap. Zie paragraaf 5.7. Ook tijdens verbouwingen dienen stations optimaal toegankelijk voor alle reizigers te zijn met minimalisering van de overlast.

#### Veilige stations

Reizigers willen zich veilig voelen op het station. Door ruime perronopgangen, brede perrons en het wegnemen van obstakels lopen reizigers minder risico om in het gedrang te komen of te vallen. Naast fysieke veiligheid zijn ook de sociale veiligheid en de beleving van reizigers en stationsbezoekers van belang. Door het gezamenlijk organiseren van toezicht op stations door de infrabeheerder en vervoerders en goede oplossingen voor toegang en service, zullen reizigers op alle stations(omgevingen) zich minder anoniem en onveilig voelen en zal de sociale veiligheid van stations en stationsomgevingen verbeteren.

### 5.8.2 Stations worden plaatsen waar vervoerders herkenbaar hun diensten aanbieden

Alle vervoerders hebben een groot belang bij de stations. Zij moeten in staat worden gesteld hun klanten goed te informeren, gebruik te kunnen maken van diensten en voorzieningen en zich te profileren op de stations en perrons waar zij halteren.

Vervoerders moeten allemaal toegang kunnen krijgen tot diensten en voorzieningen op stations. NS is als eigenaar van de stationsgebouwen in de regel de enige aanbieder van veel bijkomende diensten en voorzieningen op stations. Andere vervoerders zijn daardoor aangewezen op NS voor het aanbieden en exploiteren van hun treindienst (bijvoorbeeld huur van wachtruimtes voor personeel in het stationsgebouw). Het Rijk moet verzekeren dat alle vervoerders onder eerlijke voorwaarden van stations gebruik kunnen maken. Ze neemt hiervoor een aantal maatregelen:

- De Spoorwegwet stelt nu al eisen aan de eerlijke toegang tot diensten en voorzieningen. Met de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn worden verdere aanscherpingen doorgevoerd en worden de bevoegdheden van ACM om hierop toezicht te houden, uitgebreid;
- Er komt een 'stationsnetverklaring', die inzicht geeft in de tarieven en voorwaarden van NS per station en per type dienstvoorziening (bijvoorbeeld wachtruimte, loketruimte). Dit concretiseert de verplichting tot eerlijke toegang tot diensten en voorzieningen;
- De mogelijkheid van een ex-ante toets door ACM wordt onderzocht, in aanvulling op de bevoegdheden die ACM reeds worden toegekend.

Door de decentralisatie zijn er verschillende type stations in relatie tot de vervoerder ontstaan. Stations waar alleen NS halteert, samenloopstations waar zowel NS als een regionale vervoerder halteren én stations waar alleen een regionale vervoerder halteert. Een striktere scheiding tussen exploitatie en eigendom van stations kan behulpzaam zijn voor het verder verbeteren van de eerlijke toegang tot de stations voor alle vervoerders, mede in het licht van toekomstige ontwikkelingen vanuit Europa na 2025. Wel moet hier pragmatisch mee omgaan worden. Immers, de uitkomsten omtrent het 4<sup>e</sup> Spoorpakket zijn nog onduidelijk.

Naar aanleiding van vragen vanuit de Tweede Kamer is een breed onderzoek gestart naar de financiële en andere consequenties van het aanpassen van de positie van NS op alle stations in Nederland. Hierbij worden verschillende opties op hoofdlijnen onderzocht. Het ministerie van Financiën (aandeelhouder), het ministerie van IenM (concessieverlener) en het ministerie van Economische Zaken geven dit onderzoek vorm vanuit hun verschillende rollen.

### 5.8.3 Stations zijn duurzame en kostenefficiënte knooppunten

Het spoor is één van de grootverbruikers van elektriciteit in Nederland. ProRail en NS willen tussen 2015-2024 het verbruik verduurzamen. In 2017 willen ze 25% besparen t.o.v. 2012. Het Rijk ondersteunt deze ambitie. Energiebesparing kan door bijvoorbeeld toepassing van warmte- en koudeopslagsystemen, energie-efficiency in winkels, slimmere en besparende verlichting, duurzame energieopwekking, verduurzaming van reizen rondom stations en het scheiden van afval op alle stations

Verduurzaming van energie leidt tot een kostenbesparing op stations, die gemeten wordt ten opzichte van 2013. IenM bewaakt dat deze kostenreductie wordt bereikt en dat de opbrengst wordt geïnvesteerd in andere doelen van de LTSA ten aanzien van stations. Daarnaast wordt voor de inrichting van stations gebruikgemaakt van duurzame, herbruikbare materialen en wordt het beheer uitgevoerd met milieuvriendelijke middelen. Stations zijn hierdoor zoveel mogelijk klimaatneutraal. IenM zal - via de voorwaarden bij het verlenen van subsidies voor nieuwbouw en verbouw van stations - sturen op verdere verduurzaming.

## 5.9 Naar een aantrekkelijk, concurrerend spoorgoederenvervoer

### Beleidskeuze

Achterlandverbindingen per spoor worden versterkt. Via het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer werken alle betrokken partijen aan meer interoperabiliteit naadloze doorstroming op Europese goederencorridors en aan de tariefstelling voor het gebruik van de infrastructuur om de concurrentiepositie te verbeteren. In Nederland gaat het goederenvervoer zoveel mogelijk via de Betuweroute. Op het gemengde net moet de beschikbare infrastructuurcapaciteit beter worden benut. Hierdoor ontstaat meer flexibiliteit voor spoorgoederenvervoerders, maar worden ook onbenutte goederenpaden op andere wijze benut, zeker in de spits in de Randstad. Hierbij is van belang dat:

- er één loket is voor goederenvervoerders;
- ketenregie leidt tot betere benutting van de capaciteit;
- het instrument van prijsdifferentiatie wordt gebruikt, waarmee tevens schonere en stillere vervoer gestimuleerd kan worden;
- belangen van reizigers- en goederenvervoer op het gemengde net goed worden afgewogen en afgestemd.

De sector heeft haar plannen voor een groot deel weergegeven in het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer, opgesteld door KNV, Keyrail, EVO, de havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam en ProRail.<sup>40</sup> Om het spoorgoederenvervoer de nodige positie op het spoorwagennet te geven, zal de sector gaan samenwerken aan een operationeel concept voor spoorgoederenvervoer voor de periode 2015-2023. Hierin wordt meegenomen:

- Hoe met de werkzaamheden voor het 3e spoor in Duitsland wordt omgegaan;
- Het raakvlak met het operationeel spoorconcept voor het reizigersvervoer;
- Hoe met het operationeel spoorconcept in buurlanden wordt omgegaan (dit om te voorkomen dat treinen bij de grens ophouden hebben);
- Hoe met beperkingen vanuit de omgeving wordt omgegaan (leefbaarheid, veiligheid).

### 5.9.1 Voldoende capaciteit en kwaliteitsverbetering op het Nederlandse net

#### Voldoende Capaciteit

Om voldoende capaciteit op het Nederlandse net voor spoorgoederenvervoer te hebben en houden, zet het Rijk in op de volgende maatregelen:

#### 1. Infrastructuurknelpunten aanpakken

Uit eerder onderzoek<sup>41</sup> is gebleken dat met de PHS-maatregelen tot ongeveer 2040 de capaciteit van de spoorinfrastructuur voldoende is om - naast het verwachte reizigersverkeer - het verwachte spoorgoederenvervoer te kunnen afwikkelen op de opgenomen routing van het goederenvervoer. Met regionale bestuurders zijn afspraken gemaakt over het gezamenlijk opstarten van een aantal brede MIRT-onderzoeken in 2014, waarin de nieuwe aanpak van bereikbaarheid wordt toegepast.<sup>42</sup> Afgesproken is ook twee onderzoeken uit te voeren naar de goederencorridors A15/Betuweroute/Waal- Duitsland en Rotterdam-Brabant-Noord-Limburg-Duitsland. Relevante uitkomsten worden meegenomen als onderdeel van de uitvoeringsagenda. Doel is om samen met het bedrijfsleven en regionale overheden te ontdekken welke efficiencyverbeteringen mogelijk zijn voor weg, spoor- en vaarwegen (en de overslagterminals). Hierbij gaat het niet om infrastructurele verbeteringen. Deze komen alleen in beeld als met andere

<sup>40</sup> Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer, Strategie en ambitie Spoorgoederensector (2014), Werkgroep Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer.

<sup>41</sup> Zie kamerstuk 32 404, nr. 57, d.d. 1 juli 2012.

<sup>42</sup> Zie bijlage bij kamerstuk 33 750 A, nr. 25, d.d. 17 oktober 2013.

maatregelen (bijvoorbeeld betere samenwerking en informatie-uitwisseling, innovatie, efficiëntere regelgeving en toezicht) niet het gewenste resultaat wordt geboekt.

Het goederenvervoer naar Duitsland gaat zoveel mogelijk over de Betuweroute. Bijzondere aandacht vergt de tijdelijke capaciteitsbeperking (gefaseerd in de periode 2015–2022) vanwege de aanleg van het derde spoor langs de spoorweg Zevenaar - Oberhausen in Duitsland. Gedurende de bouwperiode zal de capaciteit van de Betuweroute in sommige weken/maanden beperkt zijn. Momenteel werken alle betrokken partijen (verladers, vervoerders, Keyrail, ProRail) onder regie van IenM aan een omleidingenplan voor die periode. Dat plan wordt na de zomer van 2014 aan de Tweede Kamer gezonden.

Naast voldoende goederenpaden op het doorgaande spoor moet op emplacementen genoeg capaciteit zijn voor het aan- en afkoppelen van wagons, loc-wissels en het tijdelijk laten overstaan van een trein of van wagons. Voor zover bekend is de capaciteit op dit moment voldoende. Wel kan de spoorsector deze processen verder optimaliseren.

De milieucapaciteit vraagt wel aandacht. De toekomstige gebruiksmogelijkheden zijn zowel voor omwonenden als vervoerders onzeker, mede op basis van recente uitspraken van de Raad van State. Het Rijk zal - waar nodig - regelgeving aanpassen om groei van het goederenvervoer mogelijk te maken, in combinatie met een hoge kwaliteit van de leefomgeving.

## 2. Optimale benutting van de beschikbare treinpaden

Naast voldoende treinpaden om de vervoersvraag af te wikkelen is het van belang om de beschikbare treinpaden optimaal te benutten, met name op spoortrajecten waar mogelijk een schaarste aan treinpaden dreigt. Het Rijk onderzoekt hoe ProRail meer mogelijkheden kan krijgen om prikkels voor optimale benutting en kwaliteitsverbetering in te bouwen. Denk aan prijsprikkels (verschillen in gebruiksvergoeding), de netverklaring en toegangsovereenkomst.<sup>43</sup> Flexibiliteit in de capaciteitsverdeling en de operationele ketenregie zijn ook instrumenten om de benutting van de beschikbare treinpaden te vergroten.

Concurrentie op de geliberaliseerde spoormarkt brengt mee dat de sector zelf zorgt voor maximale benuttingsgraad van het materieel en afstemming van de logistieke processen. De sector zal daarbij aansluiten op Europese initiatieven om op de corridors treinlengte, tariefdifferentiatie en andere operationele zaken te harmoniseren.

## 3. Voldoende inzet van personeel en materieel

Om aan de marktvrage te kunnen voldoen moet er ook voldoende materieel en personeel zijn. Het opleiden van internationale machinisten kost tijd en geld. In het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer maken vervoerders afspraken om hier invulling aan te geven.

<sup>43</sup> Zie paragraaf 5.10.1. Betere benutting en betere uitvoering onderhoud infrastructuur.

### Kwaliteitsverbetering

Om een kwaliteitsverbetering voor het goederenvervoer door te voeren zijn diverse maatregelen nodig:

Verbetering aankomstpunctualiteit	De lading moet binnen de overeengekomen tijds marges op de bestemming worden geleverd (aankomstpunctualiteit). Het Rijk gaat in de beheerconcessie van ProRail meer sturen op de kwaliteit van de geleverde goederenpaden en de verbetering ervan. In dit verband wordt ook gekeken naar het stimuleren van het voorkomen van niet-geplande stops.
Verbeteringen in de be- en bijsturing	De maatregelen in het plan voor de “be- en bijsturing van de toekomst” dragen ook bij aan de verbetering van de betrouwbaarheid voor het spoorgoederenvervoer. De gewenste flexibiliteit voor het spoorgoederenvervoer voor het aanvragen van ad hoc treinpaden moet ingepast worden.
Verbeteringen in de informatievoorziening	Net als bij het reizigersvervoer speelt informatievoorziening een belangrijke rol, zeker bij verstoringen. Zaken als juiste wagenvolgorde, terugvalopties en communicatie tussen vervoerder en ontvanger (over verwachte aankomsttijden in geval van vertraging/verstoring) zijn cruciaal. Dit wordt ingebracht in de uitvoeringsagenda van het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer.
Verhogen van flexibiliteit	Snelheid en gemak van aangeboden spoordiensten zijn bepalend voor de flexibiliteit. De <i>one-stop-shops</i> voor Europese corridors (en de <i>pre-defined paths</i> die zij aanbieden) zijn hier onderdeel van. In het Vervolg Exploitatie Spoorgoederenvervoer (VES) wordt gezien hoe hier het beste invulling aan kan worden gegeven.
Kwaliteitsverbetering Europese spoorgoederen-corridors	Het Rijk werkt samen met EU-lidstaten, die aan de drie belangrijkste corridors liggen, aan kwaliteitsverbetering: <ul style="list-style-type: none"><li>• Nederland, België, Duitsland, Italië en Zwitserland hebben in december 2013 het implementatieplan van de corridor Rotterdam-Genua goedgekeurd.</li><li>• Nederland heeft samen met België, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland in december 2013 besloten om de corridor Rotterdam-Lyon/Basel operationeel te maken. Goedkeuring van het implementatieplan is in afwachting van gezamenlijke afspraken over ERTMS.</li><li>• Voor de corridor Rotterdam-Warschau wordt in 2015 een implementatieplan opgesteld en goedgekeurd.</li></ul> De implementatieplannen bevatten onder meer afspraken over (toeleidende) routes die onderdeel vormen van de corridor, de invoering van ERTMS en de inrichting van zogenaamde <i>one-stop-shops</i> en afstemming met terminals.

### 5.9.2 Introduceren ketenregie functie

Om individuele belangen van afzonderlijke partijen in de spoorketen te bundelen ten behoeve van het optimaal presteren van de spoorketen als geheel, is een vorm van ketenregie noodzakelijk. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds zogenaamde one-stop-shop taken (gerelateerd aan het gebruik van de infrastructuur) en anderzijds aan vormen van ketenregie en ketenontwikkeling die gerelateerd zijn aan commerciële activiteiten.

De one-stop-shop (of 1-loketfunctie) is reeds een begrip voor de Europese spoorgoederen-corridors. Ook voor het Nederlandse spoorgoederenvervoer wordt een one-stop-shop ingericht, die taken krijgt ten aanzien van vertegenwoordiging bij internationale goederen-corridors, innemen en bundelen van capaciteitsaanvragen, capaciteit verdelen binnen goederensector, veiligheidsmanagement, vergunningverlening, audits, handhaving, incidentenonderzoek en vertegenwoordigen goederensector bij asset management en bij verkeersleiding.

Bij vormen van ketenregie en ketenontwikkeling die gerelateerd zijn aan commerciële zaken gaat het om het effectief laten uitvoeren van de keten, op basis van een integrale planning. Ook netwerkontwikkeling, samenwerking in de keten, het ontwikkelen van nieuwe business en marketing, verkoop en tarieven van treinpaden, capaciteit op emplacementen en informatievoorziening horen hierbij.

Samen met de goederenvervoersector laat het Rijk de mogelijkheden voor het ontsluiten en delen van logistieke informatie onderzoeken. De ervaringen met collaborative decision making (CDM) in de luchtvaartsector en soortgelijke initiatieven in de binnenvaart, waarbij verschillende partijen in de keten logistieke informatie voor elkaar ontsluiten, zijn hiervoor uitstekende voorbeelden.

### 5.9.3 Uitvoering Europese agenda spoorgoederenvervoer

De agenda van de Europese Commissie is gericht op verbetering van de marktwerking, de kwaliteit van de corridors, het verminderen van geluidsoverlast en het bevorderen van interoperabiliteit tussen de verschillende spoorssystemen die Europa momenteel kent.

## 5.10 Betere benutting en betere uitvoering onderhoud Infrastructuur

### Beleidskeuze

Het Rijk maakt vervoer op bepaalde tijdstippen, bepaalde trajecten of onder bepaalde omstandigheden (on)aantrekkelijker voor bepaalde vervoerders. Doel hiervan is een betere benutting van het druk bereden spoorstelsel. Ook stuurt het Rijk op het beperken van capaciteitsbeslag bij onderhoud. Dit alles vraagt om optimale afstemming tussen infrastructuurbeheer, capaciteitsverdelers en vervoerders.

### 5.10.1 Betere benutting infrastructuur

Één van de manieren om het spoor beter te benutten is zogenaamde selectiviteitsbeleid. Dit maakt op basis van de maatschappelijke en economische meerwaarde van vervoer onderscheid tussen verschillende typen vervoer. Het beperkt zich daarbij niet tot vervoerscapaciteit, maar ziet ook toe op beperkingen vanuit de leefomgeving, zoals de overlast door geluid en trillingen. In een brief aan de Tweede Kamer van 6 september 2012<sup>44</sup> is aangegeven dat

<sup>44</sup> Zie kamerstuk 29 984, nr. 426, d.d. 6 september 2013.

voor de uitvoering van het selectiviteitsbeleid twee instrumenten belangrijk zijn: de capaciteitsverdeling en het toepassen van prijsprikkels. Met deze instrumenten kan mogelijk ook (deels) invulling worden gegeven aan de suggestie van het OV-bureau Randstad (Kiezen voor Kwaliteit) om goederentreinen niet in de spits te laten rijden.

Dit alles mag niet te koste gaan van de leefkwaliteit van mensen die in de omgeving van het spoor wonen. Wettelijke kaders rond trillingen, geluid en vervoer van gevaarlijke stoffen blijven uiteraard van kracht.

#### **Efficiëntere capaciteitsverdeling**

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur vormt samen met de Spoorwegwet<sup>45</sup> de regelgeving waarmee de infrastructuurbeheerder de capaciteit op het spoor verdeelt. Om dit efficiënter te doen moet het Besluit gewijzigd worden (en het spoor dus beter te benutten). Daarnaast is een actualisatie nodig om de capaciteitsverdeling beter toe te rusten op de huidige praktijk en toekomstige ontwikkelingen. Bovendien kunnen door de wijzigingen de belangen van de leefomgeving (zoals geluidsoverlast en vervoer gevaarlijke stoffen) zwaarder worden meegewogen bij de capaciteitsverdeling.

#### **Invoering prijsprikkels met als doel beïnvloeding capaciteitsbenutting door goederenvervoer**

Momenteel worden spoorvervoerders via prijsprikkels al deels gestimuleerd om de aangevraagde capaciteit (beter) te benutten of nadrukkelijk(er) rekening te houden met de belangen van de leefomgeving. In 2015 gaat een reserveringsvergoeding gelden, zoals aangekondigd in Spoor in Beweging, het kabinetsstandpunt rond de evaluatie van de spoorwegwetgeving in 2009.<sup>46</sup> Daarnaast geldt al de prestatieregeling Stille Kilometers, waarin vervoerders korting op de gebruiksvergoeding krijgen als zij met stille treinen rijden. Het Rijk gaat prijsprikkels vaker en gericht inzetten.

#### **Invoering prijsprikkels met als doel beïnvloeding capaciteitsbenutting door reizigers**

NS heeft op dit moment wel de mogelijkheid om met prijsprikkels het aantal reizigers in de spits en in de daluren te beïnvloeden, bijvoorbeeld met de Voordeelurenkaart. In de vraagspecificatie zijn NS en ProRail gevraagd te onderzoeken met welke maatregelen het spoor beter benut kan worden. Hieronder valt ook tariefdifferentiatie. In het gezamenlijke plan gaan NS en ProRail hier niet op in. In de vervoerconcessie worden prikkels opgenomen die NS de mogelijkheid geven verschillende tarieven te hanteren voor minder volle treinen in de spits.

### **5.10.2 Betere uitvoering onderhoud**

ProRail is verantwoordelijk voor het verminderen van impact van werkzaamheden op het spoor. Dit vraagt om innovatie. ProRail zal, bij het inplannen van onderhoud, meer rekening houden met de belangen van reizigers en de omgeving. Dit naar het voorbeeld van de aanpak die nu rond Schiphol ontwikkeld wordt en de aanpak die Rijkswaterstaat in het kader van 'Van A naar Beter' heeft ontwikkeld.

Naast het eerder genoemde TAO reductie programma<sup>47</sup> loopt ook een aantal verbetermaatregelen in het kader van prestatiegericht onderhoud (PGO) aan het spoor. De doelstelling van het prestatiegericht onderhoud is de kwaliteit van het spooronderhoud te verhogen door meer te sturen op resultaat (bijv. storingsreductie, punctualiteit, veiligheid en duurzaamheid van de infrastructuur) en zo ruimte te bieden aan aannemers om eigen expertise en innoverend vermogen in te zetten. In het convenant PGO 3.0 onderschrijven aannemers en ProRail de verdere uitrol van PGO en zijn zij een traject gestart om de nieuwe werkwijze te verbeteren en gefaseerd landelijk in te voeren. Dit moet in 2017 afgerond zijn.

<sup>45</sup> Gebaseerd op richtlijn 2012/34/EU.

<sup>46</sup> Zie kamerstuk 31 987, nr. 1, d.d. 19 juli 2009.

<sup>47</sup> Zie paragraaf 5.3.1 Verhogen betrouwbaarheid.



PGO-contracten kunnen dienen als basis voor kwalitatief hoogwaardig spooronderhoud, mits de invoering ervan gecontroleerd verloopt.

## 5.11 Aandacht voor duurzaamheid

Het spoor is, na de fiets, de duurzaamste vorm van vervoer. Dat neemt niet weg dat er verbetering mogelijk is. Bij de infrastructuurbeheerder en bij vervoerders lopen diverse initiatieven om duurzaamheid te stimuleren. Voorbeelden hiervan zijn de CO<sub>2</sub>-prestatieladder, het inkopen van groene stroom en diverse maatregelen om in de treinen en gebouwen minder energie te verbruiken. IenM stimuleert duurzaamheid in OV onder meer door het vaststellen van geluidsplafonds (die o.a. de mogelijkheid beperken om lawaaiig materieel op bepaalde lijnen in te zetten) en door het financieel ondersteunen van goederenvervoerders bij het stiller maken van materieel. Deze maatregel wordt veranderd in een korting (per km) op de gebruiksvergoeding wanneer met stil materieel gereden wordt.

In de operationele uitwerking stellen NS en ProRail voor om de netspanning te verhogen naar 3kV, omdat dit ook kan leiden tot meer duurzaamheid. IenM heeft gevraagd de noodzaak en wenselijkheid voor 3kV nader te onderbouwen, waarbij kosten en (financiële en duurzame) opbrengsten in kaart worden gebracht. In de herijking van projecten en programma's wordt verder gekeken naar de noodzaak en mogelijkheid van het introduceren van 3kV.

Het elektrificeren van regionale spoorlijnen kan in potentie bijdragen aan het verbeteren van de duurzaamheid. Om de haalbaarheid te bevorderen en te concretiseren wordt in drie stappen verder gekeken:

1	Elektrificatie levert allereerst (financiële) voordelen voor vervoerders op. Dit voordeel zal - afhankelijk van de looptijd van de concessie en de termijn waarop de elektrificatie gerealiseerd zal zijn - door de vervoerder of de concessieverlener worden omgezet in een financiële bijdrage aan de investering. Deze bijdrage moet een substantieel deel van de investering zijn om de haalbaarheid te vergroten.
2	Regio's kunnen aanvullende (maatschappelijke) baten hebben bij elektrificatie, omdat ze (bijvoorbeeld) meer treinen op het betreffende traject kunnen laten rijden. Ook deze tweede bijdrage kan de haalbaarheid doen toenemen.
3	Op dit moment wordt samen met de decentrale overheden onderzoek verricht om de mogelijkheden en de kosten voor het elektrificeren van de regionale spoorlijnen in kaart te brengen.

Naast elektrificatie van de trajecten die niet geëlektrificeerd zijn, lijkt ombouw van diesel naar een bio-brandstof (met name bio-LNG) een optie. Hiertoe zijn er verschillende initiatieven. In het kader van het SER Energieakkoord en het daaruit voortkomende visietrajecten naar een duurzame brandstoffenmix onderzoekt het Rijk samen met decentrale overheden, vervoerders en bedrijfsleven de mogelijkheden.

## 5.12 Overzicht acties

### Paragraaf 5.1 Budgettaire kaders

1. De exacte financiële gevolgen van de beleidskeuzes en uitwerking daarvan in projecten en programma's wordt uitgewerkt in de herijking.

### Paragraaf 5.2. Verder verhogen veiligheid

2. Aanpak van stop tonend seinpassages (STS-passages).
3. Het Kabinet neemt binnenkort een Voorkeursbeslissing over de invoering van ERTMS.
4. Met het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) wordt de komende jaren gewerkt aan minder incidenten (of de kans daarop) op en rond overwegen.
5. De Derde Kadernota Railveiligheid wordt geactualiseerd.

### Paragraaf 5.3 Eerst beter dan meer vormt het startpunt voor de toekomst

6. De operationele uitwerking van de LTSA wordt in 2014 geconcretiseerd in samenhang met de programma's PHS en ERTMS, de regionale ambities voor OV en spoor en de ontwikkelingen op het gebied van goederenvervoer.

### Paragraaf 5.4 Netwerk Nederland: Goede verbindingen en aansluitingen in de hele OV-keten

7. Analyse naar rechtstreekse verbindingen in relatie tot de vervoerbehoefte in de spits in de Randstad.
8. Rijk en regio bepalen met vervoerders en ProRail welke knooppunten als 'draaischijf' worden aangewezen.
9. IenM, ProRail, NS en decentrale overheden richten gezamenlijke projectteams in, die onderzoek doen naar het realiseren van goede aansluitingen (trein en onderliggend OV) op de OV-poorten in de belangrijkste economische centra.
10. IenM, ProRail, NS, regionale spoorvervoerders en decentrale overheden onderzoeken hoe grensoverschrijdende verbindingen doorgetrokken en verknoopt kunnen worden in het hoofdrailnet of op welke wijze aansluitingen gemaakt kunnen worden met interregionale stations (ook in overleg met België en Duitsland).

#### Paragraaf 5.5 Verbeteren reistijd

11. Het Rijk maakt het verhogen van de rijsnelheid op trajecten boven 140 km/u mogelijk.
12. Onderzoek naar de noodzaak en wenselijkheid voor 3kV (waarbij kosten en (financiële en duurzame) opbrengsten in kaart worden gebracht).

#### Paragraaf 5.6 Verbeteren reiscomfort

13. Via de concessies en wetgeving wordt het gebruik van een landelijke inter-operabele betaalsysteem verzekerd. Parallel hieraan wordt een wijziging van de WP2000 voorbereid waarmee het mogelijk wordt om nadere regels te stellen aan landelijke concessie overstijgende producten en tarieven.
14. In de landelijke en regionale concessies wordt de verplichting tot het leveren van data voor reisinformatie opgenomen.

#### Paragraaf 5.7 Specifieke doelgroepen

15. Het spoorstelsel is voor mensen met een beperking uiterlijk in 2030 grotendeels zelfstandig toegankelijk (Implementatieplan Toegankelijkheid).

#### Paragraaf 5.8 Stations

16. Onderzoek naar de mogelijkheid van een ex-ante toets door ACM, in aanvulling op de bevoegdheden die ACM reeds met de Herschikkingsrichtlijn worden toegekend.
17. Onderzoek naar de financiële en andere consequenties van het aanpassen van de positie van NS op alle stations.

#### Paragraaf 5.9 Naar een aantrekkelijk en concurrerend spoorgoederenvervoer

18. Samen met de sector onderzoekt het Rijk de mogelijkheden voor het ontsluiten en delen van logistieke informatie.
19. Om het spoorgoederenvervoer de nodige positie op het spoorwegnet te kunnen geven, komt de sector met een operationeel concept voor het spoorgoederenvervoer voor de periode 2015 – 2023.
20. Opstellen van een omleidingenplan (onder regie van IenM) voor de periode dat de capaciteit op de Betuweroute beperkt is door de aanleg van het derde spoor in Duitsland (2015-2022).
21. Verbeteren van de kwaliteit van de drie belangrijkste Europese corridors, samen met EU- lidstaten

#### Paragraaf 5.11 Aandacht voor duurzaamheid

22. Onderzoek (samen met decentrale overheden) om de mogelijkheden en de kosten voor het elektrificeren van de regionale spoorlijnen in kaart te brengen



**VEOLIA**  
TRANSPORT



Foto: Jos Braal

# 6 Sturing en ordening

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke wijzigingen in de sturing en ordening nodig zijn om de opgaven en ambities voor het spoor waar te maken en de problemen met de aansturing in de huidige situatie op te lossen.

## 6.1 Hoofdconclusies

Het kabinet kiest voor een betere aansturing om de doelen van de LTSA te bereiken.

### Gewenste resultaten van een betere sturing

- Cultuuromslag bij partijen in de spoorsector
- Betere samenwerking tussen alle partijen in de OV-sector (vervoerders, beheerder, Rijk en decentrale overheden)
- Scherpere sturing en regie door IenM

De *cultuuromslag* is noodzakelijk om de focus van de spoorbedrijven te 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 een, twee én drie moeten staan. ProRail en NS dienen ook het gedrag te vertonen dat past bij hun grote maatschappelijke verantwoordelijkheid.

*Betere samenwerking* tussen alle partijen in de OV-sector is nodig om de reiziger een soepeler reis van deur tot deur te bieden, de belangen van partijen meer in lijn te brengen en tegenstellingen te voorkomen of sneller op te lossen. Naar elkaar wijzen is er niet meer bij. Samenwerking tussen ProRail en vervoerders moet leiden tot minder hinder tijdens verstoringen.

Met *scherpere sturing en regie* stuurt IenM de spoorpartijen aan op het verder verbeteren van de prestaties (zoals op de drukke trajecten in de spits) en het doorvoeren van grootschalige verbeteringen. Dit is een voorwaarde voor een substantiële verbetering in de prestaties op

het spoor. Daarbij is het essentieel dat eenieder rolvast en vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid opereert.

Het Rijk neemt de regierol op zich om dit waar te maken en gaat haar taken - als wetgever, concessieverlener, aandeelhouder en opdrachtgever - hierop beter inrichten. Decentrale overheden, reizigers, consumentenorganisaties en partijen in het goederenvervoer leveren allen een belangrijke bijdrage.

Gelet op de grote winst die te behalen is met een betere sturing en samenwerking en de nadelen die aan een verandering van de ordening kleven, kiest het kabinet voor een scherpere sturing en niet voor wijzigingen in de ordening. Met de voorgestelde sturing wordt een substantiële verbetering in de prestaties bewerkstelligd. Door ProRail en NS meer op dezelfde doelen aan te sturen en samenwerkingsstafels met alle OV-partijen op te richten, zal de samenwerking sterk verbeteren en worden impasses voorkomen. Daarmee worden de weeffouten van de al te strikte scheiding uit het verleden hersteld. Met scherpere aansturing van ProRail in de beheerconcessie, de financieringsrelatie en het aandeelhouderschap wordt ProRail feitelijk al een meer publieke uitvoeringsorganisatie zonder dat daar een organisatorische verandering voor nodig is.

## 6.2 Betere prestaties voor de reizigers nodig

De huidige aansturing van de spoorpartijen heeft er voor gezorgd dat de prestaties gemiddeld goed zijn en ook jaarlijks verbeteren. Gemiddeld goed is anno 2014 echter niet goed genoeg. Gemiddelde prestaties sluiten niet aan bij de dagelijkse ervaringen van reizigers op hun eigen traject.

Het heeft de afgelopen jaren ontbroken aan een integrale afweging ten behoeve van de reizigers en aan een (nationale) regiefunctie. Als gevolg van decentralisatie en marktwerking zijn er meerdere vervoerders en opdrachtgevers actief. Dit heeft tot betere prestaties op de regionale lijnen geleid, maar ook tot een versnipperde aansturing. Het Rijk en decentrale overheden hebben onvoldoende afspraken gemaakt om de afstemming van dienstregelingen en de inrichting op en rond stations te verbeteren. Ook de afstemming tussen de infrabeheerder aan de ene kant en vervoerders en regionale concessieverleners aan de andere kant is niet goed genoeg.

ProRail en NS hebben zich de afgelopen jaren niet voldoende gericht op de publieke belangen. ProRail wordt als te technocratisch ervaren en richt zich te weinig op haar klanten en omgeving. NS stelt zich teveel op als commerciële marktpartij. Dit conflicteert met haar publieke doelen. Alle partijen zijn bezig aan een omslag in de goede richting, zoals te zien in het gezamenlijke winterweerprogramma en de operationele uitwerking van de LTSA.

IenM heeft ProRail en NS de afgelopen jaren vooral afgerekend op gemiddelde jaarlijkse output en niet op de prestaties die reizigers elke dag op hun traject ervaren. Ook heeft het Rijk – als aandeelhouder en als concessieverlener - de spoorbedrijven op verschillende doelen aangestuurd, waardoor sneller onderlinge tegenstrijdigheden zijn ontstaan.

### **Europese agenda: marktopening en splitsing**

De voorstellen van de Europese Commissie voor het 4<sup>e</sup> Spoorpakket zijn relevant voor de Nederlandse toekomst van het spoor. De Europese Commissie stuurt aan op opening van de nationale markt voor personenvervoer en een verdere scheiding tussen infrastructuur- en vervoerstaken. Het Nederlandse kabinet staat negatief tegenover de huidige voorstellen.

#### Stand van zaken behandeling voorstellen voor een andere marktordening uit het 4e spoorpakket

De voorstellen voor een andere marktordening zijn in Europa nog in de beginfase van bespreking. Bij de plenaire stemming op 26 februari 2014 over alle voorstellen van het 4e spoorpakket heeft het Europees Parlement onder meer de volgende positie ingenomen:

- Het moet voor lidstaten mogelijk blijven vervoerconcessies onderhands te gunnen.
- Lidstaten moeten ook in de toekomst zelf kunnen bepalen of infrastructuurbeheer en vervoerstaken in één holding zitten of in twee aparte bedrijven.

Naar verwachting zullen de verdere onderhandelingen in de Raad en tussen Raad en het Europees Parlement nog minimaal zo'n anderhalf jaar in beslag nemen.

## 6.3 Sturing

De sturingsopgave die het kabinet voorstaat, richt zich erop dat partijen samen - maar wel ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid - tot betere prestaties komen. CRT en KG ondersteunen dit. Essentieel is dat eenieder rolvast opereert. Dat betekent dat IenM bij de invulling van haar rol de verantwoordelijkheid voor de dagelijkse operatie bij de sectorpartijen laat liggen. Het Rijk heeft een kaderstellende, beleids- en monitoringsrol.

#### Aanscherping van de sturing langs 5 lijnen

1. Aanscherpen wet- en regelgeving
2. Scherpere sturing met concessie op ProRail en NS
3. Beter sturing met aandeelhouderschap
4. Verbeteren sturing op financiële bijdrage ProRail
5. Beter sturen op samenwerking

### 6.3.1 Aanscherpen wet- en regelgeving

In een omgeving waarin meerdere spelers gebruik maken van diensten en voorzieningen van ProRail en NS (zoals stations en reisinformatie), bepaalt het kabinet de regels voor een eerlijk speelveld (met goed toezicht van de ACM). Met de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn wordt een eerlijke toegang tot stations en andere diensten en voorzieningen in wetgeving vastgelegd.

Ook op andere onderdelen zijn wijzigingen van wet- en regelgeving nodig om de doelen van de LTSA te bereiken. Met de wijziging van het besluit capaciteitsverdeling geeft IenM ProRail meer bevoegdheden om de beschikbare capaciteit op het spoor efficiënter te gebruiken. Het kabinet neemt het advies van CRT en KG over om de capaciteitsverdeling binnen ProRail aantoonbaar onafhankelijker te positioneren ten opzichte van de beheer- en onderhoudsafdeling (die zelf één van de aanvragers is in de jaarlijkse capaciteitsverdeling). De systematiek van gebruiksvergoeding wordt - in lijn met Europese ontwikkelingen - verder ontwikkeld, als prikkel om het spoor optimaal te benutten en voor verduurzaming van de sector. De mogelijkheden voor verschillende tarieven (afhankelijk van plaats en tijd) en voor bijvoorbeeld het stimuleren van stille en schone treinen, worden verder onderzocht.

In de uitvoeringsagenda zijn alle voorziene wet- en regelgevingsprojecten opgenomen.

### 6.3.2 Scherpere sturing met concessies op ProRail en NS

In de nieuwe concessies die IenM met ProRail en NS gaat afsluiten, worden de prestaties vastgelegd waarop zij worden afgerekend. De jaarlijkse vervoer- en beheerplannen en de mogelijkheid van het instellen van een programma voor noodzakelijke verbeteringen,



bieden daarbij flexibiliteit. Ook naar aanleiding van periodieke tussentijdse reviews op de prestatie-indicatoren en een integrale 'mid term review' (in 2019) kunnen wijzigingen in de concessies worden doorgevoerd. De voorbereiding hiervan begint in 2017. Flexibiliteit is nodig omdat de concessie een looptijd heeft van 10 jaar. De intensievere sturing met de concessies zal om een grotere personeelsinzet van IenM vragen.

De focus van NS moet op het vervoer over het hoofdrailnet liggen. De omvang van dat hoofdrailnet staat de komende 10 jaar vast behalve wanneer de prestaties van NS zwaar onvoldoende zijn (conform art. 43 Wp2000). Daarbij past dat NS niet zal meedingen naar nieuwe vervoerconcessies voor het spoor (dit betreft niet bus en tram) die in Nederland op de markt komen, tenzij er samenloop is met het hoofdrailnet. Ook zal NS geen belangen verwerven in partners in de vervoerketen zonder instemming van het ministerie van Financiën.

### **Sturing door de reizigers**

Reizigers moeten een beter inzicht krijgen in de prestaties op het spoor en meer mogelijkheden om invloed op NS uit te oefenen. In de vervoerconcessie zullen reizigers daarom beter worden gepositioneerd als tegenkracht en adviseur van NS. Transparantie over de prestaties op het spoor naar de reizigers is hierbij essentieel. NS zal daarnaast niet alleen worden afgerekend op algemene klantoordelen en algemene prestaties, maar bijvoorbeeld ook op prestaties op trajecten met specifieke problemen. Verder adviseren consumentenorganisaties NS over de invulling van het jaarlijkse vervoerplan. In aanvulling daarop geeft NS in het jaarlijkse vervoerplan aan welke acties ze onderneemt naar aanleiding van regelmatige terugkerende klachten (bijvoorbeeld via sociale media en klantenservice) en uitkomsten van klantonderzoeken.

### **Sturing op prestaties**

De prestaties van ProRail en NS moeten gericht zijn op het realiseren van de doelen uit de LTSA. Daarvoor is meer informatie over die prestaties nodig. IenM stuurt scherper en rekent directer af op een beperkte set concrete prestatie-indicatoren. Daarbij zet IenM in op hogere, onvoorwaardelijke boetes als prestaties niet worden gehaald. Deze boetes worden ingezet als compensatie voor reizigers die zijn benadeeld, op een nog nader uit te werken wijze. De prestatie-indicatoren worden beschreven in de concept-ontwerpconcessies en worden gedurende de looptijd van de concessie (op vooraf afgesproken momenten) herzien, om aan te sluiten op actuele ontwikkelingen. Daarbij is het mogelijk om de indicatoren te differentiëren.

De kwaliteit van de meting van prestaties wordt verzekerd door regelmatige audits naar de totstandkoming van de prestaties en de onderliggende meetsystemen.

In de vervoerconcessie (en de regionale concessies) zal de verplichting tot het leveren van data voor reisinformatie worden opgenomen.<sup>48</sup> Dit geeft marktpartijen de kans om creatieve en innovatieve diensten voor reizigers te ontwikkelen. Om hierop te sturen bevat de vervoerconcessie een inspanningsverplichting, zodat NS en andere vervoerders samen met ProRail reisinformatie van deur tot deur voor reizigers (voor en tijdens de reis) verbeteren.

#### **Alliantie ProRail en RWS**

ProRail krijgt in de beheerconcessie concreet de opdracht om de samenwerking met Rijkswaterstaat (zoals die nu al in een alliantie is vastgelegd) verder te versterken. Hiermee volgt het kabinet de aanbeveling van CRT en KG om die te intensiveren, verdiepen en verbreden. Voorbeelden zijn het gezamenlijk aanbesteden en uitvoeren van projecten met werkzaamheden aan zowel weg als spoor en het gezamenlijk omgevingsmanagement van deze projecten.

<sup>48</sup> Zoals beschreven in paragraaf 5.6 Verbeteren reiscomfort

### **Sturing op programma's en maatregelen**

Naast prestatie-indicatoren stuurt IenM via de concessies op programma's of maatregelen (bijvoorbeeld winterweer) als prestaties achterblijven. Met een programma sturen is alleen zinvol als het niet mogelijk is om harde prestaties op te leggen. Het programma geeft partijen de ruimte om gezamenlijk oplossingen te ontwikkelen om beter te presteren. Daarmee kan veel gericht worden gestuurd op het verbeteren van specifieke prestaties (bijvoorbeeld op een traject waar de punctualiteit sterk achter blijft bij het landelijk gemiddelde) of het doorvoeren van grote verbeteringen. Om te zorgen dat ProRail en NS beter samenwerken, komen de doelstellingen die IenM in de concessies opneemt deels overeen. Bovendien worden ProRail en NS deels op dezelfde programma's aangestuurd (zoals winterweer en de verbeteraanpak). De beide president-directeuren van ProRail en NS worden in die gevallen gezamenlijk aangesproken en verantwoordelijk gehouden voor het succes ervan.

Voor sommige maatregelen vormen wijzigingen in de operationele criteria (plannormen) van ProRail de aanleiding. Vanwege de maatschappelijke impact krijgt IenM een bindende adviesrol bij significante wijzigingen in de operationele criteria (plannormen) door ProRail.

### **Sturing via jaarlijkse beheer- en vervoerplancyclus**

Omdat de concessie een duur kent van 10 jaar en daarmee niet alles vooraf is te voorzien, wil IenM de mogelijkheid hebben om jaarlijks prioriteiten te kunnen meegeven aan ProRail en NS, die in de beheer- en vervoerplannen moeten worden opgenomen. IenM betreft het ministerie van Financiën bij het opstellen van de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief aan NS.

Indien er geen overeenstemming is over deze prioriteiten zullen partijen, Staat en NS respectievelijk ProRail, er eerst in overleg uit proberen te komen, zo nodig met behulp van een onafhankelijk onderzoek. Indien dan nog steeds niet tot overeenstemming kan worden gekomen, kan dit leiden tot een herprioritering, wijziging van de financiële balans of wijziging van de concessie.

IenM stelt voor wat betreft NS een samenwerkingsprotocol met Financiën als aandeelhouder op, waarin afspraken worden gemaakt over de betrokkenheid van Financiën bij het bepalen en inpasbaar maken van prioriteiten.

Daarnaast kunnen naar aanleiding van periodieke tussentijdse reviews op de prestatie-indicatoren en een integrale 'mid term review' van de concessies in 2019 wijzigingen in de concessies van ProRail en NS worden doorgevoerd.

### **Eenduidige escalatieafspraken tussen vervoerders en ProRail**

De betere bilaterale samenwerking tussen ProRail en de verschillende vervoerders is gebaat bij heldere escalatieafspraken, zodat impasses tussen partijen kunnen worden voorkomen. Daarom wordt een escalatieladder opgesteld voor de ingangsdatum van de nieuwe concessies.

### Professionalisering taken ProRail

ProRail krijgt de opdracht om verbeteringen door te voeren in de wijze waarop ze haar taken uitvoert.

#### Beheer en onderhoud

- Beter onderhoud van infrastructuur met effectievere contractering
- Het beslag van werkzaamheden op de capaciteit verminderen en voorts voorkomen van uitloop van werkzaamheden
- Voorkomen van verstoringen
- Sneller oplossen van verstoringen met minimale impact voor reizigers en verladers
- Betrekken van stakeholders bij invullen en plannen van buitendienststellingen

#### Capaciteitsverdeling

- Taak onafhankelijker positioneren binnen ProRail
- Op basis van extra bevoegdheden benutting netwerk verbeteren

#### Verkeersleiding

- Eenduidige commandostructuur bij verstoringen
- Cultuurverandering naar planmatig werken in plaats van ad hoc ingrijpen
- Isoleren van verstoringen, olievlekwerking voorkomen

### 6.3.3 Betere sturing met aandeelhouderschap

Het Rijk gaat ook als aandeelhouder intensiever sturen op het realiseren van publieke belangen. De aandeelhouder zal beoordelen of de strategie van de onderneming in lijn is met de publieke doelen van het spoor, investeringsbeslissingen (al dan niet) goedkeuren, het beloningsbeleid vaststellen en bestuurders en commissarissen benoemen die affiniteit hebben met de publieke taken. De nieuwe Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013 vormt de basis voor de invulling van het aandeelhouderschap in ProRail en NS. Binnen het Rijk gaan de ministeries van Financiën (aandeelhouder) en IenM (concessieverlener) intensiever samenwerken, zodat een expliciete afweging wordt gemaakt tussen publieke belangen en de consequenties voor de continuïteit van NS als onderneming. Binnen de Nota Deelnemingenbeleid behoudt NS ruimte om naast reizigersvervoer in Nederland (hieraan gerelateerde) commerciële activiteiten te ontplooiën, zoals de exploitatie van winkels op stations en reizigersvervoer in het buitenland. De randvoorwaarde daarbij is dat deze activiteiten de continuïteit van NS als organisatie niet in gevaar mogen brengen en aantoonbaar bijdragen aan de publieke belangen.

Het aandeelhouderschap van ProRail ligt bij IenM. De grote jaarlijkse financiële bijdrage vanuit IenM aan ProRail en de wens om de rol van concessieverlener en aandeelhouder in gezamenlijkheid in te zetten voor een scherpere sturing op ProRail, maken dit noodzakelijk. Dit is in lijn met de nieuwe Nota Deelnemingenbeleid. Vanuit haar aandeelhoudersrol in ProRail zal IenM ProRail meer gaan aanspreken op de publieke functie die ze heeft.

De aandeelhouder in ProRail gaat haar zeggenschap bij benoemingen van leden in de raad van bestuur en de raad van commissarissen - die wordt uitgebreid van vijf naar zes - actief invullen dan voorheen. Dat begint bij een door de raad van commissarissen op te stellen algemene profielschets van de raad van commissarissen respectievelijk de raad van bestuur. De raad van commissarissen zal de aandeelhouder, voorafgaand aan de vaststelling hiervan, actief betrekken. Het is daarbij van belang dat de profielschets rekenschap geeft van onder meer maatschappelijke betrokkenheid en kennis van specifieke spoorzaken. In het geval van een vacature zal de raad van commissarissen een voor die vacature op maat gemaakte profielschets opstellen die aansluit bij de algemene profielschets. Deze wordt ook met de aandeelhouder besproken. Vervolgens zal door de raad van commissarissen een 'long list' en 'short list' van potentiële kandidaten worden opgesteld en besproken met de aandeel-

houder. De aandeelhouder beoordeelt of de kandidaten aansluiten bij de voor de vacature opgestelde profielschets. De aandeelhouder kan overwegingen meegeven aan de raad van commissarissen bij specifieke potentiële kandidaten. De aandeelhouder kan indien gewenst een formele aanbeveling doen voor een kandidaat. Eén en ander is in overeenstemming met de Nota Deelnemingenbeleid. De aandeelhouder van NS vult zijn zeggenschap rondom benoemingen van commissarissen en bestuurders op eenzelfde wijze in.

Ook zal IenM de statuten van ProRail toetsen aan de publieke belangen zoals verwoord in de nieuwe beheerconcessie en die waar nodig aanpassen. IenM zal als aandeelhouder frequenter met de voorzitter van de raad van commissarissen en de voorzitter van de Raad van Bestuur overleggen

#### 6.3.4 Verbeteren sturing op financiële bijdrage ProRail

IenM is opdrachtgever en financier voor een groot aantal infrastructurele projecten die ProRail uitvoert. Daarnaast ontvangt ProRail van IenM een jaarlijkse bijdrage voor beheer en onderhoud van het spoor. Om beter te kunnen sturen neemt IenM de volgende maatregelen:

- IenM gaat intensiever sturen op de kwaliteit van de onderbouwing die ProRail opstelt bij de besluitvorming over infrastructurele projecten. Voordat een planstudie- of realisatiebijdrage aan ProRail wordt verstrekt, dienen de stappen te zijn gevolgd die volgens het MIRT-spelregelkader nodig zijn. Daarnaast moet een afwegingskader zijn opgesteld en ingevuld, waarin de effecten op de LTSA-doelstellingen zijn opgenomen;
- Tijdens de realisatie van projecten wordt bij elke faseovergang een *Gate Review* gehouden. Met dit instrument heeft Rijkswaterstaat goede ervaringen opgedaan;
- Door proactiever sturen op prestaties oefent IenM ook een sterkere invloed uit op de besteding van de jaarlijkse bijdrage voor beheer en onderhoud van het spoor;
- Voordat belangrijke stappen worden genomen, moet ProRail instemming van IenM vragen, zodat tijdig afwegingen kunnen worden gemaakt. Een voorbeeld is het PGO-verbeterprogramma voor de gecontroleerde overgang naar prestatiegerichte onderhoudscontracten;
- Tenslotte verlangt IenM van ProRail meer inzicht in de efficiency van de uitgaven aan beheer en onderhoud.

#### 6.3.5 Beter sturen op samenwerking

Zoals eerder beschreven is een betere samenwerking in de OV- en spoorsector dringend noodzakelijk. Hieronder worden de verschillende relaties tussen partijen op het spoor benoemd. Daartussen zijn kruisverbanden mogelijk. Ook het CRT en de KG benadrukken het belang van het verbeteren van de samenwerking op alle niveaus met duidelijk vastgelegde taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden.

##### Relevante samenwerkingsrelaties

- Tussen de concessieverlenende overheden
- Tussen de vervoerders, inclusief escalatie naar de concessieverleners
- Tussen de spoorvervoerders en de infrabeheerder
- Tussen de verschillende partijen die posities hebben/willen op stations

##### Landsdelige en landelijke OV- en spoortafels

Om de samenwerking tussen spoorpartijen te verbeteren is op 5 landsdelige niveaus een bestuurlijk OV- en Spooroverleg georganiseerd, waaraan decentrale overheden (die concessies verlenen), FMN-partijen en stads- en streekvervoerders, NS, ProRail, IenM en LOCOV en ROCOV's deelnemen. De kern van het samenwerkingsmodel betreft wederkerigheid in afspraken tussen de verschillende concessies. Zowel de deelname van ProRail en NS aan deze overleggen als de relevante onderwerpen van het overleg legt IenM in de concessies vast. De decentrale overheden nemen dezelfde bepalingen op in de door hen uit te

geven concessies. Het landsdelige overleg vindt voorafgaand aan de formele landsdelige MIRT overleggen plaats. Voorbeelden van zaken die in deze overleggen aan de orde kunnen komen zijn de ontwikkeling van een meerjarig onderhoudsrooster van ProRail, afgestemd op werkzaamheden van andere partijen of de afstemming van dienstregelingen en werkafspraken over crisiscommunicatie.

Daarnaast komt er een nationaal overleg. Hiermee wordt ook een escalatiemechanisme gecreëerd, om te verzekeren dat landelijk de meest optimale afwegingen kunnen worden gemaakt over LTSA-doelen. Voor veel zaken zijn (in eerste instantie) vervoerders onderling verantwoordelijk. Indien zij er niet uitkomen, worden concessieverleners in staat gesteld om gezamenlijk knopen door te hakken.

De overlegtafels functioneren op basis van consensus in besluitvorming. De werkwijze van het NOVB, waar ook alle partijen hun eigen bevoegdheden behouden, staat model voor deze tafels. Voor het slagen van deze overlegtafels en een adequate besluitvorming is transparantie een randvoorwaarde. Alle partijen zijn verplicht de benodigde informatie op tafel te leggen. Dat geldt niet alleen voor NS, maar ook voor de andere vervoerders en ProRail. Alle betrokkenen committeren zich aan de zogenaamde Terms of Reference (zie bijlage D), waarin afspraken vastliggen over (onder andere) agendering, besluitvorming en escalatiemechanismen. Ook reizigersdata die via TLS verzameld worden, horen hiervan onderdeel te zijn. Waar nodig dient informatie vertrouwelijk ontsloten te kunnen worden. Concessieverleners zullen deze uitgangspunten samen verder uitwerken en hierover met hun concessiehouders afspraken maken (vooruitlopend op OV-chip wetgeving).

#### **Investeringscommissie**

IenM stelt een investeringscommissie in, die haar adviseert over (door IenM geagendeerde) grote investeringsprojecten. Volgens CRT en KG kan zo'n commissie de objectiviteit van de besluitvorming over grote investeringen bevorderen. In de commissie hebben inhoudelijke experts zitting. Onder leiding van een onafhankelijke voorzitter gaan partijen projecten en programma's beoordelen op basis van de LTSA-doelen. Hiervoor wordt een eenduidig afwegingskader gehanteerd, waarin het aandeelhoudersbelang een onderdeel vormt en waarbij de aandeelhouder van NS in de afweging wordt betrokken. CRT en KG benadrukken het belang van zo'n afwegingskader om tot gezamenlijke besluitvorming te komen. De investeringscommissie geeft advies over de meest effectieve en efficiënte investeringen, waarna IenM uiteindelijk besluit.

## **6.4 Ordening**

De voorgenomen wijzigingen in de aansturing gaan leiden tot betere samenwerking en prestaties. De vervolgvraag is dan of een wijziging in de ordening ook nog zou bijdragen aan deze doelstellingen. Het uitgangspunt is daarbij dat een wijziging in de ordening geen doel op zich is, maar een middel om tot betere prestaties te komen (*structure follows strategy*). Dit principe wordt door CRT en KG zeer onderschreven.

#### **Analyse modellen**

Voor mogelijke wijzigingen in ordening zijn twee scenario's bekeken:

1. Ketenintegratie: Het verkleinen van de afstand tussen ProRail en NS door ze (deels) onder 1 holding te brengen
2. Functionele integratie: ProRail als agentschap binnen IenM positioneren (eventueel binnen RWS)

Bij de analyse van deze scenario's is tevens de rapportage van de Nederlandse School voor Openbaar Bestuur (NSOB), in opdracht van dhr. Kuijken (voorzitter van CRT en KG), over positioneringsopties van ProRail betrokken (bijlage B).

### Dichter bij elkaar plaatsen van ProRail en NS

Het onderbrengen van ProRail en NS in één holding heeft als doel de samenwerking en coördinatie tussen ProRail en NS te verbeteren. Uit de NSOB-analyse blijkt dat de holding-structuur tot betere afstemming en eenvoudiger conflictafhandeling kan leiden en ook kan bijdragen aan betere operationele samenwerking tussen beide partijen. De tegenstellingen tussen een vervoerder en infrastructuurbeheerder zijn inherent aan het huidige systeem en zullen dus nooit verdwijnen. Een beheerder wil weinig wissels, een vervoerder veel. Een beheerder wil vooral overdag onderhoud uitvoeren, een vervoerder vooral 's nachts. Wanneer de afwegingen over het uitruilen tussen deze niet-parallelle belangen binnen één organisatie (of onderneming) vallen, zijn ze niet zichtbaar en daarmee niet transparant. Bovendien is het dan te verwachten dat het organisatiebelang zal prevaleren boven het reizigersbelang. Dat komt transparante besluitvorming in het maatschappelijk en het reizigersbelang niet ten goede.

Bij samenvoeging van ProRail en NS in één bedrijf zitten de capaciteitsverdeling en verkeersleiding binnen één bedrijf met de grootste vervoerder op het spoor. Hoewel ze in twee aparte dochterbedrijven zijn geplaatst, kan dit toch leiden tot belangenverstremming, waarvan FMN-partijen en spoorgoederenvervoerders de dupe kunnen worden. Het alternatief om capaciteitsverdeling en verkeersleiding in een aparte ZBO (zelfstandig bestuursorgaan) te plaatsen is niet aantrekkelijk, omdat dit een extra snijvlak tussen de ZBO, ProRail en alle vervoerders oplevert, dat weer tot nieuwe problemen in de afstemming zal leiden. Bovendien past het creëren van een ZBO niet in het kabinetsbeleid om bij voorkeur geen nieuwe ZBO's op te richten. Ook past het niet binnen de voorstellen van de Europese Commissie voor het 4de spoorpakket, die vereisen dat alle taken van de infrastructuurbeheerder door één organisatie worden uitgevoerd.

Als lichtere variant is een personele unie van (een aantal van de) leden van de raad van commissarissen en van de raad van bestuur van ProRail en NS geanalyseerd. Bij zo'n commissaris-constructie is het voordeel dat deze begrip heeft voor de belangen van beide bedrijven. Een nadeel is dat zo'n duo-commissaris in een lastige positie kan worden gebracht, omdat hij bij beide bedrijven soms een verschillend belang moet dienen. Ook CRT en KG wijzen in hun advies op de mogelijkheid van "een bestuurlijk geïntensiveerd samenwerkingsverband", zonder dat een reorganisatie nodig is. Aan de voorzitters van beide raden van commissarissen en beide raden van bestuur zal gevraagd worden hoe – binnen de juridische mogelijkheden – de samenwerking tussen ProRail en NS verder kan worden verbeterd op een pragmatische wijze. Een voorstel hiertoe dient voor 1 oktober 2014 te zijn ontvangen.

### ProRail als agentschap binnen IenM

Kenmerkend voor positionering van ProRail als agentschap binnen IenM is dat ProRail daarmee onder volledige verantwoordelijkheid van het ministerie komt en onderdeel wordt van de rijksdienst. Het publieke karakter van ProRail wordt versterkt, al dan niet rechtstreeks verbonden met RWS. Het spanningsveld is hier vooral dat de afstand tussen de vervoerders en ProRail wordt vergroot. Dit bevordert de operationele samenwerking niet. En juist dit is de kern van de probleemanalyse. Anders dan in het wegbeheer van RWS is de verwevenheid tussen de infrabeheerder en de gebruikers op het spoor groot. En juist die samenwerking tussen partijen op het spoor moet verbeteren om tot verbeteringen te komen. Daarnaast vraagt overgang naar een agentschap om het wijzigen van de positie van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en ACM, vanwege de (in Europese regels vereiste) onafhankelijkheid van het toezicht. Een afsplitsing van verkeersleiding en capaciteitsverdeling ligt voor de hand, maar leidt weer tot nieuwe problemen in de

afstemming met vervoerders en past niet binnen de voorstellen van de Europese Commissie voor het 4e spoorpakket. CRT en KG ondersteunen de analyse van het kabinet dat de nadelen van deze optie aanzienlijk zijn.

#### Keuze kabinet

Gelet op de grote winst die te behalen is met een betere sturing en samenwerking en de nadelen die aan een verandering van de ordening kleven, kiest het kabinet voor een scherpere sturing en niet voor wijzigingen in de ordening. Met de voorgestelde ingrepen in de sturing wordt een substantiële verbetering in de prestaties bewerkstelligd. Door ProRail en NS meer op dezelfde doelen aan te sturen en samenwerkingstafels met alle OV-partijen op te richten, zal de samenwerking sterk verbeteren en kunnen impasses voorkomen worden. Daarmee worden de weeffouten van de al te strikte scheiding uit het verleden hersteld. Met scherpere aansturing van ProRail in de beheerconcessie, de financieringsrelatie en het aandeelhouderschap wordt ProRail feitelijk al een meer publieke uitvoeringsorganisatie zonder dat daar een organisatorische verandering voor nodig is.

Het kabinet heeft een analyse gemaakt of aanpassingen in de ordening bijdragen aan effectievere sturing. Het onderbrengen van ProRail en NS in één holding kan bijdragen aan betere onderlinge samenwerking. En het omvormen van ProRail tot een agentschap versterkt het publieke karakter. Maar beide modellen verstoren de belangrijkste opgave om tot betere prestaties te komen: een betere samenwerking tussen alle partijen om zo het spoor te verbeteren. Bovendien zijn aan beide wijzigingen risico's en inhoudelijke nadelen verbonden:

- Bij het onderbrengen van ProRail en NS in één holding, kan de positie van andere vervoerders geschaad worden. Bij het omvormen van ProRail tot agentschap wordt de afstand tussen ProRail en de vervoerders vergroot, wat de samenwerking schaadt en de prestaties negatief zal beïnvloeden. Dit is een duidelijk verschil met het wegbeheer van RWS waar de wegbeheerder en gebruikers minder van elkaar afhankelijk zijn.
- Bovendien leidt het transitieproces dat hoort bij het doorvoeren van dergelijke ingrijpende wijzigingen in de ordening op korte termijn af van de realisatie van inhoudelijke doelen.
- Zowel in het holdingmodel ProRail/NS als bij agentschapvorming van ProRail zullen cultuurverschillen en de historie tussen de verschillende partijen een soepele transitie in de weg staan.
- Er kan grote onrust ontstaan onder het personeel (van ProRail en/of NS) door de onzekerheid die zo'n wijziging oplevert hetgeen de prestaties buiten zeker op de korte termijn onder druk zal zetten en afleidt van de zo noodzakelijke betere samenwerking tussen alle partijen op het spoor en met name tussen ProRail en NS.

## 6.5 Sturing en ordening spoorgoederenvervoer

In het goederenvervoer verloopt sturing vanuit de overheid indirect, via de infrastructuurbeheerder. Samenwerking tussen de verschillende partijen in de logistieke keten kan veel effectiever. De wensen van goederenvervoerders en personenvervoerders bij het gebruik van spoorcapaciteit lopen bovendien uiteen, terwijl ze wel van hetzelfde spoornet gebruik maken.

#### Aanscherping in de sturing langs 3 lijnen

1. Samenwerking en introduceren van ketenregie op de logistieke processen
2. Aanscherpen wet- en regelgeving, binnen de Europese kaders
3. Sturing via de beheerconcessie

### 6.5.1 Samenwerking en introduceren van ketenregie op de logistieke processen

De uiteindelijke kwaliteit van het spoorgoederenvervoerproduct hangt af van de mate waarin de sector in staat is de logistieke processen beter op elkaar af te stemmen. Er is behoefte aan ketenregie waaronder wordt verstaan:

- Dat afstemming tussen vervoerders, infrastructuurbeheerder en terminals in de havengebieden nodig is;
- Dat de infrastructuurbeheerder op het gemengde net meer mogelijkheden en mandaat krijgt van vervoerders om treinpaden flexibeler en efficiënter te benutten.

Hiertoe hebben de aandeelhouders van Keyrail (de havenbedrijven van Amsterdam, Rotterdam en ProRail) een voorstel gedaan voor de introductie van ketenregie. Daarbij stelt IenM de volgende randvoorwaarden en uitgangspunten:

- Er komt één beheerder van de spoorweginfrastructuur;
- Er moet één loket komen voor alle vragen en handelingen van het spoorgoederenvervoer: voor internationaal verkeer zijn dat de Europese one-stop-shops voor de belangrijkste goederencorridors, in Nederland wordt tevens voorzien in een one-stop-shop en een ketenregisseur voor de niet Europese goederencorridors.

De publieke taken, zoals verkeersleiding, capaciteitsmanagement en infrastructuurbeheer liggen allemaal bij ProRail. Daar bovenop zijn er taken die nodig zijn om de ambities van flexibeler en beter benutten van de capaciteit op het spoor en het verbeteren van de concurrentiepositie en klantgerichtheid in te vullen. Dit zijn niet zozeer publieke taken, maar deze taken zijn wel nodig voor het verbeteren van de kwaliteit en prestaties van het spoorgoederenvervoer. De concrete vormgeving hiervan moet door betrokken partijen zelf tot stand komen.

De uitdaging voor de ketenregiefunctie ligt in het vinden van de balans tussen het faciliteren van een individuele klant (trein) en anderzijds het bereiken van een optimaal (transparant) totaalresultaat. De ketenregie moet betrekking hebben op havenprocessen, spoor- en overslagprocessen en is onder te verdelen in taken die wel en niet gerelateerd zijn aan de Spoorwegwet.

- Taken gerelateerd aan de Spoorwegwet zijn de one-stop-shop taken met betrekking tot capaciteitsaanvragen, capaciteitsverdeling en gebruiksvergoedingen. De nieuwe beheerconcessie van ProRail bevat de opdracht om deze taken uit te voeren of uit te laten voeren;
- Taken die niet aan de Spoorwegwet zijn gerelateerd zijn delen van ketenregie en (commerciële) ketenontwikkeling. Deze taken worden door KeyRail opgepakt.

IenM neemt verder de volgende maatregelen:

- IenM voert periodiek overleg met de goederenvervoerders op het spoor, infrastructuurbeheerder en ketenregisseur. Bovendien worden goederentafels ingericht, waaraan al deze partijen afspraken maken;
- In de Raad van Commissarissen van ProRail wordt een commissaris benoemd met kennis van het goederenvervoer.

### 6.5.2 Aanscherpen wet- en regelgeving

De samenwerking tussen infrastructuurbeheerders uit verschillende landen om tot een 'one-stop-shop' te komen voor het aanvragen van internationale goederenpaden zal worden versterkt. Infrastructuurbeheerders gaan samenwerken om internationale treinpaden aan te bieden, die vervoerders via één loket (one-stop-shop) kunnen aanvragen. Met de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn wordt deze verbeterde samenwerking vastgelegd.



Vanwege de schaarste in de capaciteit op het spoor en de noodzaak tot betere benutting krijgt ProRail meer bevoegdheden bij de capaciteitsverdeling zoals de mogelijkheid om te schuiven met capaciteitsaanvragen. Hiertoe zal het Besluit Capaciteitsverdeling worden aangepast. Ook wordt de systematiek van gebruiksvergoeding (in lijn met Europese ontwikkelingen) verder ontwikkeld, als prikkel voor betere benutting en meer duurzaamheid. De mogelijkheden om tarieven afhankelijk te maken van plaats en tijd en voor het stimuleren van stille en schone treinen, worden daarbij onderzocht.

### **6.5.3 Sturing via de beheerconcessie**

De nieuwe beheerconcessie schept mogelijkheden om de beheerder van de infrastructuur scherper te sturen op de kwaliteit van de geleverde goederenpaden. Daar staat tegenover dat IenM ProRail opdraagt (vanuit het belang van optimale benutting van de capaciteit) strengere eisen te stellen aan de benutting van aangevraagde paden. Daartoe zet IenM onder andere de jaarlijkse netverklaring en de toegangsovereenkomst in. De basis voor deze sturing wordt vastgelegd in de beheerconcessie. Concrete verbeteringen in de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief.





Foto: Jos Braal

# 7 Aanpak herijking programma's en projecten

Om de ambities en de doelen uit de LTSA 2 concreet te realiseren zijn programma's en projecten belangrijke instrumenten. Van belang is dan wel dat - gezien het beperkte budget - de juiste set van doelmatige projecten en programma's worden gerealiseerd.

## 7.1 Inleiding

In het licht van de nieuwe ambities en doelen én de budgettaire kaders tot en met 2028 is een integrale herijking van de bestaande programma's en projecten noodzakelijk. Deze herijking kan leiden tot aanpassingen van bestaande- of nieuwe programma's en projecten, maar ook tot het schrappen van eerdere plannen. Werk dat reeds in uitvoering is gaat door.

De herijking zelf maakt geen onderdeel uit van de LTSA 2, maar zal als onderdeel van de uitvoeringsagenda worden gerealiseerd. Voor besluitvorming over de herijking van projecten en programma's worden de reguliere trajecten in het MIRT-proces gevolgd. Het streven is om de herijking mee te laten lopen in de MIRT-ronde 2014.

De uitkomst van de herijking betekent niet dat er in de toekomst geen enkele wijziging meer in de portfolio van projecten en programma's kan worden doorgevoerd. Wel is de herijking een nieuw, vastgesteld vertrekpunt, dat aansluit op de ambities en doelen van de LTSA. Nieuwe wensen in de toekomst zullen ten opzichte van het vastgestelde vertrekpunt en binnen de budgettaire kaders worden beoordeeld. Dit kan aanleiding geven tot aanpassing en/of aanvulling van de portfolio op onderdelen.

## 7.2 De belangrijkste uitgangspunten voor de herijking

### Herijking binnen bestaande budgettaire kaders

In hoofdstuk 5 staan de beleidskeuzes beschreven. Sommige projecten en programma's worden daarin in hun huidige vorm en binnen het gereserveerde budget voortgezet. Voorbeeld is het Programma Toegankelijkheid. Andere beleidskeuzes vragen mogelijk om extra middelen. Zo hebben ProRail en NS aangegeven dat hun voorstel "Beter en meer" uit

een eerste raming tussen de 0,3-0,5 miljard extra middelen vereist ten opzichte van het huidige PHS-budget. Daarbij zitten in hun voorstel nog mogelijke kosten voor be- en bijsturingsondersteuning, verdere omgevingsmaatregelen en 3kV. Daarnaast zijn er ook wensen vanuit de landsdelen, die bijdragen aan de LTSA, maar wel extra budget vergen. Een herijking van de bestaande projecten en programma's binnen bestaande budgettaire kaders is daarmee noodzakelijk.

Bij de herijking geldt de hoeveelheid beschikbare middelen tot en met 2028 en een doelmatige inzet daarvan als randvoorwaarde. Wel kunnen de beschikbare middelen voor- en tussen projecten en programma's anders worden verdeeld dan wel voor nieuwe projecten en programma's worden ingezet. Dit vraagt om het maken van keuzes en het stellen van prioriteiten.

#### **Startpunt: operationele uitwerking ProRail en NS**

ProRail en NS hebben gezamenlijk een operationeel spoorconcept en een verbeteraanpak ontwikkeld. De operationele uitwerking van ProRail en NS is het startpunt voor een concreet realiseerbaar investeringsprogramma. In de operationele uitwerking sluiten ProRail en NS aan op bestaande plannen van PHS en ERTMS. De raakvlakken met goederenvervoertrajecten (Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer en Vervolg Exploitatie Spoorgoederenvervoer) en het rapport Kiezen voor Kwaliteit van het OV bureau Randstad worden in de uitwerking meegegeven, om tot de beste keuzes te komen.

#### **Slim combineren operationele uitwerking, PHS en ERTMS**

PHS en ERTMS zijn grote programma's, die in samenhang de meeste synergie en het meeste rendement kunnen hebben als ze slim worden gecombineerd en aangepast. Dit gebeurt nu nog onvoldoende, terwijl zij deels overlappende doelstellingen hebben en samen meerwaarde kunnen hebben (meer capaciteit en verbetering veiligheid) en geprojecteerd zijn op dezelfde trajecten. Voortzetting van de huidige 'losse' aanpak zou tot inefficiënte uitgaven (bv. tweemaal kabelgeulen graven voor nieuwe kabels) en extra overlast (bv. buitendienststellingen) kunnen leiden. Het is daarom noodzakelijk om te kijken hoe (de uitrol van) deze programma's zo effectief en efficiënt mogelijk met elkaar gecombineerd kunnen worden. De planuitwerking van PHS en ERTMS moeten daarbij in samenhang met het voorstel voor de operationele uitwerking bekeken worden. Hierbij dient tevens nut en noodzaak van 3kV (aanpassing tractiesysteem), dat onderdeel vormt van het operationeel spoorconcept, nader te worden onderzocht. Ook vanwege het budgettaire kader is een integrale aanpak noodzakelijk. Ten slotte dient in de uitwerking het reizigersvervoer en spoorgoederenvervoer optimaal op elkaar te worden afgestemd.

Het voorstel voor de operationele uitwerking zal nog dit jaar, mede in relatie tot PHS en ERTMS, worden uitgewerkt en geconcretiseerd. Beschreven wordt hoe integratie van PHS en ERTMS mogelijk is, inclusief een fasering en planning op hoofdlijnen en de benodigde investeringen. Daarbij dient te worden bezien welke investeringen of systeemveranderingen landelijk moeten worden ingevoerd en voor welke maatregelen en onderdelen beter uitgegaan kan worden van een aanpak per corridor. Bij het maken van keuzes hierin worden de verwachte groei en omvang van de vervoersstromen in ogenschouw genomen. De uitwerking wordt vastgesteld door IenM en vormt input voor de brede herijking van alle projecten en programma's.

#### **Overige projecten en programma's en prioritering**

PHS (inclusief OV-SAAL) en ERTMS vormen samen de grootste en belangrijkste programma's om de ambities en doelen van de LTSA te realiseren. Daarom zijn deze projecten de basis voor de operationele uitwerking 'beter en meer'. Maar dit is niet alles. Hier bovenop staan nog meer programma's en projecten in het MIRT, hebben decentrale overheden recentelijk aanvullende wensen geuit in landsdelige overlegtafels en zijn ook in het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer wensen geuit.

Dit vraagt om keuzes in de herijking, omdat de budgettaire kaders uitvoering van dit alles simpelweg niet toelaten. Uitgangspunten die daarbij zullen gelden zijn:

- De herijking wordt binnen de bestaande budgettaire kaders uitgevoerd. Dat wil zeggen: de hoeveelheid beschikbare middelen wijzigt niet. Tussen projecten en programma's kunnen middelen wel anders worden verdeeld;
- PHS (inclusief OV SAAL) en ERTMS, conform de nog te nemen Voorkeursbeslissing ERTMS, zijn preferente projecten, net als de operationele uitwerking (waarin ook de relaties met de goederenvervoertrajecten en het rapport "Kiezen voor Kwaliteit" worden meegewogen). Dit betekent dat deze projecten in ieder geval gerealiseerd moeten worden. Voor de overige projecten en programma's geldt dat een project of programma aantoonbaar op een doelmatige manier moet bijdragen aan de realisatie van één of meer doelen uit de LTSA en past binnen de operationele uitwerking van de LTSA;
- Bij het maken van keuzes tussen de overige projecten en programma's wordt gekeken naar de doelmatige bijdrage aan de doelen in verhouding tot de noodzakelijke investeringen en de resterende budgetruimte.

#### **Afwegingskader**

Om transparante en eenduidige keuzes te kunnen maken, maakt IenM gebruik van een afwegingskader, hetzelfde kader als de investeringscommissie zal hanteren. Dit kader moet integrale keuzes tussen projecten, beleidswensen en operationele keuzes faciliteren en transparant maken.

Inmiddels is een eerste deel van het afwegingskader ontwikkeld, waarbij voor projecten en programma's de effecten op de doelen van de LTSA (gestructureerd en systematisch) in beeld kunnen worden gebracht. Bijlage J bevat een samenvatting. Voor de projecten OVSAAL en Zwolle-Herfte is dit (bij wijze van proef) succesvol toegepast. Dit bevorderde de besluitvorming.

In de herijking zal het afwegingskader als onderdeel van de uitvoeringsagenda afgemaakt en vervolgens toegepast worden. De uitkomsten hiervan worden ingebracht in de reguliere besluitvormingstrajecten (MIRT-proces).

#### **Publiek-private of publiek-publieke samenwerking**

Waar mogelijk wordt bij de herijking ook rekening gehouden met mogelijkheden tot publiek-private of publiek-publieke samenwerking. Zo kunnen programma's en projecten die voor het Rijk alleen onvoldoende bijdragen aan de doelstellingen van de LTSA (in relatie tot de noodzakelijke investeringen), wellicht toch doorgang vinden als sectorpartijen of decentrale overheden een bijdrage leveren.



Foto: Jos Braal

NL NS 94 84 4901131-1

NL NS 94 84 4910037-9

# 8 Vervolgproces

De LTSA 2 is een beleidskader, waarmee het Rijk de noodzakelijke randvoorwaarden en het kader creëert voor een integrale aanpak om de prestaties van het spoor te verbeteren. De komende maanden volgt een aantal vervolgstappen.

## Vervoer- en beheerconcessie

De LTSA 2 vormt de basis voor de nieuwe concessie voor het vervoer op het hoofdrailnet en de nieuwe concessie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze nieuwe concessies gaan op 1 januari 2015 in. Voorafgaand consulteert IenM in april de reizigersorganisaties. De Kamer zal de versie van de concessie die hiervoor gebruikt wordt, ook ontvangen. Rond de zomer worden de concessies formeel voorgehangen in de Kamer.

## Uitvoeringsagenda

In het proces rond de LTSA 2 zijn veel acties benoemd, die zijn opgenomen in de uitvoeringsagenda (zie bijlage C). Deze agenda is samen met de spoorsector en decentrale overheden opgesteld. In de uitvoeringsagenda zijn tevens afspraken opgenomen die aan de landsdelige tafels en aan de goederentafel zijn gemaakt. De gemaakte afspraken worden in diverse samenwerkingsverbanden uitgevoerd en gemonitord. De uitvoeringsagenda is een dynamisch document waar acties aan kunnen worden toegevoegd of van af kunnen vallen. De landsdelige en landelijke OV & spoortafels (zie bijlage D voor de *Terms of Reference*) vinden twee keer per jaar plaats. De relevante acties uit de uitvoeringsagenda worden op deze overleggen geagendeerd. Tevens kunnen in deze overleggen - indien daar consensus over is - nieuwe acties aan de uitvoeringsagenda worden toegevoegd. Over de voortgang van de uitvoeringsagenda wordt de Kamer jaarlijks geïnformeerd.

## Voorkeursbeslissing ERTMS

Voor ERTMS geldt dat de verkenningsfase vlak na het uitbrengen van de LTSA 2 wordt afgerond met een Voorkeursbeslissing. In de Voorkeursbeslissing zal duidelijk worden hoe vervolgens wordt begonnen met de planuitwerkingsfase.

## Geïntegreerde aanpak

Uiterlijk in oktober 2014 stellen IenM, ProRail, en NS in nauwe samenspraak met decentrale concessieverleners en concessiehouders een geïntegreerde aanpak op om de ambities uit de



LTSA 2 te realiseren. Deze geïntegreerde aanpak beschrijft via welke stappen de LTSA-ambities worden gerealiseerd. In dit stappenplan moet helder zijn:

- Hoe het ideale OV-product van de toekomst eruit ziet: met welke knooppunten, welke OV-poorten, welke frequenties, welke mate van rechtstreeksheid en hoe de optimale samenhang met regionaal- en stadsvervoer eruit ziet;
- Hoe de samenhang met de opgave voor het spoorgoederenvervoer het beste kan worden vormgegeven;
- Hoe de meeste synergiewinst kan worden bereikt tussen grote programma's en projecten zoals de invoering van ERTMS en PHS.

De operationele uitwerking door ProRail en NS is de basis voor de geïntegreerde aanpak. Daarbij is nog een aantal nadere analyses nodig, voor dat belangrijke pijlers uit de uitwerking definitief kunnen worden vastgesteld. Deze analyses dienen voor de zomer te worden afgerond. De concrete opdracht hiertoe is opgenomen in de uitvoeringsagenda.

De afspraken in de vervoer- en beheerconcessie worden waar nodig in lijn gebracht met de geïntegreerde aanpak. Hetzelfde geldt voor de precieze uitwerking van de planuitwerkingsfase van ERTMS.

#### **Herijking programma's en projecten**

De ambities en de doelen uit de LTSA 2 worden veelal concreet gemaakt in programma's en projecten. In het vervolgproces is ook de herijking van de projecten en programma's een belangrijke stap. Dit kan namelijk leiden tot aanpassingen van bestaande- of nieuwe programma's en projecten, maar ook tot schrappen van eerdere plannen.

De herijking zelf is onderdeel van de uitvoeringsagenda.



Valleilijn



# 9 Bijlagen

- A. Lijst met geconsulteerde partijen
- B. Eindverslag en advisering CRT en KG  
Bijlage 2: Positionering opties ProRail\*
- C. Uitvoeringsagenda
- D. Terms of Reference Samenwerkingsmodel
- E. Geactualiseerde prognoses reizigersvervoer en herijkte goederenprognose PHS\*
- F. Operationele uitwerking ProRail en NS “Beter en Meer”, inclusief appendices\*
- G. Onafhankelijke validatie op het werkdocument van de operationele uitwerking\*
- H. Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer\*
- I. Samenvatting Informatieprofiel als eerste uitwerking Afwegingskader
- J. Invulling moties en toezeggingen

---

\* Deze bijlagen zijn beschikbaar op: [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl)

# Bijlage A

## Geconsulteerde partijen

Tijdens verschillende consultatierondes is uitvoerig gesproken met alle decentrale overheden, (regionale) vervoerders, de infrastructuurbeheerder, de goederenvervoersector en reizigersorganisaties. Dit heeft bijgedragen aan de uitwerking van de LTSA 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. Daarnaast hebben twee externe commissies, onder leiding van Wim Kuijken, het ministerie van IenM geadviseerd: het Critical Review Team (CRT) en de Klankbordgroep (KG).

### Geraadpleegde organisaties in het consultatieproces:

#### **Vervoerders**

- Arriva
- Connexxion
- DB Schenker
- Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN)
- Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV)
- Nederlandse Spoorwegen (NS)
- Syntus
- Véolia

#### **Infrabeheer**

- Bam Rail
- Keyrail
- ProRail
- Strukton Rail

#### **Verladers, terminals, exploitanten, havens**

- Aethes Consulting
- CTT Twente
- Eigen Vervoerders Organisatie (EVO)
- Europe Container Terminals (ECT)
- Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens (NVPG)
- Port of Amsterdam
- Port of Rotterdam
- WASCON

**Adviesraden**

- Critical Review Team (CRT)
- Klankbordgroep (KG)
- Consumentenplatform Hoeksche Waard – Goeree Overflakkee (HWGO)
- Consumentenplatform Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
- Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV)
- Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV)
- Lloyd's Register Rail Europe
- OV-Consumentenplatform Groningen
- Overleg Platform Openbaar Vervoer Zeeland (OPOV-Zeeland)
- Platform Reizigersbelangen Openbaar Vervoer Rotterdam (PROV-Rotterdam)
- Railforum
- Reizigers Adviesraad Amsterdam
- Reizigers Openbaar Vervoer (Rover)
- Reizigersoverleg Dordrecht, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden
- Reizigersoverleg Limburg
- ROCOV
- Strategy Development Partners (SDP)
- Vereniging VNO-NCW

**Decentrale overheden**

- Bestuur Regio Utrecht (BRU)
- Gemeente 's-Hertogenbosch
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Breda
- Gemeente Den Haag
- Gemeente Doesburg
- Gemeente Eindhoven
- Gemeente Goes
- Gemeente Groningen
- Gemeente Helmond
- Gemeente Hengelo
- Gemeente Tilburg
- Gemeente Utrecht
- Gemeente Venlo
- Interprovinciaal Overleg (IPO)
- OV-Bureau Randstad
- Provincie Drenthe
- Provincie Flevoland
- Provincie Fryslân
- Provincie Gelderland
- Provincie Groningen
- Provincie Limburg
- Provincie Noord-Brabant
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Overijssel
- Provincie Utrecht
- Provincie Zeeland
- Provincie Zuid-Holland
- Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN)
- Stadsgewest Haaglanden
- Stadsregio Amsterdam
- Stadsregio Arnhem – Nijmegen
- Stadsregio Rotterdam
- Stadsregio Rotterdam
- Stadsregio Twente
- Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer (SkVV)
- Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG)

# Bijlage B

## Eindverslag en advisering CRT en KG



Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu  
Wilma Mansveld

Klankbordgroep & Critical  
Review Team LTSa

Datum  
12 maart 2014

Kenmerk  
IenM/BSK-2014/64915

Geachte staatssecretaris,

Op 11 juni 2013 heeft u het Critical Review Team (CRT) en de Klankbordgroep (KG) voor de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) ingesteld. De afgelopen maanden hebben beide groepen invulling gegeven aan hun opdracht<sup>1</sup>, in nauw overleg met uw ministerie. Voorts is eveneens met belanghebbenden en deskundigen gesproken over hun zienswijzen bij de invulling van de LTSa.

De groepen hebben daarbij de Insteek gekozen om werkende weg uw Ministerie te ondersteunen bij het werk voor de LTSa, o.a door op tussenproducten te reflecteren. Er is eenmaal, op 17 december 2013, een tussentijds advies aan u uitgebracht. Met dit eindverslag, in de vorm van een samenvattend advies aan u over de LTSa, beëindigen het CRT en de KG hun werkzaamheden.

Wij hebben dit werk met veel plezier gedaan en hebben louter bevlogen en geïnspireerde mensen ontmoet die zich voluit inzetten voor een beter spoor- en openbaar vervoer product. Wij hopen dat de LTSa hieraan een wezenlijke bijdrage kan leveren en wensen u daarbij als verantwoordelijke bewindspersoon veel succes.

Namens het CRT en de KG ben ik graag bereid om dit advies nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Wim Kuijken  
Voorzitter Klankbordgroep en Critical Review Team LTSa

<sup>1</sup> Staatscourant nrs.19902 en 19903



# STUREN OP VERBINDINGEN

---

## **Eindverslag en advisering**

van het *Critical Review Team* en de *Klankbordgroep*  
voor de Lange Termijn Spooragenda (LTSa)

aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
Mw. Wilma Mansveld

Den Haag, 12 maart 2014

### **“Ambivalentie tussen marktwerking en overheidssturing”**

In de afgelopen decennia is er binnen de sector van het openbaar vervoer (OV) en het spoor sprake geweest van twee dominante bestuurlijk-organisatorische bewegingen: *marktwerking* en *decentralisatie*. Het gevolg daarvan is dat er een zekere mate van versplintering is ontstaan, logischerwijs ingegeven doordat betrokken partijen hun eigen verantwoordelijkheid namen en soms verschillend invulden. Tegelijkertijd is er onomstotelijk sprake van noodzakelijke samenhang binnen het OV en het spoor in ons land, aangezien reizigers (en goederen) van deur tot deur vervoerd moeten worden. Dit heeft geleid tot enige ambivalentie in de aansturing van de spoorsector, tussen enerzijds het vertrouwen op marktwerking en anderzijds gehoor geven aan de roep om meer overheidssturing.

ProRail en NS, als belangrijkste spelers, vervullen beiden een publieke en maatschappelijke functie. In de wijze waarop en de context waarbinnen hieraan uitvoering wordt gegeven zit echter een belangrijk onderscheid. NS heeft ontegenzeggelijk een maatschappelijke functie alsook een publieke aandeelhouder, maar opereert tegelijkertijd in een commerciële markt. ProRail is eveneens in overheidseigendom, maar kent geen concurrentie, is monopolist en staat in de dagelijkse operatie, zeker in zijn rol als infrastructuurbeheerder, verder af van de gebruiker, de treinreiziger.

De aantrekkelijkheid van het OV en spoor valt of staat uiteindelijk bij geïntegreerde of samenhangende systemen. Dit vraagt binnen de gegeven ordening, op diverse niveaus, om afstemming, regie en sturing: binnen regio's, tussen regio's, tussen regionale en nationale partijen, tussen de nationale partijen ProRail en NS onderling en met goederenvervoerders. Deze afstemming is tot op heden matig gelukt. De instrumenten die voorhanden zijn, zoals de concessies voor het hoofdrailnet en spoorbeheer, zijn onvoldoende op elkaar afgestemd en bevatten te weinig flexibiliteit om bij te kunnen sturen. De verantwoordelijkheden wijzen niet eenduidig in dezelfde richting. *Het gevolg is: hard werkende partijen die hun best doen, maar onmachtig zijn samen hun - op zichzelf goede - prestaties in het algemeen belang te verbeteren.*

Met de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) van het kabinet en de aanvang van nieuwe concessieperiodes voor het hoofdrailnet (HRN) en spoorbeheer is de tijd aangebroken en de kans aanwezig om de verbindingen te herstellen en op meerdere niveaus sturing te geven aan de totstandkoming van deze noodzakelijke

verbindingen. De recente wijzigingen die het Europees Parlement t.a.v. het 4<sup>e</sup> spoorpakket van de Europese Commissie heeft voorgesteld, bieden hiervoor ruimte. De nieuwe concessieperiodes die vanaf 1 januari 2015 zullen aanvangen, geven gelegenheid voor het verankeren van de behoefte en noodzaak aan betere regie en sturing.

De betrokkenheid van actieve maatschappelijke organisaties van reizigers en goederenvervoerders is hierbij onontbeerlijk. Van hen zijn veel goede initiatieven afkomstig. En met resultaat. 'Samen op reis' is daarvan een aansprekend voorbeeld.

Door partijen *gezamenlijk geformuleerde doelen* vormen de meest krachtige basis voor samenwerking. Daar hoort vervolgens een adequaat en goed afgestemd sturingsinstrumentarium bij dat aantoonbaar leidt tot het halen van die doelen. Onder regie en norm/kaderstelling van het ministerie van IenM wordt dat de uitdaging of beter de opdracht voor alle betrokkenen.

Ministeries, decentrale overheden, aandeelhouders, commissarissen, raden van bestuur en directies zijn als eerste aan zet. Zij zijn onderdeel van een groter geheel en van een hoger liggend doel en algemeen belang. Zij moeten de lijnen uitzetten en de doelen en instrumenten zo laten werken, dat deze leiden tot een optimaal product van openbaar vervoer en spoor. De vele hardwerkende medewerkers zullen zich daarvoor inzetten, in belang van de reizigers en de verladers.

#### **"De tijd van naar elkaar wijzen moet voorbij zijn"**

Als dit goed en met de nodige daadkracht en draagvlak gebeurt, zou de (hoofdlijn van de) ordening niet opnieuw aangepast hoeven worden. Immers een nieuwe "reorganisatie" (herordening) zou afleiden van de na te streven doelen, van de vereiste focus op goede operationele uitvoering van de logistieke processen en van de alom beleefde urgentie dat de prestaties van het spoor en het OV als geheel moeten verbeteren. Wel is er behoefte aan vergrote besluitvaardigheid vanuit integraal perspectief, en *moet* er door alle betrokken partijen, zowel zelf als samen, "*geleverd*" gaan worden. De tijd van "naar elkaar wijzen" moet voorbij zijn. De LTSa dient daarvoor in de uitvoering van die agenda in de komende jaren de goede kaders en instrumenten aan te reiken.

Vanuit deze insteek hebben het Critical Review Team (CRT) en de Klankbordgroep (KG) voor de LTSa gedurende afgelopen maanden hun werkzaamheden verricht en advies uitgebracht aan het Ministerie van IenM. In dit eindverslag worden de adviezen samengevat. Hiermee leggen zowel CRT als KG verantwoording af aan de

Staatsecretaris van IenM, die beide groepen in juni 2013 heeft ingesteld. De onderwerpen zoals genoemd in de respectievelijke instellingsbesluiten hebben in dit eindadvies een plaats gekregen:

- a. Herijking van programma's en projecten (afwegingskader);
- b. Sturingsmechanismen;
- c. Ordening;
- d. Operationeel spoorconcept;
- e. Verbinding met concessietrajecten

Ten aanzien van de ordening op het spoor, concludeerden CRT en KG in december 2013 dat een eventuele heroverweging van de positie van ProRail het meest voor de hand ligt. Prof. Van Twist is vervolgens, als decaan van de NSOB en tevens lid van het CRT, door de voorzitter van het CRT i.o.m. het ministerie gevraagd een SWOT-analyse naar verschillende positioneringsvarianten voor ProRail uit te voeren. Het eindrapport is bij deze brief gevoegd. Deze analyse is op 28 februari afgerond en aan de voorzitter van het CRT aangeboden. Het rapport is vervolgens mede benut bij de totstandkoming van onderstaand advies en ter beschikking gesteld aan het ministerie t.b.v. het tweede deel van de LTSa.

## II. Uitgangssituatie

Datum

12 maart 2014

### “Roep om een scheidsrechter”

In 1995 is besloten tot volledige splitsing van NS tussen vervoer en infrastructuurbeheer om concurrentie op het spoor te introduceren. Achteraf gezien is dit doel, slechts ten dele, behaald. De concessie voor het hoofdtrilnet (HRN) wordt binnenkort, wederom, onderhands aan NS gegund. Alleen aan de randen van het HRN vindt, slechts 1 keer in de 6-10 jaar, concurrentie plaats om aanbestedingen van regionale concessies. Hiervoor zijn legitieme argumenten aan te voeren, die ook zijn vervat in het kabinetsstandpunt t.a.v. het 4<sup>e</sup> spoorpakket. Opknippen van het drukbereden Nederlandse HRN is, vanuit reizigersperspectief, ongewenst. Wel hebben de regionale vervoerders laten zien dat zij een goed product kunnen bieden dat inspeelt op de regionale behoefte.

De huidige ordening en sturing leidt, op onderdelen, tot een georganiseerde belangentegenstelling tussen spoorbeheerder en vervoerders. De roep om een *scheidsrechter*, alsook om snellere en meer integrale beslissingen (en een objectief afwegingskader) is dan verklaarbaar. Een nationale regiefunctie ontbreekt en kan binnen de huidige sturing en ordening ook moeizaam worden ingevuld. Partijen ervaren te weinig prikkels tot samenwerking, terwijl tegelijkertijd wordt erkend dat er sprake is van een aanzienlijke wederzijdse afhankelijkheid. Deze situatie dient op enigerlei wijze te worden doorbroken. De spoorsector ziet zich hierbij gesteld voor afwegingen die in vergelijkbare mate hebben gespeeld en spelen binnen de gas- en elektriciteitssector. Daar kunnen belangrijke lessen uit worden getrokken, in de wetenschap dat de eerder genoemde wederzijdse afhankelijkheid in een spoorstelsel groter is dan in sommige andere netwerksectoren.

De decentralisatie van het vervoer en de liberalisering van de goederenmarkt heeft geleid tot meerdere opdrachtgevers en vervoerders op het spoor. Dit vraagt om afstemming. De huidige sturing kenmerkt zich echter teveel door bilaterale sturingsrelaties en inefficiëntie.

Omdat het spoorvervoer en -beheer worden gezien als publieke functies is het een taak van de overheid om de wensen van reizigers en verladers te vertalen naar realistische, haalbare en afrekenbare doelen. Contracteerbare publieke belangen kunnen binnen wet- en regelgeving en concessies afdwingbaar worden geborgd. Voor de sturing op niet-contracteerbare publieke belangen is de overheid aangewezen op keuzes die gemaakt worden door de bedrijven (en de aandeelhouder). Dit houdt in dat de door de overheid gestelde doelen via de

diverse rollen van het opdrachtgeverschap op het spoor slechts ten dele kunnen worden afgedwongen. De sturingsinzet van de aandeelhouder(s) en de concessieverlener kan consequenter en beter op elkaar worden afgestemd en de beschikbare beïnvloedingsmogelijkheden beter en gericht benut.

Klankbordgroep & Critical Review  
Team LTSa

Datum

12 maart 2014

Een transparant, objectief en eenvoudig *afwegingskader* is een cruciale voorwaarde voor gezamenlijke besluitvorming. Tot op heden ontbreekt het aan een dergelijk gezamenlijk kader voor bijvoorbeeld investeringsbeslissingen. Dit komt het commitment van betrokken partijen (opdrachtgevers en vervoerders) niet ten goede. Deze vrijblijvendheid dient, in het belang van de reiziger, te worden doorbroken. Een praktisch afwegingskader o.b.v. expliciete prioriteiten is dus vereist. Daarmee zijn issues tussen diverse partijen echter niet meteen opgelost. Overkoepelende regie en besluitvorming blijft nodig.

Op basis van de analyse van de huidige situatie ('het kan beter') dient te worden afgewogen of deze verbeteropgave kan worden gerealiseerd binnen de huidige ordening. Een aanscherping van het *sturingsinstrumentarium* zal in elk geval 'no regret' zijn.

De doelmatigheid en doeltreffendheid van de invulling van de vier te onderscheiden overheidsrollen (concessieverlener, subsidieverlener, aandeelhouder en wetgever) moet centraal staan in de oordeelsvorming over de verschillende varianten.

### III. Opgave

Datum

12 maart 2014

#### “Het kan en moet beter”

De spoorsector staat voor de opgave om, gegeven de verwachte mobiliteitsgroei en geambieerde frequentieverhoging, een betrouwbaar en veilig product aan de reiziger aan te blijven bieden. De reiziger stelt daaraan, terecht, steeds hogere eisen. Hoewel de prestaties de afgelopen jaren op zowel Hoofdrailnet (HRN) als regionale lijnen gemiddeld goed zijn, kunnen de prestaties op drukke knooppunten in de spits en bij grote verstoringen verbeteren. Met name het *herstelvermogen* van het spoor, na grote verstoringen, laat te wensen over. Het duurt lang voordat treinen weer conform de dienstregeling rijden. Bovendien is er bij verstoringen sprake van een aanzienlijke ‘olievlekwerking’. Het systeem is niet robuust genoeg. Deze incidenten bepalen in belangrijke mate de beeldvorming over de prestaties op het spoor. Het feit dat het Nederlandse spoor, vanuit internationaal perspectief, gemiddeld goed presteert neemt dit beeld niet weg. De conclusie is kortweg dat *‘gemiddeld goed niet goed genoeg is’*. Het kan en moet beter.

De komende jaren bereikt het huidige spoorstelsel de grenzen van de capaciteit. Investeringsplannen moeten daarom ten eerste worden gericht op het verbeteren van de betrouwbaarheid en veiligheid. Dat bepaalt immers voor de reiziger en verlader de basiskwaliteit van het spoorproduct. Om meer robuust uit te voeren wat nu reeds wordt beloofd, alsook te kunnen voldoen aan de toekomstige spooropgave is de komende jaren een flinke kwaliteitssprong nodig. Dit vergt keuzes op beleidsmatig, project en operationeel niveau, die voor een belangrijk deel kunnen worden verankerd in de nieuwe concessies voor NS en ProRail. Het CRT en de KG kijken daarbij in het bijzonder naar de uitvoerbaarheid. Een voldoende mate van flexibiliteit voor bijsturing van de concessies gedurende de concessieperiode moet worden gerealiseerd.

Het sturingsmodel moet zorgen voor de juiste prikkels om partijen in de sector ertoe te bewegen zelfstandig en gezamenlijk tot doelbereik en maximalisatie van de maatschappelijke welvaart te komen. NS en ProRail moeten dat samen doen, maar niet alleen. De positie van de goederenvervoerders en regionale vervoerders verdient hierbij net zoveel aandacht.

## IV Aanbevelingen

Datum

12 maart 2014

### "Structuur volgt de inhoud"

#### Doelen LTSa

1. Het CRT en de KG onderschrijven de, sinds het begin van het LTSa-traject, uitgedragen filosofie '*structure follows strategy*' ten zeerste. Het verbeteren van het spoor als vervoerproduct voor reizigers en goederen staat centraal. Om dit doel te bereiken is het noodzakelijk dat alle betrokken partijen de gezamenlijke doelstellingen onderschrijven en deze ook zelf mede vorm en inhoud geven. Vervolgens is eenduidige aansturing en afrekenbaarheid cruciaal. De wijze waarop dit dient te gebeuren volgt uit de inhoudelijke verbeteropgave.
2. Het verbeteren van de reistijd van 'deur-tot-deur' vereist per definitie een gezamenlijke inspanning van ProRail, de vervoerders en betrokken overheden. De (regionale) praktijk wijst uit dat knelpunten vragen om een vorm van afstemming en regie. De ingestelde landsdelige en landelijke overlegtafels zijn in dat licht een goed initiatief van IenM.
3. De kwaliteit (van veiligheid tot comfort) van het spoorstelsel moet worden verhoogd en de capaciteit vergroot. Niet alleen om de toekomstige reizigersgroei te kunnen accommoderen, maar ook om de huidige, op zichzelf goede, prestaties te verbeteren op de kwetsbare punten. In het *Operationeel Spoorconcept* kiezen NS en ProRail voor de strategie 'eerst beter' (verhogen veiligheid, verbeteren betrouwbaarheid), 'dan meer' (verhogen frequenties). Het feit dat NS en ProRail tot een gezamenlijke analyse en strategie zijn gekomen is winst en verdient een vervolg.

### "Gemiddeld goed is niet genoeg"

#### Operationeel spoorconcept

4. Het CRT en de KG zijn van mening dat het nu voorliggende spoorconcept van NS en ProRail een nog te beperkte uitwerking is van de doelen van de LTSa. De voorstellen kennen een te hoog abstractieniveau. De vraag die resteert is kortweg: "*wat gaan NS en ProRail nu concreet en anders doen?*".
5. De strategie 'eerst beter, dan meer' impliceert dat de huidige basiskwaliteit nog niet voldoet. De cijfers t.a.v. reizigerspunctualiteit op kwetsbare plekken in het net en de robuustheid van het systeem bij grote



verstoringen, bevestigen dit beeld. Een belangrijke indicator is ook de hersteltijd die benodigd is om, na een incident/verstoring, terug te keren naar de normale dienstregeling. Het systeem moet tegen een stootje kunnen. De sterke verwevenheid van het spoorwegnet, zowel infrastructuurueel als op het niveau van de dienstregeling, vergroot de kwetsbaarheid. Het is mede in dit licht verstandig om de sturing op gemiddelde prestatiecijfers (grotendeels) los te laten en te vervangen met meer specifieke doelen om geïdentificeerde kwetsbare knelpunten aan te pakken. Gemiddeld goed is niet goed genoeg.

6. In het voorliggende spoorconcept van NS en ProRail wordt, ten onrechte, in zeer beperkte mate aandacht besteed aan de belangen van goederenvervoerders. Goederenvervoerders kunnen op het gemengde net strijdige belangen hebben met personenvervoerders. In het spoorconcept komt dit thans niet aan de orde. Bovendien ontbreekt in de analyse een onderscheid tussen het beoogde spoorstelsel in spits- en daluren. Voor het accommoderen van het goederenvervoer op een drukker bereden spoorwegnet is dit een cruciaal element. Voor de beïnvloeding van de vervoersstromen in spits- en daluren is het hanteren van een prijsinstrumentarium een aantrekkelijke optie om te overwegen. Dit kan betrekking hebben op zowel de tarieven tussen infrabeheerder en vervoerder als tussen vervoerders en klant.
7. Het CRT en de KG adviseren om NS en ProRail in de komende periode te vragen, gelet op voornoemde punten, nog een *verdiepingsslag* te maken. De strategie moet worden vertaald naar operationele keuzes die van invloed zijn op reizigers, verladers en andere vervoerders. De werknemers van NS en ProRail, de goederenvervoerders en regionale vervoerders dienen hierbij actief te worden betrokken. Ten slotte hebben zij eveneens een cruciale rol bij het operationaliseren van de doelen uit de LTSa. Open communicatie is hierbij een voorwaarde voor succes. Het CRT en de KG zijn ervan overtuigd dat het spoorconcept vervolgens van grote waarde kan zijn in de uitvoeringsfase.

#### **“Publieke functie versterken”**

#### Sturing & ordening

8. De recente prestaties van ProRail vragen de komende jaren om een extra inspanning en verscherpte sturing. Een privaatrechtelijke organisatie die

een 100% publiek belang uitoefent is hybride. *Het lijkt 'markt', het is 'overheid'*. Dit geldt met name voor de infrastructuurbeheerstaken. ProRail zou dichterbij de overheid moeten worden gehaald. Dat past bij haar publieke functie. Uit de SWOT-analyse blijkt echter dat de nadelen van het omvormen van ProRail tot een agentschap aanzienlijk zijn en het onderbrengen van ProRail bij RWS geen aantrekkelijk alternatief vormt. Het vergroot de afstand tot de vervoerders, de transitieperiode is lang en kosten zijn hoog en bovendien dienen de verkeersleidings- en capaciteitsverdelingstaken van ProRail dan op afstand te worden geplaatst (ZBO).

9. Het voorgaande laat onverlet dat ProRail in haar uitoefening van de publieke functie zeker kan profiteren van de goede prestaties van Rijkswaterstaat uit de afgelopen jaren. Beide organisaties beheren publieke infrastructuur en laten deze bouwen en onderhouden. RWS heeft langjarig gewerkt aan een professionele bedrijfscultuur en klanttevredenheid. Een belangrijk onderscheid tussen RWS en ProRail is gelegen in de taak van ProRail als capaciteitsverdelers. RWS kent een vergelijkbare taak op de weg niet. Bovendien stellen spoorvervoerders, als voornaamste klant, zeer specifieke eisen aan infrastructuur vanwege het belang van optimale trein-baan-integratie. Ondanks deze verschillen zijn er, zoals gezegd, ook veel overeenkomsten. ProRail kan profiteren van de kennis en expertise van Rijkswaterstaat t.a.v. de planning en beheersing van aanbestedingen en projecten, het voeren van modern beheer, organisatieontwikkeling en corporate cultuur en de mate van klantgerichtheid. Ook andersom kan dat het geval zijn. Het CRT en de KG pleiten dan ook voor *een intensivering, verbreding en verdieping van de onderlinge samenwerkingsverbanden tussen ProRail en RWS*.

#### **"Op afstand scherper sturen"**

10. Binnen het sturingskader is overwogen om het ministerie instrumenten te geven om, indien de sectorpartijen onderling niet tot overeenstemming komen, in te kunnen grijpen. De ministeriële verantwoordelijkheid beperkt zich hierbij dan niet langer tot het systeem, maar strekt zich eveneens uit tot de keuzes die van invloed zijn op de dagelijkse operatie van de spoorbedrijven. Het CRT en de KG vragen aandacht voor het risico dat het operationeel leiden van een complexe organisatie te dicht tegen de politiek wordt aangetrokken, alsook het risico dat deze rolopvatting kan leiden tot

een te sterke focus op de korte termijn. *De verantwoordelijkheid voor de dagelijkse operatie moet bij de spoorbedrijven blijven liggen.* Het ministerie kan zich beter bepalen tot kaderstelling, regelgeving, beleid en monitoring, mogelijk leidend tot (tussentijdse) wijzigingen van de prikkels in het sturingsinstrumentarium. Het Ministerie van IenM moet daarvoor overigens goed toegerust zijn om vanuit deze regierol gezaghebbend te kunnen (bij)sturen.

### “Integraliteit”

11. Grote investeringsprojecten en strategische vraagstukken vergen een integrale wegging met betrokkenheid van de zowel opdrachtgevers als gebruikers i.c. ProRail en de vervoerders. Het kan de objectiviteit van de besluitvorming over (grote) investeringen in spoorinfrastructuur bevorderen als een *onafhankelijke adviescommissie* voorstellen beoordeelt in de context van de LTSa. Een transparant, objectief en eenvoudig afwegingskader is daarbij een behulpzaam en noodzakelijk instrument. Het afwegingskader dient te worden vastgesteld aan de hand van de (gezamenlijke) doelen uit de LTSa. CRT en KG vragen daarbij expliciet aandacht voor het belang van versterking van het innovatieve vermogen van de spoorsector. Daar is nog een wereld te winnen. Het afwegingskader kan eveneens als leidraad te worden gehanteerd voor het prioriteren van, binnen de nieuwe concessies te verankeren, publieke belangen.
12. De vraag is of de huidige vormgeving van de *financiële prikkels* en geldstromen voor een goede allocatie van investeringsmiddelen zorgt. De gebruiksvergoeding van de spoorvervoerders aan het onderhoud van de infrastructuur is immers gering (15-20%). Vervoerders zullen hierdoor eerder voor infrastructurele oplossingen dan aanpassingen in het rollend materieel pleiten. Bezien moet worden of hierin een andere balans kan worden gevonden. Een eventuele herverdeling zou echter niet mogen leiden tot een hogere prijs voor de klant.

### “Verbindingen versterken”

13. Uitvoeringsproblemen ontstaan over het algemeen op zogenaamde ‘*interfaces*’; daar waar bedrijven (gedwongen) met elkaar samenwerken. Vanuit operationeel oogpunt is het derhalve aangewezen het aantal ‘*interfaces*’ zoveel mogelijk te beperken door middel van samenwerkingsverbanden op alle niveaus. Vervolgens is het van groot

belang om de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden binnen die samenwerkingsverbanden helder vast te leggen.

Klankbordgroep & Critical Review  
Team LTSa

Datum

12 maart 2014

14. Om de doelen uit de LTSa te kunnen bereiken zijn het CRT en de KG van mening dat de samenwerking tussen NS en ProRail niet alleen op projectbasis en via verscherpte sturing, maar ook institutioneel dient te worden bevorderd. De taken van beide organisaties hangen onlosmakelijk met elkaar samen. De huidige ordening zet in zekere zin een rem op technologische ontwikkelingen en innovatie en leidt in de operationele sturing te vaak tot suboptimale keuzes voor de reiziger. Dit terwijl NS en ProRail gezamenlijk ruim 90% van de vervoerde reizigerskilometers verzorgen. Bovendien staat het kabinet op het punt om de nieuwe concessies voor het Hoofdrailnet en spoorbeheer wederom voor tien jaar aan beide spoorpartijen te gunnen. Vanuit *pragmatische overwegingen* lijkt het derhalve niet meer dan logisch om *de verbindingen tussen ProRail en NS te versterken*.
15. Ten eerste dient het sturingsinstrumentarium voor ProRail en NS naadloos aan te sluiten. Dit geldt voor de uitoefening van alle overheidsrollen: van aandeelhouder, concessieverlener, wetgever tot subsidieverstrekker. Een eenduidiger en actiever optreden is mogelijk en vereist. Het NSOB-rapport doet hiervoor waardevolle suggesties. CRT en KG onderschrijven dat de concessies het primaire borgingsmechanisme vormen voor de publieke belangen. Sturing via *gezamenlijke doelen en prikkels* moet hierin worden verankerd, met behoud van flexibiliteit om tussentijds bij te kunnen stellen.
16. Aangezien NS en ProRail voor 100% in overheidshanden zijn, gaat van dit publieke eigenaarschap logischerwijs een belangrijke sturende werking uit. Materieel en qua beeldvorming. De *aandeelhouders* van NS en ProRail kunnen rechtstreeks invloed uitoefenen op de strategie en investeringsbesluiten van beide bedrijven. De beide aandeelhouders dienen dan ook vanuit de gezamenlijke ambitie en doelen uit de LTSa invulling te geven aan dit eigenaarschap. Dit vergt *actieve onderlinge afstemming*.
17. Om de verbindingen verder te versterken zou eveneens overwogen kunnen worden om - binnen de juridische mogelijkheden - ook op bestuurlijk niveau de verbindingen tussen NS en ProRail te versterken. Zoals in het NSOB-rapport beschreven is het aanbevelenswaardig de mogelijkheden van een

personele unie van leden van de RvB en/of RvC serieus te bezien<sup>1</sup>. Sommigen noemen dit een *'light variant' van een holding* tussen NS en ProRail. Deelname aan elkaars bestuur- en directievergaderingen om in goede afstemming te sturen, zou gezien moeten worden als een minimale optie om mee te starten.

Aangezien een dergelijke personele unie geen reorganisatie vereist, wordt de flexibiliteit voor de organisatieontwikkeling behouden. Met het operationeel spoorconcept en de verbeteraanpak stations is inmiddels geoefend in vergelijkbare samenwerking. Echter dit is nog niet duurzaam.

Een personele unie of overlap in (een deel van) de toezichhouders/ bestuurders van ProRail en NS betreft nadrukkelijk geen juridische of economische fusie en ook geen formele holding zoals in Duitsland het geval is. Het levert een *bestuurlijk, geïntensiveerd samenwerkingsverband* op in belang van de reizigers.

Ook de figuur van een 'commissaris van overheidswege' in beide Raden is een mogelijkheid voor versterkte sturing en verbinding. Dit laat onverlet dat leden van de RvC te allen tijde in het belang van de onderneming dienen te handelen. Het optreden van conflicterende belangen kan veelal worden voorkomen door hier in de inrichting van het sturingsinstrumentarium expliciet aandacht aan te besteden. Consequente doorvertaling van gezamenlijke ambities en doelstellingen in beide organisaties is daarbij van belang en zorgt ervoor dat er geen belangenconflict hoeft te zijn. Een en ander ware vast te leggen in statuten en evt. wet en regelgeving. *Als de wil tot verbinding er is, kan het.*

#### **"Ruimte bieden"**

18. Het voorstel van CRT en KG om de verbindingen tussen NS en ProRail te versterken met als doel de prestaties op het spoor te verbeteren, doet geenszins afbreuk aan het feit dat de afgelopen jaren is gebleken dat *regionale vervoerders* over het algemeen goed presteren. Om de ambitie voor het verbeteren van de 'deur-tot-deur'-reistijd te kunnen realiseren is een verdieping van de samenwerking in de gehele spoor- en OV-keten van groot belang. Samenwerking en concurrentie kunnen met elkaar op

---

<sup>1</sup> Zie ook de vormgeving van Bestuur en de RvC's van HTM Infra en HTM personenvervoer.

gespannen voet staan. De belangen van de decentrale vervoerders, t.o.v. monopolist ProRail en de grootste vervoerder NS, moeten worden geborgd. Zoals eerder genoemd vereist dit met name een aanscherping van de onafhankelijke positie van ProRail in het proces van *capaciteitsverdeling*. ProRail dient haar rol als capaciteitsverdeler onafhankelijk en non-discriminatoir uit te voeren. De ACM vervult hierbij een belangrijke toezichthoudende functie. Voorts hebben CRT en KG in dit kader kennisgenomen van de (verdergaande) ordeningsvarianten die bijvoorbeeld in het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Frankrijk worden gehanteerd op dit punt. De recente verschuivingen in het Europees krachtenveld t.a.v. het 4<sup>e</sup> Spoorpakket verbreden op dit terrein het palet aan mogelijkheden.

19. In de discussies over de *onafhankelijkheid* van het proces van capaciteitsverdeling blijft veelal onderbelicht dat ProRail t.b.v. onderhoudswerkzaamheden ook zelf capaciteit afneemt. Dit capaciteitsbeslag zal de komende jaren verder toenemen, gezien de grote hoeveelheid gepland werkzaamheden door ProRail. Vanwege de aangescherpte veiligheidsnormen t.a.v. het spooronderhoud is de invloed van deze buitendienststellingen op de dienstregeling vergroot. Veiligheid is van groot belang, maar het belang van de reiziger (vertolkt door de vervoerder) moet voldoende integraal worden afgewogen. Het is van belang dat deze twee te onderscheiden rollen binnen ProRail aantoonbaar onafhankelijk van elkaar worden georganiseerd. Dit geldt zowel voor het proces van capaciteitsverdeling op de korte als de lange termijn. In de aangekondigde wijziging van het besluit capaciteitsverdeling dient hiermee rekening te worden gehouden.
20. Naast het belang van het onafhankelijker organiseren van het proces van capaciteitsverdeling staat de noodzaak tot een geïntegreerde benadering bij de operationele uitvoering van de dienstregeling (*verkeersleiding*). Hierbij opereren alle betrokken partijen in een gezamenlijke keten. De onderlinge verwevenheid en afhankelijkheid is groot. Er zijn veel spelers actief, van infrabeheerder, reizigers- en goederenvervoerders tot aan de meteorologische dienst. Ten einde de robuustheid van het systeem te vergroten en flexibeler in te kunnen spelen op de wensen van reizigers en verladers bij kleine verstoringen, wordt door CRT en KG geadviseerd de huidige vorm van *coördinatie bij incidenten uit te breiden* voor alle verkeersleidingsbesluiten en -handelingen. De samenwerking binnen het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) wordt daarmee tot norm

verheven. CRT en KG bevelen aan om NS en ProRail te vragen in het kader van de nadere uitwerking en uitvoering van het operationeel spoorconcept i.o.m. betrokken partijen hieraan een nadere uitwerking te geven.

21. De investeringen in het verhogen van de betrouwbaarheid, herstelvermogen en veiligheid van het spoornetwerk creëert de basis om op termijn hoogfrequent spoorvervoer aan te bieden. Dit 'spoorboekloos rijden' zal plaatsvinden binnen de belangrijkste economische kernen. Daardoor ontstaat een grotere verscheidenheid in het bedieningsniveau op het Hoofdrailnet. Het ligt in de rede te overwegen een groter aantal van de spoorlijnen buiten het (directe) bereik van c.q. aan de randen van het hoogfrequente net over te laten aan regionale vervoerders. Ten einde de samenhang in het netwerk te borgen dient te worden onderzocht of het, naar analogie van het vervoersaanbod op de Hogesnelheidslijn, mogelijk is binnen de HRN-concessie aan NS een verplichting op te leggen om, gedurende de loop van de concessie, een nader te bepalen % van het net (bijvoorbeeld stoptreinen), via zgn. 'subcontracting', over te laten/dragen aan de regionale vervoerders. De regie blijft hierdoor gewaarborgd, de markt krijgt zijn kansen.

#### "Dubbelingen weghalen"

22. Nederland heeft één van de drukst bereden spoorwegnetwerken van de wereld. Dit stelt hoge eisen aan de benutting van de capaciteit. Personenvervoerders stellen zich in het proces van capaciteitstoedeling aanbodgericht op. Goederenvervoerders zijn vraaggericht. Het spoorgoederenvervoer is een cruciale schakel in de achterlandverbindingen voor de Nederlandse havens. Goede afstemming tussen de infrastructuurbeheerder (en capaciteitsverdeler), i.c. ProRail, en de spoorgoederenvervoerders is nodig. Het CRT en de KG zijn er, na gesprekken met betrokken partijen, niet van overtuigd dat hierbij in de toekomst een rol is weggelegd voor Keyrail in een rol als 'ketenregisseur' vanuit een publieke taak. Bij het optimaliseren van de benutting van de Betuweroute heeft Keyrail een waardevolle functie vervuld. ProRail draagt de integrale verantwoordelijkheid voor het capaciteitsmanagement, verkeersleiding en onderhoud van het gehele Nederlandse spoornet. ProRail is derhalve de aangewezen speler (het loket) om het gemengde net zo optimaal mogelijk te benutten. Daarbij dient zij de wensen van al haar klanten, binnen de regels voor capaciteitstoedeling, zo optimaal mogelijk te

bedienen. De invulling van de regiefunctie zien CRT en KG niet als een publieke taak. De goederenvervoerders kunnen deze rol, i.s.m. de havenbedrijven, ook zelf invullen, zodat aan verladers wel een aantrekkelijk 'one stop shop' vervoersproduct op het spoor kan worden aangeboden. Het lijkt dan ook verstandig om de dubbeling in functies tussen ProRail en Keyrail, i.h.k.v. de invulling van de nieuwe beheerconcessie - voorzover aanwezig - te heroverwegen.

Klankbordgroep & Critical Review  
Team LTSa

Datum

12 maart 2014

*Den Haag, 12 maart 2014*

Namens Critical Review Team en Klankbordgroep Lange termijn Spooragenda,



Wim Kuijken,, Voorzitter

**Het Critical Review Team LTSa:**

Wim Kuijken (vz),  
Pieter Elbers,  
Marieke van Lier Lels,  
Jan Kees de Pagter,  
Annemarie van der Rest,  
Mark van Twist,  
Aad Veenman,  
Eric Verhoef,  
Eric Wiebes (tot februari '14)

**De Klankbordgroep LTSa:**

Wim Kuijken (vz),  
Hans Alders,  
Jeanette Baljeu,  
Bruno Bruins,  
Agnes Jongerius,  
Ton Kaper,  
Arie Kraaijeveld,  
Pauline Krikke

**Secretaris:**

Esther Knabben (tot december 2013)  
Marius de Beij (tot heden)



## Bijlage 1

---

### *"Stationsaanpak als good practice"*

*Het CRT en de KG hebben met enthousiasme kennisgenomen van de in het kader van de LTSa door NS en ProRail opgestelde verbeteraanpak stations. Het project bewijst dat vanuit een gezamenlijke visie en met een integrale sturing gedeelde doelstellingen voor de klant (reiziger én vervoerder) binnen handbereik komen. Dit doet recht aan de belangrijke publieke functie die stations in Nederland vervullen.*

*Van integrale sturing op het belang van het optimaliseren van de transfer (primair ProRail) en commercie (primair NS), ook samen met de lokale overheden, wordt in deze aanpak door beide organisaties gedeeld. Een gezamenlijke sturing vergroot de terugverdienmogelijkheden aanzienlijk. Kostenbesparingen zijn hierdoor mogelijk. Deze besparingen kunnen terugvloeien naar alle geledingen van de stations. Het feit dat zowel NS als ProRail bereid zijn om de verdeling van kosten en baten eerlijker vorm te geven is een positief signaal.*

*Het welslagen van de aanpak is in belangrijke mate afhankelijk van de 'drive' bij betrokken werknemers en steun aan de top. Hier is het afgelopen jaar op werkvloerniveau reeds veel in geïnvesteerd. Er zijn goede plannen voor een structurele verankering van de aanpak vanaf managementniveau.*

*NS en ProRail erkennen dat de betrokkenheid van de regionale vervoerders dient te zijn geborgd. In de komende maanden zullen zij dan ook aan tafel worden uitgenodigd. Binnen de verbeteraanpak zijn voorstellen (servicedesk en onafhankelijk klachtenloket) ten gunste van de positie van regionale vervoerders opgenomen. Het is zoeken naar de gemene deler. Het CRT en de KG benadrukken dat de recente kritiek van ACM een plaats dient te krijgen binnen het toekomstige exploitatiemodel. Het uitgangspunt moet zijn dat alle vervoerders gelijke kansen hebben (non-discriminatoire).*

*De komende periode dient te worden gezien wat nodig is om de verbeteraanpak een structureel karakter te geven, bijvoorbeeld via het opdrachtgeverschap. Mogelijk is een aanpassing in de juridische structuren, concessies en financieringsstromen (van projecten) behulpzaam. Binnen het sturingsinstrumentarium dient te worden gezocht naar mogelijkheden om de afhankelijkheid van elkaars prestaties te vergroten.*

---

# Bijlage C

## Uitvoeringsagenda

### Versie voorjaar 2014

Dit is de uitvoeringsagenda behorend bij de LTSA 2. In de uitvoeringsagenda worden de acties weergegeven die IenM in gezamenlijkheid met de spoorsector en decentrale overheden heeft opgesteld.

### Status uitvoeringsagenda

- De uitvoeringsagenda bestaat uit een grote hoeveelheid acties die zullen worden opgepakt door met name IenM, de decentrale overheden, regionale vervoerders, NS en ProRail.
- De uitvoeringsagenda is een dynamisch document; de uitvoeringsagenda kan tussentijds worden aangescherpt, aangepast of aangevuld. Nadere prioritering kan nog plaatsvinden n.a.v. de herijking. Ook kunnen acties worden geschrapt, bijvoorbeeld naar aanleiding van de herijking of discussies aan de landsdelige OV & spoortafels of goederenvervoertafels.

### Inhoud uitvoeringsagenda

- De uitvoeringsagenda bestaat uit acties die door het Rijk en/of andere partijen van belang worden geacht voor het kunnen behalen van de doelen van de LTSA. De acties zijn verschillend van aard. Het kan gaan om: onderzoek, besluitvorming, kaderstelling, sturing, wet- en regelgeving, uitvoering, informatiedeling of monitoring.
- De acties staan gesorteerd per onderwerp uit de LTSA 2. Per actie wordt aangegeven wat de inhoud van de actie is, op welke termijn de actie wordt uitgevoerd en wie de primaire actiehouders zijn. In de laatste kolom is aangegeven op welk landsdeel of welke landsdelen de actie betrekking heeft.
- De acties kennen een verschil in tijdshorizon. Daarbij kan de planning van acties worden herzien aan de landsdelige OV & spoortafels of bijvoorbeeld als gevolg van de herijking.

- In de uitvoeringsagenda worden geen financiële besluiten genomen. Financiële besluitvorming vindt plaats via de daarvoor geëigende procedures, bijvoorbeeld in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

## Beheer en bespreking uitvoeringsagenda

- Tijdens de landsdelige OV & spoortafels, die twee keer per jaar gaan plaatsvinden, en de goederenvervoertafels worden lopende acties besproken. Aan de eerste twee landsdelige OV & spoortafels en goederenvervoertafels in februari en maart 2014 is de landsdelige inbreng voor dit document besproken. Met behulp van schriftelijke reacties van alle deelnemers aan de landelijke OV & spoortafel is deze agenda vervolgens afgerond.
- De wijze waarop deze agenda wordt beheerd en besproken, is terug te vinden in de ‘Terms of Reference voor het samenwerkingsmodel landsdelige en landelijke OV & spoortafels’ (zie bijlage D). Deze werkwijze wordt tevens gehanteerd voor de goederenvervoertafels.

## Bijlagen

Deze uitvoeringsagenda bevat drie bijlagen:

- **Bijlage 1:** Uiterlijk in oktober 2014 wil IenM samen met ProRail en NS en in nauwe samenspraak met decentrale concessieverleners, concessiehouders (vervoerders) en de spoorgoederenvervoersector een geïntegreerde aanpak hebben opgesteld. De geïntegreerde aanpak is een concreet stappenplan waarin wordt beschreven hoe de LTSA-ambitie voor veiliger, betrouwbaar en hoog frequent spoorvervoer wordt gerealiseerd. De operationele uitwerking ‘Beter en Meer’ van ProRail en NS dient als basis voor de geïntegreerde aanpak. Voordat belangrijke pijlers uit de operationele uitwerking definitief kunnen worden vastgesteld, is een aantal nadere analyses nodig. De opdrachtformulering voor deze analyses is opgenomen in bijlage 1.
- **Bijlage 2:** In het bestuurlijk overleg MIRT zijn reeds afspraken gemaakt over projecten.<sup>49</sup> Desalniettemin is door de landsdelen nog een aantal projecten ingebracht die wat hun betreft aandacht verdienen. Deze inbreng is opgenomen in bijlage 2 en wordt meegenomen in de herijking van programma’s en projecten. De uiteindelijke besluitvorming over de projecten zal plaatsvinden in de bestuurlijke MIRT overleggen.
- **Bijlage 3:** In de LTSA 2 worden diverse afspraken genoemd die dienen te worden verankerd in zowel de nieuwe vervoerconcessie van NS, als de nieuwe beheerconcessie van ProRail en de reeds bestaande en nog te verlenen concessies aan andere vervoerders. Bijlage 3 bevat een overzicht van deze afspraken.

<sup>49</sup> Zie Bijlage bij kamerstuk 33750-A nr. 25, Afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT 2013 d.d. 25 november 2013.

Onderwerp	Actie		Wanneer <sup>50</sup>	Wie	Landsdeel
Geïntegreerde aanpak (L TSA 2 H8)	<b>1</b> Onderzoek, besluitvorming	Opstellen geïntegreerde aanpak. Een aantal aanvullende analyses dient hiervoor te worden uitgevoerd (zie opdrachtverlening in bijlage C1).	Oktober 2014	lenM, ProRail en NS in samenspraak met decentrale concessieverleners en concessiehouders	Alle
Herijking programma's en projecten (L TSA 2 H7)	<b>2</b> Onderzoek, besluitvorming	Herijking programma's en projecten. Hierbij dient de geïntegreerde aanpak als basis en wordt de inbreng van de landsdelen uit bijlage C2 meegenomen.	December 2014	lenM	Alle
Verder verhogen veiligheid (L TSA 2 § 5.2)	<b>3</b> Uitvoering	Stapsgewijs uitrollen van ERTMS vanaf 2016. Opnemen van een eerste uitwerking in de Voorkeursbeslissing ERTMS in het voorjaar van 2014. Daarbij worden door lenM tevens afspraken gemaakt met ProRail en alle reizigersvervoerders over de wijze waarop de uitrol plaatsvindt.	Voorkeursbeslissing: voorjaar 2014  Uitrol: vanaf 2016	lenM, ProRail, alle vervoerders en DO's die concessieverlener zijn	Alle
	<b>4</b> Uitvoering	Uitvoeren van het STS-verbeterplan: a. Verminderen kans op een rood sein; b. Verminderen kans om door rood te rijden; c. Investeren in vangnetstelsel ATB-VV.	2014-2018	ProRail, alle vervoerders	Alle
	<b>5</b> Kaderstelling	Actualiseren van de Derde Kadernota Railveiligheid.	2015	lenM, spoorsector	Alle
	<b>6</b> Informatiedeling	Voorleggen voor advies van eventuele wijzigingen in het Normenkader Veilig Werken en daaruit voortvloeiende plannormen die van invloed zijn op de beschikbare capaciteit, door ProRail aan lenM. Vervolgens delen van deze aanpassingen met decentrale overheden in het kader van transparantie.	Structureel (landsdelige OV & spoortafels)	ProRail, lenM	Alle
	<b>7</b> Uitvoering	Uitvoeren van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO): a. Ontwikkelen en verankeren van een integrale, innovatieve en kosteneffectieve aanpak van de overwegenproblematiek inclusief het oprichten van een LVO-denktank en een lerende organisatie; b. Onderzoeken, ontwikkelen en implementeren van generieke maatregelen voor overwegen, zoals onderzoeken naar incidentenanalyses, gedragsbeïnvloeding, het verkorten van dichtligtijden en knellende voorschriften en procedures; c. Starten met het bestuurlijk vaststellen van in beginsel een jaarlijkse tranche met overwegprojecten die maatwerkoplossingen vragen.	a. 2014-2018 b. 2014-2020 c. 2014-2028	lenM, ProRail, DO's, wegbeheerders	Alle

<sup>50</sup> De genoemde tijdstippen in deze kolom zijn een indicatie.

Onderwerp	Actie		Wanneer <sup>50</sup>	Wie	Landsdeel
Eerst beter dan meer. (L TSA 2 § 5.3)	<b>8</b> Uitvoering	Uitvoeren specifieke maatregelen ter verhoging van de betrouwbaarheid: a. Minder spreiding in de uitvoering; b. Verhogen betrouwbaarheid van de infrastructuur en materieel; c. Implementatie van de Be- en bijsturing van de toekomst; d. Infrastructurele maatregelen.	2014-2017	a. ProRail, reizigersvervoerders b. ProRail c. ProRail, vervoerders (reizigers en goederen) d. ProRail	Alle
	<b>9</b> Uitvoering	Ervoor zorgen dat het effect van buitendienststellingen op de treindienst en de uitloop van de buitendienststellingen zo klein mogelijk is, door te investeren in innovatie en het onderhoud zo efficiënt mogelijk in te richten in het kader van Prestatie Gericht Onderhoud (PGO).	Vanaf 2014	ProRail i.s.m. aannemers	Alle
	<b>10</b> Uitvoering	Verhogen frequenties op specifieke corridors. De exacte uitwerking en timing is afhankelijk van de geïntegreerde aanpak.	Vanaf 2017	ProRail, NS	Alle
Netwerk Nederland: Goede verbindingen en aansluitingen in de hele OV-keten (L TSA 2 § 5.4)	<b>11</b> Onderzoek	Concept dienstregelingen voor de elementaire knooppunten afstemmen (zie ook punt 44).	N.t.b.	Reizigersvervoerders	Alle
	<b>12</b> Informer	Samenstellen van een kaart van 'Netwerk Nederland' met daarin de ambities van de landsdelen. De kaart heeft niet alleen betrekking op de spoorverbindingen, maar geeft ook overzicht in de samenhang tussen de (nationale en internationale) spoorverbindingen en de aansluitende OV-relaties. Het detailniveau hiervan wordt bepaald door de mate van overeenstemming die binnen enkele maanden kan worden bereikt. Een concept van deze kaart wordt besproken op de landelijke OV & spoortafel in het 3e kwartaal van 2014.	2014	DO's, IenM, reizigersvervoerders	Alle
	<b>13</b> Onderzoek, informeren	Monitoren van reizigersstromen en indien gewenst periodiek (iedere 2-5 jaar) actualiseren van prognoses (wanneer monitoring daar aanleiding toe geeft) en bespreken aan de landsdelige OV & spoortafels.	Structureel / indien gewenst	DO's, IenM, reizigersvervoerders	Alle
	<b>14</b> Uitvoering	Wegwerken tekort aan fietsparkeerplekken bij stations: a. Uitvoeren Actieplan 'fietsparkeren bij stations'; b. Tussentijdse evaluatie Actieplan.	a. Tot 2020 b. 2015	a. NS, ProRail, DO's, IenM b. IenM	Alle
	<b>15</b> Uitvoering	Verbeteren P&R bij stations: a. Uitvoeren van de maatregel P&R uit het actieplan Groei op het spoor is nog één jaar verlengd, tot en met 2014. Hier maakt ook het plan 'betere vindbaarheid en bereikbaarheid van P&R' onderdeel van uit; b. Opstellen van een plan met alle betrokken partijen om een toekomstige invulling te geven aan de verdere ontwikkeling van P&R plaatsen. Dit zal aansluiten bij de werkwijze van Beter Benutten.	a. 2014 b. Voor de zomer van 2014	a. IenM i.s.m. NS, provincies, stadsregio's, ANWB, 9292 b. IenM i.s.m. NS, provincies, stadsregio's, ANWB, 9292 en overige relevante betrokkenen	Alle

Onderwerp	Actie	Wanneer <sup>50</sup>	Wie	Landsdeel	
Internationaal netwerk (Onderdeel van LTSA 2 § 5.4)	<b>16</b> Onderzoek	Onderzoeken of grensoverschrijdende verbindingen doorgetrokken en verknoopt kunnen worden in het HRN of op welke wijze aansluitingen gemaakt kunnen worden met interregionale stations (zie bijlage C1).	2014	Zie bijlage C1	Alle
	<b>17</b> Onderzoek	Nadere studie door regio Oost NL naar het verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen met Duitsland, waaronder: a. Het verbinden van Twente met het Duitse grensgebied en de grote steden Rheine, Osnabrück en Bielefeld om daarmee de sociaal economische ontwikkelingen te stimuleren; b. Het verkorten van de reistijd tussen Enschede en Munster resp. Enschede en Dortmund om de aantrekkelijkheid van die verbindingen te vergroten.	a. Voor de zomer van 2014 b. 2015	a. Regio Twente, provincie Overijssel, IenM b. Regio Twente, provincie Overijssel, initiatiefnemer ZVM Münsterland	Oost NL
	<b>18</b> Onderzoek	Maatregelen onder regie van de provincie Groningen ten aanzien van grensoverschrijdende verbindingen: a. Uitwerken plan voor verbinden van (Noord-)Nederland met (Noord)Duitsland door het verkorten van de reistijd tussen Groningen en Bremen en daarmee stimuleren van economische ontwikkelingen; b. Verder verkennen van de optimalisatie (reistijdreductie van 50 minuten) en inzet om volledige dekking (€ 150 miljoen) te realiseren in 2014.	<i>Plan-uitwerkingsbesluit naar Provinciale Staten van Groningen:</i> februari 2015	Provincie Groningen i.sm. Land Niedersachsen LNVG, EDR, Landkreis Leer, IHK für Ostfriesland und Papenburg, Oldenburgische IHK, VNO NCW, ProRail, DB Netz en Arriva.	Noord NL
	<b>19</b> Uitvoering, onderzoek	Uitvoeren van maatregelen voor snelle internationale verbindingen: a. Realisatie van de afspraken in het alternatief voor het wegvallen van de V250; b. Opstellen plan van aanpak voor een verbinding met Düsseldorf via Venlo; c. Verbetering van de robuustheid van de internationale treinpaden met behoud van een aantrekkelijke reistijd. d. Meer grensoverschrijdende trajecten, mits haalbaar	a. <i>Afspraken worden opgenomen in de concessie met NS</i> b. 2014 c. 2017 d. N.t.b.	a. NS, IenM b. NS c. ProRail d. IenM, ProRail, reizigersvervoerders	Alle
	<b>20</b> Uitvoering, onderzoek	Onderzoek naar: - De snelst mogelijke realistische instroomplanning van snel IC-materieel voor de HSL-Zuid; - De snelheid van het nieuw aan te schaffen IC-materieel en welke consequenties hierbij horen. NS onderzoekt of een snelheid van 220 km/uur mogelijk is. In het onderzoek komt aan de orde in welke mate hogere snelheid reistijdwinst oplevert op de HSL-Zuid (en daarmee verbonden trajecten).	Juli 2014	NS	Alle

Onderwerp	Actie		Wanneer <sup>50</sup>	Wie	Landsdeel
Verbeteren reistijd (L TSA 2 § 5.5)	<b>21</b> Uitvoering	Uitvoeren van maatregelen om reistijdwinst tussen de brede Randstad en de landsdelen te realiseren: a. Inzetten van snellere treinen op de Hanzelijn en op het traject Amsterdam – Lelystad die van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS zijn voorzien en bespreken van projectbesluit aan de landsdelige OV & spoortafel van Noord Nederland (voordat deze aan de landelijke tafel wordt besproken); b. Verhogen snelheid door sneller materieel op baanvakken waar ERTMS beschikbaar is (pilot Amsterdam – Utrecht); c. Sneller materieel inzetten op trajecten die geschikt zijn om harder dan 140 km/uur te rijden op de trajecten Den Haag – Eindhoven (via HSL), Schiphol – Den Haag en Amsterdam – Utrecht. De snelheidsverhogingen zijn afhankelijk van beschikbaarheid van materieel, ERTMS in de baan en nadere onderzoeken. Hierover zal meer duidelijkheid komen nadat de Voorkeursbeslissing over de invoering van ERTMS in Nederland genomen is.		NS	Alle
	<b>22</b> Onderzoek	Onderzoeken van de noodzaak en wenselijkheid om de netspanning te verhogen naar 3kV, waarbij de kosten en opbrengsten inclusief de bijdrage aan duurzaamheidsambitie in kaart worden gebracht.	2014	ProRail, NS	Alle
	<b>23</b> Informatie, monitoring	Ontwikkelen van een monitor t.a.v. structureel overslaan van stations i.v.m. rijtijden. Jaarlijks bespreken van de resultaten van die monitor op de landsdelige OV & spoortafel.	2014	Reizigersvervoerders, DO's, IenM	Oost
Verbeteren reiscomfort (L TSA 2 § 5.6)	<b>24</b> Uitvoering	Actuele reisinformatie voor de hele keten door: a. NDOV zorgt ervoor dat alle vervoerders en overheden uniforme brongegevens voor reisinformatie via een NDOV-loket beschikbaar stellen aan onder andere reisplanners en appbouwers. b. Inspanningsverplichtingen in de (regionale) concessies die zorgen dat de reisinformatie van deur tot deur verbetert	a. Voor de zomer van 2014: tekenen van samenwerkingsovereenkomst b. Doorlopend	Oprachtgevende overheden	Alle
Specifieke doelgroepen (L TSA 2 § 5.7)	<b>25</b> Onderzoek	Verbeteren OV-bereikbaarheid Schiphol: a. Verbeteren betrouwbaarheid spoorstelsel op korte termijn; b. Kwaliteitssprong station Schiphol; c. Belang bereikbaarheid Schiphol beter borgen in bestaande trajecten; d. Vergroten capaciteit station en spoorstelsel op korte en lange termijn.	2014	IenM, ProRail, NS, betrokken stakeholders (Schiphol, KLM, gemeente Amsterdam, Rover)	Alle
	<b>26</b> Onderzoek, uitvoering	Ontwikkelen van een gezamenlijk OV-aanbod voor de zakelijke reiziger dat beter voldoet aan de behoeften van werkgevers dan het huidige aanbod.	2014	Reizigersvervoerders (in het kader van de Initiatiefgroep Samen op reis)	Alle
	<b>27</b> Uitvoering	Verbeteren toegankelijkheid: a. Uitvoeren Implementatieplan Toegankelijkheid en Actualisatierapport 2010 en maatregelen uitvoeren uit het besluit Toegankelijkheid OV; b. Opstellen en uitvoeren Actualisatierapport 2015; c. Uitvoering van fase 3 en 4 van het Plan van aanpak voor verbetering van de toegankelijkheid in de OV-keten.	a. Heden tot 2030 b. Vanaf 2014 c. Start 1ste pilot in 2015	a. NS, ProRail b. NS, ProRail c. Rijk	Alle

Onderwerp	Actie		Wanneer <sup>50</sup>	Wie	Landsdeel
Stations (LTSA 2 § 5.8)	<b>28</b> Onderzoek	In beeld brengen wat de reële risico's zijn bij stations in landsdeel Noord voor thema's waar het gaat om de commerciële functie en eigendom van stations. De eerste resultaten van deze verkenning worden op de landsdelige OV & spoortafel van Noord Nederland besproken.	2014	DO's	Noord NL
	<b>29</b> Onderzoek	Onderzoek naar de financiële en andere consequenties van het aanpassen van de positie van NS op de stations in Nederland.	2014	IenM, EZ, FIN	Alle
Naar een aantrekkelijk, concurrerend spoor-goederen-vervoer (LTSA 2 § 5.9)	<b>30</b> Sturing	Structureel inrichten van een centrale goederenvervoertafel waar de acties uit deze uitvoeringsagenda LTSA gemonitord worden, de voortgang van de acties van het Aanvalsplan, de besluitvorming over het Vervolg Exploitatie Spoorgoederenvervoer en afstemming over het omleidingsplan van het 3e spoor plaats vindt. Daarbij wordt tevens de interface met de landelijke OV & spoortafel geborgd door wederzijdse deelname (vertegenwoordiger van de bestuurders aan de goederenvervoertafel en een vertegenwoordiger van de goederenvervoersector aan de landelijke OV & spoortafel).	Structureel vanaf 2014	IenM, ProRail, Keyrail, haven-bedrijven, EVO, KNV	Alle
	<b>31</b> Onderzoek	Opstellen van een omleidingsplan voor de periode dat de capaciteit op de Betuweroute beperkt is door de aanleg van het derde spoor in Duitsland (gefaseerd in de periode 2015-2022).	2014 (Verzending aan Tweede Kamer)	IenM, verladere, goederenvervoerders, Keyrail, ProRail	Alle
	<b>32</b> Uitvoering	Opstellen en uitvoeren van implementatieplannen ter verbetering van de kwaliteit van de drie belangrijkste Europese corridors (Rotterdam-Genua, Rotterdam-Lyon/Basel, Rotterdam-Warschau) samen met de lidstaten waarin deze drie corridors liggen.	Goedkeuring implementatieplan corridor Rotterdam-Warschau: 2015	IenM	Alle
	<b>33</b> Onderzoek	De spoorgoederenvervoersector zal gaan samenwerken aan een operationeel concept voor spoorgoederenvervoer voor de periode 2015 - 2023. Hierin wordt meegenomen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Hoe met de werkzaamheden voor het 3e spoor in Duitsland wordt omgegaan;</li> <li>Het raakvlak met het operationeel spoorconcept voor het reizigersvervoer;</li> <li>Hoe met het operationeel spoorconcept in buurlanden wordt omgegaan (dit om te voorkomen dat treinen bij de grens oponthoud hebben);</li> <li>Hoe met beperkingen vanuit de omgeving wordt omgegaan (leefbaarheid, veiligheid).</li> </ul>	2014	Spoor-goederenvervoersector	Alle
	<b>34</b> Onderzoek	Onderzoeken van de mogelijkheden voor het ontsluiten en delen van logistieke informatie. De ontwikkelingen rond en ervaringen met collaborative decision making (CDM) in de luchtvaartsector en soortgelijke ontwikkelingen in de binnenvaart, waarbij verschillende partijen in de keten logistieke informatie voor elkaar ontsluiten, worden daarbij als voorbeeld genomen.	2014	IenM, verladere, goederenvervoerders, Keyrail, ProRail, havens	Alle
Betere benutting en betere uitvoering onderhoud infrastructuur (LTSA 2 § 5.10)	<b>35</b> Uitvoering	Zorgdragen voor een innovatieve en efficiënte wijze van uitvoering van werkzaamheden, waarmee het beslag van spoorwerkzaamheden op de beschikbare capaciteit zo klein mogelijk is en waarmee de overlast voor de reiziger en verlader verkleind wordt. Hierbij wordt een voorbeeld genomen aan de wijze waarop Rijkswaterstaat onder Van A naar Beter de wegwerkzaamheden inricht en uitvoert.	2014	ProRail, aannemers	Alle



Onderwerp	Actie		Wanneer <sup>50</sup>	Wie	Landsdeel
Aandacht voor duurzaamheid (LTSA 2 § 5.11)	<b>36</b> Onderzoek	Onderzoek doen naar: a. De mogelijkheden en de kosten voor het elektrificeren van de regionale spoorlijnen; b. De verschillende mogelijkheden voor ombouw van diesel naar een biobrandstof.	Voor de zomer van 2014	a. IenM, DO's, reizigersvervoerders b. IenM, DO's, reizigersvervoerders, bedrijfsleven	Alle
	<b>37</b> Sturing	Financieel ondersteunen stil materieel: a. Aanpassen van de huidige maatregel (korting op de tarieven van de gebruiksvergoeding indien met stille wagons wordt gereden) vorm gegeven als de prestatie-regeling stille treinkilometers van ProRail. b. Systematiek prijsprikkels (incl. wijzigingen) ter informatie bespreken in de landsdelige OV & spoortafel Noord Nederland (op hun verzoek).	a. 2014 b. N.t.b.	IenM	a. Alle b. Noord NL
	<b>38</b> Uitvoering	Verduurzaming van het gehele elektriciteitsverbruik door ProRail en NS in de periode 2015-2024. De ambitie is om in 2017 25% te besparen ten opzichte van 2012.	2017	ProRail, NS	Alle
Sturing en ordening (LTSA 2 H6)	<b>39</b> Sturing	Actiever invullen zeggenschap benoemingen bestuurders en commissarissen bij ProRail (inclusief goederencommissaris).	Start juli 2014 bij ProRail	Aandeelhouder ProRail (IenM)	Alle
	<b>40</b> Sturing	Toetsen of statuten ProRail in lijn zijn met publieke belangen (o.a. uit beheerconcessie).	2015 (na inwerking-treding beheer-concessie)	IenM	Alle
	<b>41</b> Sturing	Oprichten investeringscommissie.	N.t.b.	IenM	Alle
	<b>42</b> Sturing	Opnemen in de concessies van zowel ProRail, NS als van de overige spoorvervoerders van een aantal specifieke afspraken die voortvloeien uit de LTSA, zie bijlage 3.	2014	IenM, DO's	Alle
	<b>43</b> Sturing	Gezamenlijk ontwikkelen van een dashboard waarmee de verbetering van de reis van deur tot deur in beeld kan worden gebracht. Overheden zullen hun vervoerders hiertoe verzoeken. Op basis van het dashboard wordt de deur-tot-deur ambitie gemonitord aan de landsdelige en landelijke OV&Spoortafels en vindt eventueel sturing via respectievelijk de concessies plaats.	Vanaf 2014	Reizigersvervoerders, IenM en DO's	Alle
	<b>44</b> Sturing	Inrichten escalatiemodel waardoor concessieverleners in staat worden gesteld besluiten te nemen in het geval vervoerders er niet in slagen om onderling afspraken te maken over samenloop (zie ook punt 11).	Vanaf 2015	IenM, DO's, reizigersvervoerders	Alle
	<b>45</b> Wet- en regelgeving	Wegnemen van technische en juridische belemmeringen ten aanzien van internationaal vervoer per spoor. Onder andere door de uitvoeringshandelingen van de herschikingsrichtlijn (Recast), waaronder regels over gebruiksvergoeding (directe kosten), internationaal reizigersvervoer en kaderovereenkomsten meerjarige capaciteit.	EU deadline voor implementatie: 16 juni 2015	EU, IenM	Alle
	<b>46</b> Wet- en regelgeving	Borgen van de spelregels voor de OV-betaalmarkt in wetgeving.	Aanbieding wetsvoorstel Tweede Kamer: 2014	IenM	Alle

Onderwerp	Actie	Wanneer <sup>50</sup>	Wie	Landsdeel	
	<p><b>47</b> Wet- en regelgeving, onderzoek</p>	<p>Borgen van de non-discrimatoire toegang van stations:</p> <p>a. Implementeren van de Herschikkingsrichtlijn (Recast): doorvoeren van verdere aanscherpingen uit die richtlijn en uitbreiden van de bevoegdheden van ACM om hierop toezicht te houden;</p> <p>b. Ontwikkelen van een 'stationsnetverklaring' die transparant inzicht moet geven in de tarieven en voorwaarden van NS per station en per type dienstvoorziening (bijvoorbeeld wachtruimte, loketruimte);</p> <p>c. Onderzoek naar de mogelijkheid van een ex-ante toets door ACM.</p>	<p>a. Wetsvoorstel Recast naar Tweede Kamer: zomer 2014</p> <p>b. 2014</p> <p>c. Voor de zomer van 2014</p>	<p>a. IenM</p> <p>b. NS, ProRail</p> <p>c. IenM</p>	Alle
	<p><b>48</b> Uitvoering</p>	<p>Concreter invullen van ketenregiefunctie in het kader van het Vervolg Exploitatie Spoorgoederenvervoer (VES).</p>	<p>Voor de zomer van 2014</p>	<p>Aandeelhouders Keyrail i.s.m. KNV, EVO, IenM</p>	Alle
	<p><b>49</b> Wet- en regelgeving</p>	<p>Wijzigen AMvB capaciteitsverdeling om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Te komen tot een efficiëntere capaciteitsverdeling;</li> <li>• De capaciteitsverdeling beter toe te rusten op de huidige praktijk en toekomstige ontwikkelingen;</li> <li>• De belangen van de leefomgeving zwaarder te laten meewegen.</li> </ul>	<p>2014</p>	<p>IenM</p>	Alle
	<p><b>50</b> Onderzoek, wet- en regelgeving</p>	<p>Onderzoeken hoe de mogelijkheden kunnen worden vergroot om de door ProRail toe te passen prikkels in te bouwen die leiden tot een optimale benutting van de spoorcapaciteit en een kwaliteitsverbetering. Daarbij wordt gekeken naar prijsprikkels, de netverklaring en toegangs-overeenkomst.</p>	<p>2014</p>	<p>IenM, ProRail</p>	Alle

## Bijlage bij uitvoeringsagenda C.1

### Opdrachtformulering geïntegreerde aanpak ter realisatie van netwerk nederland

#### Inleiding

Uiterlijk in oktober 2014 wil IenM samen met ProRail en NS en in nauwe samenspraak met decentrale concessieverleners en concessiehouders (vervoerders) een geïntegreerde aanpak op hebben gesteld. De geïntegreerde aanpak is een concreet stappenplan waarin wordt beschreven hoe de LTSA-ambitie voor veiliger, betrouwbaarder en hoog frequent spoorvervoer wordt gerealiseerd. In dit stappenplan moet helder zijn:

- Hoe het ideale OV-product voor de toekomst eruit ziet: met welke knooppunten, welke OV-poorten, welke frequenties, welke mate van rechtstreeksheid en hoe de optimale samenhang met regionaal en stadsvervoer eruit ziet.
- Hoe de samenhang met de opgave voor het spoorgoederenvervoer het beste kan worden vormgegeven.
- Hoe de meeste synergiewinst kan worden bereikt tussen grote programma's en projecten zoals de invoering van ERTMS en PHS.

De operationele uitwerking 'Beter en Meer' van ProRail en NS dient als basis voor de geïntegreerde aanpak, waarbij een aantal nadere analyses nodig is voordat belangrijke pijlers uit de operationele uitwerking definitief kunnen worden vastgesteld. Concrete opdracht hiertoe is opgenomen in de uitvoeringsagenda van LTSA 2 onder actie 1.

#### Nadere analyses

##### a. Analyse bediening spitsreiziger in de belangrijkste economische centra

###### Aanleiding

Naar aanleiding van de operationele uitwerking van ProRail en NS in 'Meer en Beter' hebben vertegenwoordigers uit de Randstad aangegeven gezamenlijk nader en meer in detail te willen onderzoeken op welke wijze de spitsreiziger in (en van/naar) de Randstad het beste wordt bediend in zijn/haar behoefte voor een integraal OV-aanbod in (en van/naar) de Randstad. Van belang daarbij is om, onder andere, goed te kijken naar (aansluiting op en ontsluiting van) diverse OV-poorten in de grote steden in de Randstad en (het tijdstip van verhoging van) de frequenties op de drukke corridors in (en van/naar) de Randstad. Hierbij zal ook worden gekeken naar de mate van rechtstreeksheid (kortere versus langere lijnen) in relatie tot verschillende frequenties in spits en dal. Er zal niet alleen worden gekeken naar de Randstad, maar ook naar de OV-poorten in de belangrijkste economische centra.

###### Onderzoeksvragen

Hoofdvraag:

Op welke wijze wordt de spitsreiziger in (en van/naar) de belangrijkste economische centra het beste bediend in zijn/haar behoefte als het gaat om het integrale OV-aanbod? Daarbij worden onder andere de volgende subvragen bekeken:

- Wat zijn de belangrijke "OV-poorten" in de belangrijkste economische centra, kijkende naar de herkomst en bestemming van reizigers? In het onderzoek "Kiezen voor Kwaliteit" heeft het OV bureau Randstad een voorstel gedaan wat de OV-poorten voor reizigers in de Randstad kunnen zijn. Deze OV-poorten zijn belangrijke bestemmingen van woon-werkverkeer en staan centraal in het optimaliseren van een efficiënt

deur-tot-deur OV-systeem.<sup>51</sup> Op deze locaties is het van belang dat het spoornetwerk en het aansluitende stads- en streekvervoer goed op elkaar aansluiten.

- Welke bediening moet worden aangeboden aan spitsreizigers die reizen op de drukke corridors in (en van/naar) de belangrijkste economische centra, om hen een aantrekkelijk openbaar vervoerproduct te bieden? De analyse dient aandacht te besteden aan de markt- en klantvraag en aan de (financieel en logistieke) maakbaarheid. Zaken die onder andere aan de orde kunnen komen zijn: Wat zijn de mogelijkheden om binnen afzienbare termijn hogere frequenties aan te kunnen bieden aan spitsreizigers die reizen op de drukke corridors? Kunnen bijv. korte lijnen in de spits worden toegevoegd en/of moet de betrouwbaarheid eerst worden verhoogd op de drukke corridors, etc. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de mate van rechtstreeksheid in relatie tot verschillende frequenties in spits en dal.
- Op welke wijze worden het stads- en steekvervoer en het vervoer per trein op elkaar aangesloten, zodat een - vanuit reizigersperspectief - optimaal OV-netwerk wordt gecreëerd in en naar de belangrijkste economische centra.

Op de landelijke OV & spoortafel van 10 maart jl. is o.a. gesproken over dit onderzoek. Afsproken is om in ieder geval in gezamenlijkheid het volgende te onderzoeken:

- Van waaruit reizen reizigers in en naar de belangrijkste economische centra, waar reizen ze naartoe (ofwel hoe ziet de deur-tot-deur-reis eruit, incl. het te verwachten toekomstige reispatroon) en wanneer reizen ze?
- Hoe ziet, op basis van deze data, het ideale OV-product van de toekomst eruit voor de belangrijkste economische centra. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het ontlasten van de overbelaste centrale stations.
- Wat dit betekent voor het totale spoorproduct in Nederland en het stads- en steekvervoer binnen de belangrijkste economische centra?

## b. Analyse knooppunten<sup>52</sup>

### Aanleiding

Voor een goed product aan reizigers is de kwaliteit van het gehele spoornetwerk van groot belang. Deze netwerkqualiteit wordt bepaald door het geheel van verbindingen van en naar nationale en internationale knooppunten. Voor deze netwerkqualiteit is het naast de bovengenoemde OV-poorten van belang te bepalen:

- *Wat zijn de belangrijke knooppunten in het spoornetwerk?*  
Een aantal belangrijke knooppunten zijn elementair voor het versterken van de aansluitingen van het HRN op het regionale spoor- en streekvervoer. Verbeterde aansluitingen op deze knooppunten kunnen in het dienstregelingsproces als ontwerp-uitgangspunt worden meegenomen. De mogelijke consequenties van hogere frequenties op het HRN voor de regionale vervoersdiensten zijn een aandachtspunt op de regionale knooppunten.<sup>53</sup>
- *Wat zijn de belangrijke knooppunten voor snelle internationale verbindingen en grensoverschrijdende verbindingen (IC)?*  
Een aantal knooppunten is van belang voor snelle internationale verbindingen naar bijvoorbeeld België, Frankrijk of Duitsland. Daarnaast zijn er belangrijke knooppunten voor grensoverschrijdende verbindingen. Voor deze grensoverschrijdende verbindingen is het van belang om te bepalen in hoeverre de grensoverschrijdende verbindingen doorgetrokken en verknoopt kunnen worden in het HRN of op welke wijze aansluitingen gemaakt kunnen worden met interregionale stations.

<sup>51</sup> OV-poorten kunnen centrale stations zijn maar ook kleinere stations zoals Laan van NOI.

<sup>52</sup> Inclusief knopen in de Randstad die niet eerder benoemd zijn als OV-poorten.

<sup>53</sup> Dit wordt o.a. benadrukt in het Rapport FMN (2014), "Aansluiten en versterken, heel Nederland in verbinding 5 regionale verbetervoorstellen".

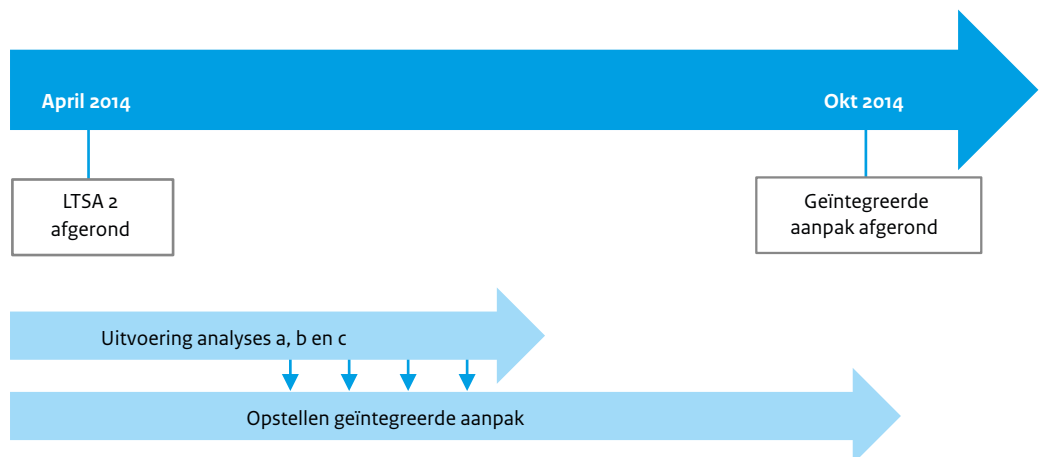
### Onderzoeksvragen

Om een helder en gedragen beeld te hebben van de belangrijke knooppunten zijn de volgende onderzoeksvragen van belang:

- Van waaruit reizen reizigers en waar reizen ze naartoe (op dit moment en in de toekomst)?
- Welke stations worden, op basis van deze informatie, aangewezen als belangrijke knooppunten?
- Hoe kunnen grensoverschrijdende verbindingen (IC) worden verknoopt in of beter worden aangesloten op het hoofdrailnet?
- Welke stations worden, op basis van deze informatie, aangewezen als belangrijke internationale knooppunten?
- Wat betekent dit voor het spoorproduct in Nederland?

## Planning

In oktober moet de geïntegreerde aanpak gereed zijn. De drie beschreven analyses vormen input voor deze aanpak. Parallel aan de uitvoering van de analyses zal worden gewerkt aan de geïntegreerde aanpak.



## Organisatie

Om tot gedragen conclusies t.a.v. de verschillende analyses te komen, is goede samenwerking van groot belang. De analyses worden uitgevoerd onder regie van IenM.

Per analyse zal een *werkgroep* worden opgesteld waar de betrokken partijen in vertegenwoordigd zijn:

- a. Voor de analyse van de bediening van de spitsreiziger in de belangrijkste economische centra zijn dit in ieder geval vertegenwoordigers van ProRail, NS, OV-bureau Randstad (de Noord vleugel (MRA + Utrecht), de Zuid vleugel), stadsvervoerders en streekvervoerders.
- b. Voor de analyse van de knooppunten zijn dit vertegenwoordigers van ProRail, NS, regionale vervoerders, decentrale overheden, stadsvervoerders en streekvervoerders.

Naast de werkgroepen zal een stuurgroep worden ingericht. Deze stuurgroep komt ten minste één keer per maand bijeen. In deze stuurgroep zitten minstens één vertegenwoordiger van ProRail, van NS, van de decentrale overheden, van regionale vervoerders, van de stadsvervoerders en van IenM. De stuurgroep heeft de eindverantwoordelijkheid over de analyses, borgt de samenhang tussen de analyses en zorgt ervoor dat de eindconclusies van de analyses goed worden meegenomen in de geïntegreerde aanpak.

## Samenhang met andere zaken

Op basis van de uitkomsten uit de analyses en de herijking van programma's en projecten zal de operationele uitwerking verder worden vormgegeven tot een geïntegreerde aanpak voor de uitvoering van PHS, ERTMS, de goederenplannen en eventueel andere projecten (zie ook uitvoeringsagenda actie 33). De afspraken in de vervoers- en beheerconcessie worden waar nodig in lijn gebracht met geïntegreerde aanpak.

## Bijlage bij uitvoeringsagenda C.2

### Inbreng landsdelen die wordt meegewogen in de herijking

In het bestuurlijk overleg MIRT zijn in het kader van de gebiedsagenda's en reeds lopende MIRT-trajecten afspraken gemaakt over projecten waar rijk en regio gezamenlijk aan werken danwel projecten die voor de toekomst op de agenda zijn gezet.<sup>54</sup> Desalniettemin is door de landsdelen nog een aantal projecten ingebracht die wat hun betreft aandacht verdienen. Deze (aanvullende) inbreng is opgenomen in deze bijlage en worden meegenomen voor zover relevant (kader herijking loopt tot 2028) in de herijking van programma's en projecten. De uiteindelijke besluitvorming over de projecten zal plaatsvinden in de bestuurlijke MIRT overleggen.

Onderstaande lijsten moeten nog worden getoetst aan de gebiedsagenda's.

### Landsdeel Noordvleugel

#### Ambitie

Invoeren van PHS, Randstadspoor, verbeteren kwaliteit en capaciteit, ketenmobiliteit.

#### Projecten

- a. Randstadspoor: Vaartsche Rijn, Leidsche Rijn, ARK-brug (2017-2018)
- b. Randstadspoor: Utrecht-Harderwijk (2025). In 2014 wordt MIRT-onderzoek uitgevoerd
- c. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (2017-2022)
- d. PHS-aandachtcorridor Utrecht-Amersfoort (2025)
- e. Regio en Rijk onderzoeken de mogelijkheid om een verkenning te starten naar LT-ontwikkelingsscenario's voor betere OV-bereikbaarheid van de Uithof in relatie tot RO-ontwikkeling. Daarbij wordt ook meegenomen dat de OV Terminal Utrecht Centraal als vrijwel enige IC-poort voor de regio Utrecht te zwaar belast dreigt te worden
- f. IC-verbinding Utrecht-Almere (2030)
- g. Utrecht-Breda (2040)
- h. IC-verbinding Utrecht-Leiden (2030-2040)
- i. Voor de internationale reizigersverbinding tussen Noordvleugel en Brussel kan het volgende routealternatief overwogen worden, afhankelijk van de haalbaarheid van andere opties: Amsterdam – Utrecht – Den Bosch – Breda – Antwerpen – Brussel

<sup>54</sup> Zie Bijlage bij kamerstuk 33750-A nr. 25, Afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT 2013 d.d. 25 november 2013.

## Landsdeel Oost Nederland

### Ambitie

Partijen in Oost willen in gezamenlijkheid met Rijk, NS, regionale vervoerders en ProRail de belangrijkste spooropgaven in de regio Oost uitwerken (in het kader van deur-tot-deur vervoer). Onderdeel van die uitwerking is de planning van de realisatie en de – eventuele – gezamenlijke financiering.

### Projecten

- a. Volwaardige IC-verbinding IJssellijn (noordoost-zuidwest)
- b. Volwaardige verbinding Zwolle-Enschede (west-oost)
- c. Robuustheid traject StadsregioRail, m.n. Arnhem-Nijmegen
- d. Knoop Arnhem-Oost (robuustheid)
- e. Valleilijn (frequentie verhoging doortrekken naar Arnhem)

Bespreken op de landsdelige OV & spoortafel Oost samenhang tussen PHS – sprinters:

- a. Duidelijkheid over de termijnen van invoering PHS voor corridors in Oost
- b. In eerste instantie focus op spitsverdichting (om kosten te drukken)
- c. Aandacht voor samenhang met regionaal spoor (het voorkomen van geen of slechte aansluitingen op kwartierdienst)

## Landsdeel Zuid Nederland

### a. Nationale bereikbaarheid/interregionale mobiliteit

<i>Provincie</i> Noord-Brabant	<p><b>Ambitie</b></p> <p>Invoeren PHS en verbeteren kwaliteit en capaciteit, ketenmobiliteit.</p> <p><b>Concreet</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>a. De rechtstreekse verbinding tussen Eindhoven/ Eindhoven-Airport en Amsterdam/Schiphol</li><li>b. Het goed aansluiten van de steden op de Brabantroute, inclusief Tilburg, op de noordelijke Randstad/Amsterdam</li><li>c. De aanleg van de rechtstreekse verbinding tussen Breda en Utrecht als ontbrekende schakel in het Nederlandse spoorwegnetwerk</li></ol> <p><b>Projecten</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>a. PHS 2020 (2020)</li><li>b. Bereikbaarheid Eindhoven Airport (2020)</li><li>c. Upgrading Maaslijn (Daily Urban System) (2016-2030)</li><li>d. Schelde-Brabantlijn (2016)</li><li>e. Roosendaal-Antwerpen (2016)</li><li>f. IJssellijn (capaciteit Den Bosch-Oss-Nijmegen: brug Ravenstein) (2016-2014)</li><li>g. Breda-Utrecht-Almere (2040)</li></ol>
-----------------------------------	--



<p>Provincie Limburg</p>	<p>a. Opwaardering Maaslijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Stap 1:</b> Elektrificatie en robuustheid (2015-2020) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Roermond-Nijmegen: frequentie 2x per uur</li> <li>• Venray-Nijmegen: frequentie 4x per uur</li> </ul> </li> <li>• <b>Stap 2:</b> Verdergaande verdubbeling (na 2020) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor 2x snel- en 2x stoptrein Roermond-Nijmegen</li> </ul> </li> <li>• <b>Stap 3:</b> Complete verdubbeling (na 2030) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor 2x stoptrein en 2x doorgaande IC's</li> </ul> </li> </ul> <p>b. Weert-Roermond: stoptreindienst tussen Roermond en Weert toevoegen en 2 nieuwe stoptreinstations naast de huidige intercity lijn in HRN of eventueel in regionale concessie.</p>
--------------------------	--

b. Internationale bereikbaarheid

<p>Provincie Noord-Brabant</p>	<p><b>Ambitie</b></p> <p>Ontwikkeling van knooppunten Eindhoven en Breda als poort naar Europa; verbinden van economische kernregio's, incl. luchthavens, kennis- en innovatie-instituten; aansluiten op Europese HSL-netwerk. Zowel de Noord- en Zuidvleugel als Noord-Brabant zijn belangrijke levensaders om te verbinden, ook met internationale verbindingen.</p> <p><b>Projecten</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Benelux-plus: Amsterdam-Den Haag-Breda-Antwerpen-Brussel (2016)</li> <li>b. Crossplatform overstap Breda voor Eindhoven-Breda naar België (2016)</li> <li>c. Den Haag-Breda-Tilburg-Eindhoven-Venlo-Düsseldorf (2020)</li> <li>d. Spoorverdubbeling Kaldenkirchen-Dülken (2020)</li> <li>e. Doortrekken verbinding Eindhoven-Maastricht/Heerlen naar Luik/Aachen (2020)</li> <li>f. Realiseren van de rechtstreekse verbinding tussen Eindhoven, Tilburg, Breda, Antwerpen en Brussel</li> </ol>
<p>Provincie Limburg</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Intercityverbindingen met Düsseldorf, Aken, Luik met frequentie van 1x per uur</li> <li>b. Stoptreinen naar Düsseldorf, Aken en Luik met frequentie van 1x per uur</li> <li>c. Weert-Hamont: Onder regie van de Provincie Limburg de mogelijkheden verkennen van een reizigerstreinverbinding tussen Weert en Hamont</li> </ol>
<p>Provincie Zeeland</p>	<p>Via Roosendaal (als Zeeuws Knooppunt) de aansluiting op het landelijke net en de verbinding met België. Verbinding met Antwerpen via Roosendaal, i.p.v. verschuiving internationale knooppunt naar Breda.</p>

c. (Inter) nationaal goederenvervoer en logistiek

<p>Provincie Noord-Brabant</p>	<p><b>Ambitie</b> Ontlasten stedelijk gebied Brabant, omklappen Brabantroute naar Betuweroute, aansluiten op TEN-T corridors, ontsluiten havens, terminals en bedrijven.</p> <p><b>Projecten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Boog bij Meteren (PHS) (2020)</li> <li>b. RAILSERVICECENTRUM MOERDIJK (2020)</li> <li>c. Zuid-aansluiting Chemelot (2020)</li> <li>d. 3e spoor Betuweroute Duitsland (2022)</li> <li>e. Verbinding Zeeland-Antwerpen (VEZA) (2022)</li> <li>f. IJzeren Rijn (2030)</li> <li>g. Verbinding Rotterdam-België (RoBel) (2040)</li> </ul> <p><b>N.B.</b> Over VEZA, IJzeren Rijn en RoBel is in MIRT-verband al gesproken, nog beoordelen of er reden is om daar nu anders naar te kijken of niet.</p>
<p>Provincie Limburg</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Boog bij Meteren</li> <li>b. Railterminal Greenport Venlo</li> <li>c. Zuidelijke ontsluiting Chemelot</li> <li>d. Verdubbelingen Kaldenkirchen-Dülken</li> </ul>
<p>Provincie Zeeland</p>	<p>Verbinding Zeeland Antwerpen (VEZA): Aftakking vanuit Zeeland direct België in realiseren (zodat goederenvervoer niet meer eerst naar Dordrecht hoeft om daar gerangeerd te worden om naar Antwerpen te gaan).</p>

## Landsdeel Zuidvleugel

<p><b>De lange termijn verbeteragenda spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Verbetering dienstregeling Rotterdam – Den Haag (als de infrastructuur conform de planning in PHS in 2020 gereed is)</li> <li>b. Visie op de relatie tussen intercitystops en (regionale) bereikbaarheid (als onderdeel van het onderzoek naar Kiezen voor Kwaliteit)</li> <li>c. Verdere kwaliteitsverbetering op het traject Leiden – Utrecht (frequentieverhoging, nieuwe infrastructuur en nieuwe stations)</li> <li>d. Nieuwe stations aan het hoofdrailnet (Bleizo, Copernicusweg en Rotterdam Stadionpark)</li> <li>e. Vergroten spoorcapaciteit Den Haag/Rotterdam – Utrecht (na 2028)</li> <li>f. Internationale verbindingen (naar Brussel/Parijs en Duitsland)</li> <li>g. Spoorgoederenvervoer: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bypass Dordrecht</li> <li>• Boog Meteren</li> <li>• VeZa boog</li> <li>• 3e spoor bij Emmerich voor betere benutting van Betuwelijn</li> </ul> </li> <li>h. Realisatie van het goederenpad in Oost-Nederland</li> </ul>
--

## Bijlage bij uitvoeringsagenda C.3

### Issues uit de LTSA 2 die weerslag moeten krijgen in de concessies

Het betreft hier zowel de nieuwe vervoerconcessie van NS, als de nieuwe beheerconcessie van ProRail en de reeds bestaande en nog te verlenen concessies aan andere vervoerders. IenM en de decentrale overheden dragen er zorg voor dat deze afspraken in de diverse concessies worden verankerd.

#### Alle vervoerconcessies

- Opnemen inrichting van de landsdelige- en landelijke OV en spoortafels, verplichting tot deelname en gelijklopende afspraken (dit geldt overigens ook voor de beheerconcessie van ProRail).
- Opnemen inspanningsverplichting met als doel dat NS samen met andere vervoerders en met ProRail de deur tot deur reisinformatie voor reizigers, zowel voorafgaand aan als tijdens de reis, verbetert.
- Borging van het gebruik van het landelijke interoperabele OV-betaalsysteem en het onafhankelijk beleggen van de opbrengstverdeling.
- In de landelijke en regionale concessies zal de verplichting tot het leveren van data voor actuele reisinformatie worden opgenomen.
- Vooruitlopend op de wettelijke verplichting (wetgeving OV-chipkaart) tot het vertrouwelijk verstrekken van reizigersdata (waaronder TLS-data) aan overheden ten behoeve van beleidsdoeleinden, zullen overheden hun vervoerders reeds via de concessies verplichten tot het verstrekken van deze data.
- Overheden zullen in de verschillende concessies afspraken maken met hun vervoerders over de samenwerking in het kader van samenloop.

#### Beheer- en vervoerconcessie

- De verbeteraanpak uit de operationele uitwerking wordt afrekenbaar gemaakt in de concessies. Door middel van de vervoer- en beheerplannen stuurt IenM op het daadwerkelijk verbeteren van de betrouwbaarheid.
- Tevens zal IenM in de concessies zorgen dat er afspraken worden gemaakt over het moment waarop al dan niet wordt besloten over te gaan op frequentieverhoging.
- Samenwerking in de gehele OV-keten, zal als leidend principe worden verankerd in de concessies.
- Opnemen beperkte set concrete prestatie-indicatoren.
- Deze indicatoren kunnen gedurende de looptijd van de concessie worden herzien om aan te sluiten op actuele ontwikkelingen.
- Inzet op hogere en onvoorwaardelijke boetes.
- Boetes inzetten ter compensatie van reizigers die benadeeld worden.
- Regelmatige audits naar de totstandkoming van prestatiemeting en onderliggende meetsystemen.
- Mogelijkheid prestatie-indicatoren te differentiëren.
- Opnemen dat het sturen op programma's en maatregelen (bijv. winterweer) mogelijk is als prestaties achterblijven.
- De doelstellingen die IenM in de concessies opneemt komen deels overeen.
- NS en ProRail worden deels op dezelfde programma's aangestuurd (zoals winterweer en de verbeteraanpak).

- Integrale mid-term review in 2019.

## Vervoerconcessie

- Prikkels opnemen in vervoerconcessie die NS de mogelijkheid geven verschillende tarieven te hanteren voor minder volle treinen in de spits. Prikkels moeten worden aangebracht die de vervoerprestaties (o.a. aantal reizigers en goede overstap) stimuleren.
- Reizigers moeten beter inzicht in prestaties op het spoor krijgen.
- Omgang regelmatig terugkerende klachten en klantonderzoeken in vervoerplan.
- Adviesfunctie van consumentenorganisaties op vervoerplan.
- Afrekenen op prestaties op trajecten die specifieke problemen kennen.

## Beheerconcessie

- Opnemen dat meer gestuurd moet worden op de kwaliteit van de geleverde goederenpaden en de verbetering ervan via het beheerplan. Tevens stimuleren van het voorkomen van niet-geplande stops.
- Eisen aan benutting goederenpaden via netverklaring en toegangsovereenkomst: basis vastleggen in concessie.
- Een opdracht wordt opgenomen om de samenwerking met Rijkswaterstaat, zoals die nu al in een alliantie is vastgelegd, verder te versterken.
- Bindende adviesrol IenM bij significante wijziging operationele criteria.

# Bijlage D

## Terms of reference samenwerkingsmodel “landsdelige en landelijke OV & spoortafels”

### Besluitvorming in BKO van 2 december 2013

In het BKO van 2 december 2013 hebben de deelnemende partijen (staatssecretaris van I&M en de bestuurlijke koepels IPO, SkVV en VNG) besloten tot de oprichting van vijf landsdelige OV & spoortafels en een landelijke OV & spoortafel. Hierover is de Tweede Kamer geïnformeerd op 25 november 2013.<sup>55</sup> Op 10 maart 2014 is dit document door de 1e Landelijke OV & spoortafel besproken en overgenomen.<sup>56</sup>

### Doel van de landsdelige en landelijke OV & spoortafels

1. Reizigers willen een betrouwbare deur-tot-deur reis met het openbaar vervoer.
2. Elke partij heeft zijn eigen verantwoordelijkheden. De facto is er geen partij met zeggenschap over het totale OV systeem in Nederland.
3. Om de doelen te kunnen bereiken is samenwerking -met inzet van ieders bevoegdheden en verantwoordelijkheden- noodzakelijk tussen de verschillende overheden als opdrachtgevers en gemeenten ten aanzien van bijvoorbeeld ruimtelijke ordening en investeringen in openbare ruimte, NS, ProRail en regionale- en stadsvervoerders die een rol hebben in de OV-keten. De kern van het samenwerkingsmodel betreft wederkerigheid en transparantie in afspraken tussen de verschillende concessies.
4. Met dit samenwerkingsmodel moet het realiseerbaar worden om enerzijds de maatschappelijke functie en de bijdrage aan de regionale bereikbaarheid van de landelijk opererende NS en ProRail te vergroten en anderzijds regionaal OV, ketenvoorzieningen en ruimtelijke invulling beter te laten aansluiten bij de treindiensten op het hoofdrailnet. Het samenwerkingsmodel is erop gericht om NS en ProRail, alsook de overheden en regionale en stadsvervoerders te prikkelen tot continue verbetering van de prestaties en realisatie van de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. De OV & spoortafels zijn dus primair gericht op het verbeteren van de deur-tot-deur reis in het OV, ten dienste van de reiziger.

<sup>55</sup> Zie Bijlage bij kamerstuk33750-A nr. 25, Afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT 2013 d.d. 25 november 2013.

<sup>56</sup> Met aanvullingen die in dit document zijn verwerkt

5. Het NOVB, dat op uitdrukkelijke wens van de Tweede Kamer is opgericht, is primair gefocust op de OV-chipkaart en bedoeld om de randvoorwaarden te scheppen voor het betaalsysteem van het OV. De werkwijze van het NOVB, waar ook alle partijen hun eigen bevoegdheden behouden en positief inzetten t.b.v. de bovenliggende doelen, staat model voor deze tafels.

## Samenwerking aan de landsdelige en landelijke OV & spoortafels

6. Om deze samenwerking invulling te geven zijn op landsdelig niveau bestuurlijke OV & spoortafels georganiseerd waaraan decentrale overheden (concessieverlenende overheden en betrokken gemeenten), regionale en stadsvervoerders, NS, ProRail, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de vertegenwoordigers van reizigersorganisaties deelnemen. Zowel de deelname van NS en ProRail aan deze overleggen als de relevante onderdelen van de scope van het overleg (wijze van samenwerking, informatiedeling, etc.) worden door IenM in de beheer- en vervoersconcessie opgenomen. De decentrale overheden nemen gelijklopende bepalingen op in de door hen uit te geven concessies.
7. Op landelijk niveau bestaat de OV & spoortafels uit IenM, NS, ProRail, bestuurlijke afvaardigingen van de landsdelige overleggen<sup>57</sup> en vertegenwoordigers van de regionale en stadsvervoerders, alsook van de landelijke reizigersorganisaties. De overleggen bundelen ook zoveel mogelijk bestaande bilaterale overleggen om de landsdelige tafels tot het overlegplatform te maken waar alle spoorse en OV-zaken worden besproken.
8. Daarmee zal de landelijke OV & spoortafels (voorafgegaan door de landsdelige tafels) het voorportaal zijn voor het BO-MIRT, waarin afgestemd wordt over de investeringsbeslissingen die door de bewindspersoon over spoor genomen worden. Deze beslissingen worden dus aan de landsdelige OV & spoortafels voorbereid, en waar nodig aan de landelijke OV & spoortafels verder afgestemd.
9. Bestuurlijke vertegenwoordigers van het landelijke overleg nemen deel aan het goederenvervoeroverleg dat separaat van deze OV & spoortafels plaatsvindt. Deze vertegenwoordigers en het ministerie van Infrastructuur & Milieu zorgen voor terugkoppelingen tussen dit goederenvervoeroverleg en de landsdelige en landelijke OV & spoortafels.

## Frequentie van overleg

10. Voorgesteld wordt om de landelijke tafels op bestuurlijk niveau ten minste eenmaal per jaar te houden voorafgaand aan het BO-MIRT, en de landsdelige tafels op bestuurlijk niveau ten minste tweemaal per jaar; beiden met voorbereidende ambtelijke landsdelige overleggen.

<sup>57</sup> Het is aan de bestuurlijke afvaardiging om te zorgen dat zij, indien nodig, namens de bestuurlijke koepels kunnen spreken.

## Functioneren van de landsdelige en landelijke tafel

11. De concessie verlenende overheden beleggen in onderling overleg de landsdelige OV & spooroverleggen. Zij nodigen IenM, NS en ProRail, de regionale en stadsvervoerders, alsook de meest belanghebbende gemeenten en ROCOV's uit.
12. De decentrale overheden bepalen in onderling overleg per landsdelig wie het overleg voorzit, de genodigden per agendapunt en zorgen voor de agenda, die in gezamenlijkheid wordt vastgesteld. Voor een deel zal het overleg alleen tussen het ministerie van Infrastructuur & Milieu en de decentrale overheden plaatsvinden i.v.m. concurrentievraagstukken en financiële thema's.
13. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu zit de landelijke overleggen voor en zorgt voor de agenda, die in gezamenlijkheid wordt vastgesteld.
14. Bij de landelijke tafel nodigt IenM in overleg met de bestuurlijke koepels en de bestuurlijke vertegenwoordigers van de landsdelige tafels bij de relevante agendapunten, vertegenwoordigers van regionale- en stadsvervoerders, NS, ProRail en vertegenwoordigers van consumentenorganisatie uit. Bestuurlijke of ambtelijke afvaardigingen van de landsdelige OV & spoortafels nemen per definitie aan alle agendapunten deel.
15. Onder de verantwoordelijkheid van de voorzitter zorgt een ambtelijk secretaris per landsdelige en de landelijke OV & spoortafels voor het verspreiden van de vergaderstukken en de verslaglegging. De secretaris is ook verantwoordelijk voor de ambtelijke en eventuele bestuurlijke voorbereiding.
16. Er wordt een escalatiemechanisme gecreëerd in lijn met het escalatiemodel van het NOVB voor de partijen in de landsdelige OV & spoortafels en er wordt geborgd dat op nationaal niveau de meest optimale afwegingen kunnen worden gemaakt. De exacte spelregels hiervoor worden nog opgesteld en gezamenlijk vastgesteld.
17. De OV & spoortafels functioneren op basis van consensus in besluitvorming tussen concessie verlenende overheden, met behoud van ieders verantwoordelijkheid.
18. LOCOV en ROVOC's hebben een adviserende rol.
19. Voor een adequate besluitvorming is de voorwaarde dat alle partijen de benodigde informatie op tafel leggen die nodig is om tot optimalisatie van de deur-tot-deur reis te komen. Bekeken wordt in hoeverre informatie uit TLS hierbij een rol kan spelen. Dat geldt voor zowel NS, als voor de regionale- en stadsvervoerders en voor ProRail. Immers om de deur-tot-deur reis optimaal te kunnen faciliteren en waar nodig te verbeteren is het nodig dat prestaties van alle vervoerders op tafel komen, opdat ook verbeteringen kunnen worden gemonitord. Deze wederzijdse informatieplicht wordt geborgd in alle concessies en ook bestuurlijk publiekelijk onderschreven. Het punt van informatievoorziening wordt overlegd met ACM, zodat het binnen de door ACM gestelde kaders blijft.
20. Zowel ambtelijke als bestuurlijke vertegenwoordigers zullen in dit samenwerkingsmodel met mandaat opereren en in staat zijn namens de achterban te kunnen spreken.
21. De OV & spoortafels evalueren hun eigen functioneren ten minste elke twee jaar en doen waar nodig voorstellen voor verbeteringen en/of aanpassingen in deze "Terms of Reference".
22. Per jaar wordt een verslag van werkzaamheden verzorgd van de landsdelige en landelijke OV & spoortafels.
23. Alle deelnemende overheden beschikken vrijelijk en maximaal over informatie over de agendapunten en alle deelnemers brengen naast aandacht voor goede praktijkvoorbeelden ook knelpunten, witte vlekken en aandachtspunten in waarover advies aan de overige deelnemers wordt gevraagd.

## Scope van de landsdelige tafel

24. De deelnemers aan de landsdelige en landelijke OV & spoortafels gaan tenminste de volgende onderwerpen agenderen en bespreken:
- I. Uit de LTSA 2 volgen gezamenlijke agenda's van de landsdelen voor de verbetering van de bereikbaarheid van het OV en spoor. De crux van deze (ontwikkel- en) uitvoeringsagenda is het beter laten functioneren van ketens en knopen. Dit richt zich op (vroeg)tijdige afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en spoor, met name inzake programmering van nieuwe stations, en gebruik en beheer van stations in relatie tot stedelijke ontwikkeling;
  - II. Omdat doel van deze overleggen het bereiken van een goede match tussen vraag van de reizigers en het aanbod van OV is, geldt dat vervoerconcepten van alle vervoerders worden besproken, inspelend op de (eventueel wijzigende) vervoerpatronen enerzijds en de infrastructuurplanning van ProRail (infrastructuurontwikkeling en werken voor derden) anderzijds. Dat resulteert in een voorlopige richtinggevende vertaling van afgestemde dienstregelingsconcepten 2 tot 5 jaar vooruit;
  - III. De concessieverlenende overheden bereiden met betrokken gemeenten voorgenomen verkenningen en planstudies voor, waarbij door de BO-MIRT's de investeringsbeslissingen afgestemd worden;
  - IV. Het langjarige onderhoudsrooster van ProRail voor afstemming met werkzaamheden van andere partijen;
  - V. Bespreken van de 'aanmerkelijke werken voor derden';
  - VI. Inbreng door ProRail en NS van het beheerplan respectievelijk vervoerplan en de beleidsprioriteitenbrief van IenM;
  - VII. Bespreken van afstemmingsproblemen en andere knelpunten in de huidige dienstregelingen tussen vervoerders 0,5 tot 2 jaar vooruit. Het gaat hierbij om:
    - a. Het optimaliseren van bepaalde overstappen tussen verschillende vervoerders of knelpunten daarin die ontstaan door wijzigingen in de dienstregeling;
    - b. het optimaliseren van dienstregelingen t. b.v. betere vervoerprestaties en effecten van aanpassingen in dienstregelingen op de business case en de bezettingsgraad van het vervoer zoals aangeboden door de andere (spoor) vervoerders;
    - c. de door de NS in te dienen capaciteitsvraag.
  - VIII. Het dienen als escalatie voor knelpunten in afstemming tussen vervoerders en ProRail, dan wel vervoerders onderling;
  - IX. Werkafspraken over crisiscommunicatie en operationele spoorzaken (projecten, omleidingen, inzet bussen daarbij, be- en bijsturing, et cetera);
  - X. Concessieoverstijgende en sectorbrede coördinatie en afstemming van maatregelen die nodig zijn voor het verbeteren van de deur-tot-deur reis van reizigers in het openbaar vervoer. Afgeleid doel is om ten dienste van de reiziger meer transparantie en vertrouwen te realiseren tussen de deelnemers;



# Bijlage I

## Samenvatting informatie- profiel als eerste uitwerking van het afwegingskader

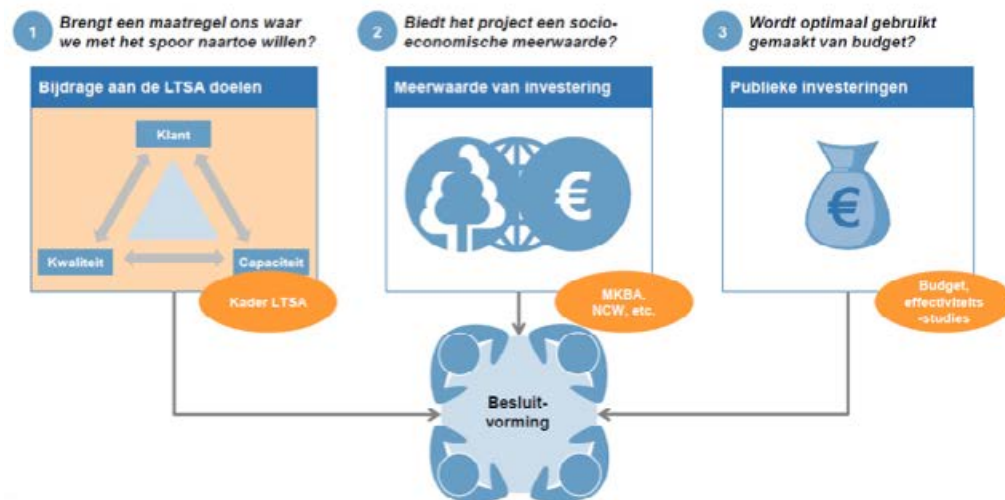
In de brief van 13 februari 2013 aan de Tweede Kamer heeft de Staatssecretaris aangekondigd dat er op basis van de LTSA een afwegingsmethodiek wordt ontwikkeld die kan worden ingezet bij de herijking van de projecten en programma's. Dit afwegingskader moet het mogelijk maken om integrale keuzes tussen projecten en programma's en tussen operationele keuzes te faciliteren en transparant te maken.

Inmiddels is het eerste deel van het afwegingskader ontwikkeld, het informatieprofiel, waarmee de effecten op de doelen van de LTSA voor projecten en programma's op een gestructureerde en systematische wijze in beeld kunnen worden gebracht. Het informatieprofiel is nog 'work in progress' en wordt verder aangescherpt.

### Context

Het informatieprofiel maakt onderdeel uit van een breder afwegingskader van IenM. Het afwegingskader bestaat uit (1) het verzamelen van beslisinformatie en (2) het besluitvormingsproces. Met de komst van de LTSA is het belangrijk om bij de afweging mee te nemen in hoeverre een project of programma bijdraagt aan het bereiken van de doelen van de LTSA. Dit moet dus onderdeel uitmaken van het verzamelen van beslisinformatie. Het informatieprofiel is een hulpmiddel om inzichtelijk te maken of en zo ja in hoeverre een project aan het bereiken van de LTSA-doelen bijdraagt. Naast het informatieprofiel is bijvoorbeeld ook een MKBA nodig om tot besluitvorming te komen, zie figuur 1 en 2.

Figuur 1 – Schematisch overzicht



Figuur 2 – Wat is het informatieprofiel wel en wat is het niet?

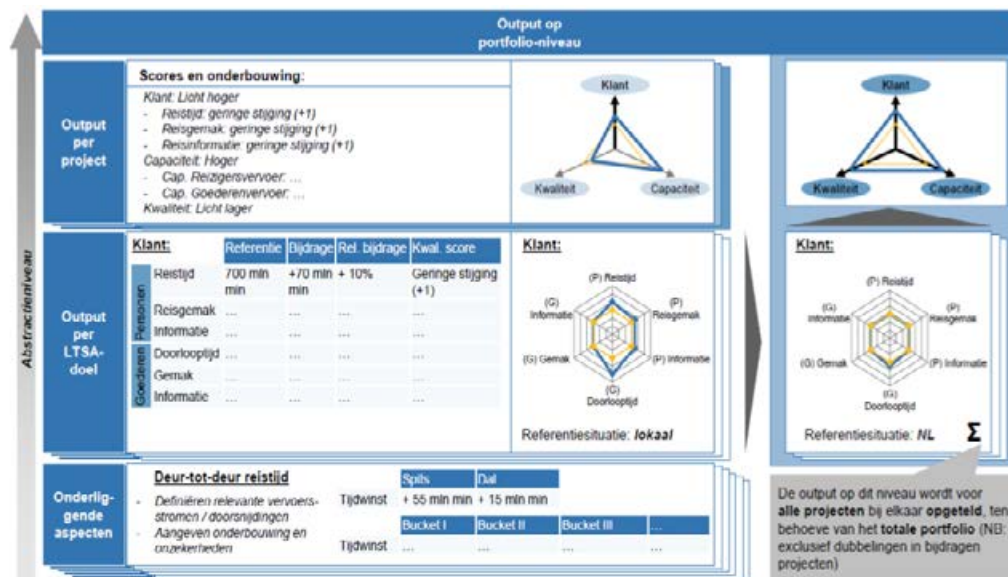
Wel: informatieprofiel	Niet: beoordelingskader
1 Geobjectiveerde maatstaven	1 Waardeoordeel over belang van de verschillende doelen
2 Toelichting op / onderbouwing van uitkomsten	2 Uniform stappenplan voor bottom-up kwantificering
3 Verdieping op maatschappelijk gerelateerde dimensies	3 Politieke prioriteiten voor verschillende belangen
4 Focus op spoor met ruimte voor koppeling aan bredere maatschappelijke afweging	4 Allesomvattend
5 Levend document, met ruimte voor verwerken nieuwe inzichten	5 Vaststaand kader, met vaste eisen voor onderbouwing
✓	✗

## Informatieprofiel

Het informatieprofiel maakt op een grafische manier inzichtelijk in hoeverre het project of programma bijdraagt aan de LTSA-doelen. Meetbare indicatoren geven objectieve informatie om de 'score' van een project, een aantal projecten samen of een programma te bepalen voor de verschillende doelen. Het informatieprofiel is gelaagd opgebouwd, output is beschikbaar van projectniveau tot detailindicatoren per doel. Figuur 3 geeft een voorbeeld van de output van het informatieprofiel en figuur 4 geeft een voorbeeld van onderliggende indicatoren voor een specifiek LTSA-doel.

Het informatieprofiel focust op het spoor maar is in te passen in een breder bereikbaarheidsvraagstuk. Zo kan er, indien mogelijk, ook inzichtelijk gemaakt worden wat de impact op aansluitingen met andere modaliteiten en op het overig deel van de reis is. Het informatieprofiel is getoetst bij de spoorsector en overheden en de inzichten daaruit zijn meegenomen.

Figuur 3 – Voorbeeld output informatieprofiel



Figuur 4 – Voorbeeld doelen, hoofdmaatstaven en aanvullende aspecten

Doel LTSA	Hoofdmaatstaf en onderliggende maatstaven	Aanvullende aspecten
<b>Verbeteren 'deur-tot-deur' reistijd</b> Integrale geplande reistijd, dus ook impact op reistijd voor-/ natransport en aansluitingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Netto # gewonnen reizigersminuten                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- per relevante reizigersstroom</li> <li>- plussen en minnen</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Differentiatie (geografisch, modaliteit, spits/dal, werkdag/weekend, reizigersgroep, vervoerder)</li> </ul>
<b>Verbeteren van het reisgemak</b> Exclusief totale reistijd, betrouwbaarheid en de informatievoorziening	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stijging klantwaardering reisgemak<sup>1</sup> -&gt; (met waar mogelijk ook feitelijke indicator)</li> <li><b>Klantwaardering:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- # overstappen per 'deur-tot-deur' reis</li> <li>- reinheid</li> <li>- beschikbaarheid zitplaats</li> <li>- klantgerichtheid personeel</li> <li>- toegankelijkheid</li> <li>- functionaliteiten</li> <li>- sociale veiligheid</li> </ul> </li> <li><b>Feitelijke indicator:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- # overstappen per 'deur-tot-deur' reis</li> <li>- standkwaliteit reinheid</li> <li>- zitplaatskans</li> <li>- trefkans conducteur</li> <li>- # treinen dat volgens norm toegankelijk is</li> <li>- ...</li> <li>- # 'security'-incidenten</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Differentiatie (geografisch, spits/dal, werkdag/weekend, avond/dag, reizigersgroep, IC/sprinter, trein/station, vervoerder)</li> <li>Bijdrage aan kaartintegratie</li> <li>Effect op gepercipieerde reistijd</li> </ul>
<b>Regie over eigen reis</b> Juistheid en tijdigheid van gewenste informatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stijging klantwaardering reisinformatie<sup>1</sup> -&gt; (aangevuld met feitelijke indicatoren)</li> <li><b>Klantwaardering:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- geen vertraging</li> <li>- 1-5 min vertraging</li> <li>- &gt; 5 min vertraging</li> <li>- Ontregelingen</li> </ul> </li> <li><b>Feitelijke indicator:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- # min tot informatie na verstoring</li> <li>- # kanalen dat gebruikt wordt</li> <li>- bereik getroffen reizigers (% van totaal)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Differentiatie (analoog aan 'deur-tot-deur reistijd')</li> </ul>

# Bijlage J

## Overzicht ingevulde moties en toezeggingen Tweede Kamer

### Moties

- *Motie De Boer/Hoogland (TK 299 84, nr. 410)*  
De Kamer heeft verzocht zorg te dragen voor een betere deur-tot-deur reis voor de reizigers door afstemming van de verschillende dienstregelingen van NS en de regionale vervoerders en daardoor betere overstapmogelijkheden voor de reiziger te bevorderen en de uitwerking hiervan op te nemen in het sturingsarrangement van de LTSA.

#### Uitwerking in LTSA 2:

In de LTSA 2 staat de deur-tot-deur reis centraal en worden in het kader van de sturing diverse maatregelen voorgesteld om dit te bevorderen. Ondermeer het versterken van de samenwerking tussen OV-partijen. Hiervoor zijn concrete afspraken gemaakt.

- *Motie Bashir (TK 299 84, nr. 406)*  
De Kamer heeft verzocht de LTSA zodanig uit te werken dat de plannen voor nieuwe spoorverbindingen (zoals Breda - Utrecht) beoordeeld kunnen worden op hun bijdrage aan het bereiken van de in de LTSA opgenomen doelstellingen.

#### Uitwerking in LTSA 2:

De LTSA 2 bevat een aantal concrete beleidskeuzes die richting geven voor het kunnen beoordelen van concrete ambities van de regio's. In de Uitvoeringsagenda is de genoemde spoorverbinding opgenomen als mee te nemen in de herijking van programma's en projecten (inbreng Landsdeel Zuid Nederland en Landsdeel Noordvleugel).

- *Motie De Rouwe/Van Veldhoven (TK 29 984, nr. 402)*  
De Kamer heeft verzocht de strategie van het aanvalsplan als uitgangspunt te doen laten aansluiten bij ontwikkeling van de Europese spoorcorridors en interoperabiliteit. Daarnaast heeft de Kamer verzocht geen onomkeerbare stappen te zetten en/of kosten te maken anticiperend op de eventuele toedeling van taken aan Keyrail zo lang er geen breed gedragen plan met de sector, waaronder de goederenvervoerders zelf, ligt.

Uitwerking in LTSA 2:

Er ligt nu een breed gedragen plan met de sector, het Aanvalsplan Goederenvervoer. Dit is als bijlage bij de LTSA 2 opgenomen. Mede op grond hiervan heeft IenM beleidskeuzes omtrent het goederenvervoer gemaakt waarin de Europese spoorgoederencorridors en interoperabiliteit een belangrijke plek hebben. Tevens is de inzet van IenM voor wat betreft de sturing en ordening van de spoorgoederensector en de positie van KeyRail beschreven.

## Toezeggingen

- *AO 4e spoorpakket, 27 november 2013*

Uiterlijk aan het eind van het eerste kwartaal van 2014 stuurt de Staatssecretaris de uitwerking van de LTSA inclusief de inzet op sturing en ordening en informatie hoe zij met de stations omgaat. Hierbij komt de staatssecretaris ook terug op de regiomix uit het FMN-plan<sup>58</sup>.

Uitwerking in LTSA 2:

De LTSA 2 bevat de inzet van IenM op sturing en ordening. Tevens wordt ingegaan op stations.

Rijk en regio tezamen met de vervoerders en ProRail gaan bepalen welke knooppunten als draaischijf zullen worden aangewezen in het OV-netwerk. Deze knooppunten zijn elementair voor het versterken van de aansluitingen van het HRN op het regionale spoor- en streekvervoer. Indien een verbeterde aansluiting wordt gerealiseerd zullen de diverse OV-systemen elkaar verder wederzijds versterken. Het programma "Beter en Meer" voor het hoofdrailnet kan op dat punt derhalve goed worden aangevuld met de ideeën van de regionale spoorvervoerders (FMN) ten aanzien van één integraal netwerk, waarin het spoor de ruggengraat vormt, zoals beschreven in hun rapport "Aansluiten en Versterken". De vervoerders op deze knooppunten zullen tezamen tot afgestemde dienstregelingen komen en kunnen - indien door hen beide gewenst én in het belang van een grote groep reizigers - treinen laten doorrijden over de grenzen van concessie heen.

- *AO 4e spoorpakket, 27 november 2013*

De staatssecretaris zal de Kamer informeren over de insteek ten aanzien van bijkomende diensten en voorzieningen, waarbij zij verder kijkt dan de netverklaring voor stations.

Uitwerking in LTSA 2:

In de LTSA 2 wordt ingegaan op stations. Daarbij is verder gegaan dan de eerder aangekondigde maatregelen. Aangegeven is dat een striktere scheiding tussen exploitatie en eigendom van stations behulpzaam kan zijn voor het verder verbeteren van de eerlijke toegang tot de stations voor alle vervoerders, mede in het licht van toekomstige ontwikkelingen vanuit Europa na 2025. Wel moet hier pragmatisch mee omgegaan worden. Immers, de uitkomsten omtrent het 4<sup>e</sup> Spoorpakket zijn nog onduidelijk. Er is een breed onderzoek gestart naar de financiële en andere consequenties van het aanpassen van de positie van NS op alle stations in Nederland. Hierbij worden verschillende opties op hoofdlijnen onderzocht. Het ministerie van Financiën (aandeelhouder), het ministerie van IenM (concessieverlener) en het ministerie van Economische Zaken geven dit onderzoek vorm vanuit hun verschillende rollen.

<sup>58</sup> Zie rapport Twynstra Gudde, Quickscan impactanalyse 4e Europese spoorwegpakket; Benutten van kansen voor de Nederlandse economie, d.d. 13 november 2013

Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienm](http://www.rijksoverheid.nl/ienm)

Foto voorkant: ProRail/Bentham Crowel Architecten

Productie: VijfKeerBlauw in samenwerking met Formzet bv

Maart 2014