

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/56767

Bijlagen
2

Datum 7 mei 2020
Betreft Jaarrapportages 2019 NS en ProRail

Geachte voorzitter,

Met deze brief stuur ik u de jaarrapportages van NS en ProRail toe, waarmee ik uw Kamer informeer over de prestaties van NS en ProRail in 2019. Ook informeer ik uw Kamer over de verlenging van het programma Toekomstbestending werken aan het spoor (TWAS) met 2 jaar.

NS en ProRail hebben in 2019 uitvoering gegeven aan hun jaarlijkse vervoer- en beheerplannen, die uw Kamer eind 2018 heeft ontvangen.¹ De prestaties van NS en ProRail waren in 2019 over het algemeen goed. Zo kwamen de meeste reizigers op tijd aan (in 92,6% van de gevallen) en geeft een groot aandeel van de reizigers (89%) NS het cijfer 7 of hoger. Deze cijfers zijn in de afgelopen jaren verder verbeterd en dat is een compliment waard aan alle machinisten, conducteurs, servicemedewerkers, treindienstleiders, incidentenbestrijders en andere medewerkers van NS en ProRail die zich hier dagelijks voor inspinnen.

In 2019 hebben NS en ProRail aan de meeste prestatie-eisen voldaan. NS heeft op alle 12 prestatie-indicatoren aan de bodemwaarden voldaan en op 10 indicatoren ook aan de streefwaarden. ProRail voldoet op 9 van de 10 prestatie-indicatoren aan de bodemwaarden en op 8 van de 10 indicatoren aan de streefwaarden. Conform de in de vervoer- en beheerconcessie vastgelegde systematiek ontvangt NS per saldo een bonus voor de prestaties op de streefwaarden en leg ik ProRail een boete op voor de niet-behaalde bodemwaarde. Dat licht ik hieronder nader toe. Verderop in de brief ga ik tevens in op de vraag wat de huidige crisissituatie betekent voor de prestaties in 2020.

Prestaties NS en ProRail

Via de vervoer- en beheerconcessie stuur ik op het behalen van bodem- en streefwaarden op de prestatie-indicatoren. De bodemwaarden zijn het jaarlijkse minimum kwaliteitsniveau, de streefwaarden het niveau waar in een periode van 5 jaar naartoe moet worden gegroeid. Bij aanvang van de huidige concessies (in 2015) zijn de streefwaarden voor 2019 vastgesteld. Op basis van de uitkomsten

¹ Kamerstukken II 2018/2019, 29 984, nr. 808.

van de midterm review van de vervoerconcessie zal ik bodem- en streefwaarden voor de tweede helft van de concessieperiode vaststellen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Zoals hiervoor aangegeven zijn de prestaties van NS in 2019 over het algemeen goed geweest. Een groot aandeel van de reizigers (89%) geeft NS het cijfer 7 of hoger voor de prestaties op het hoofdrailnet. In 2018 was dit nog 86%. Op de HSL-Zuid is het aandeel reizigers dat een 7 of hoger geeft ook hoog: 87% (2018: 83%). Naast het hoge klantoordeel, scoort NS ook goed op veel andere prestatie-indicatoren. Zo bedraagt de zitplaatskans op de HSL-Zuid 97,1% (2018: 94,0%) en wordt ook op de indicatoren over reisinformatie en sociale veiligheid ruim aan het gevraagde prestatieniveau voldaan.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/56767

ProRail laat ook goede resultaten zien ten aanzien van bijna alle prestatie-indicatoren. Zo is de treinpunctualiteit reizigersvervoerders (3 min) gestegen naar 91,9% (2018: 91,5%), zijn het aantal geleverde reizigerstreinpaden gestegen naar 98,5% (2018: 98,2%), is de reizigerspunctualiteit regionale series (3 min) gestegen naar 95,2% (2018: 94,6%) en is het aantal impactvolle verstoringen aan de infrastructuur gedaald naar 436 (2018: 542).

Ik hanteer voor ProRail en NS drie gezamenlijke prestatie-indicatoren over punctualiteit. Op het hoofdrailnet is de reizigerspunctualiteit gemeten op 5 en 15 minuten 92,6% en 97,7% (gelijk aan de cijfers over 2018). Hiermee wordt aan de streefwaarden voldaan. Op de HSL-Zuid is de reizigerspunctualiteit gemeten op 5 minuten 83,4% (2018: 82,5%). De score ligt daarmee boven de bodemwaarde, maar onder de streefwaarde (84,1%). In 2020 verwacht ik van NS en ProRail onverminderde inzet om de prestaties op de HSL-Zuid te verbeteren door onder andere voortzetting van het Verbeterprogramma HSL-Zuid, de infrastructurele maatregelen uit het € 60 miljoen-pakket en de voorbereiding van de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) op de HSL-Zuid.

Zoals hiervoor al gesteld heeft NS in 2019 op alle prestatie-indicatoren aan de bodemwaarden voldaan. NS heeft tevens op 10 indicatoren aan de streefwaarden voldaan. Op twee indicatoren voldoet NS niet aan de streefwaarden: dat betreft de genoemde 'reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL-Zuid' (score: 83,4%, streefwaarde: 84,1%) en de 'zitplaatskans in de spits HRN' (score: 94,9%, streefwaarde: 95,5%). In de vervoerconcessie is vastgelegd hoe wordt omgegaan met de prestaties op streefwaarden. Er geldt daarbij een bonus/malus-systematiek, waarbij de hoogte van de bonus of malus afhangt van de mate waarin boven of onder de streefwaarden is gescoord. Uit deze systematiek volgt dat NS 14 pluspunten en 2 minpunten (voor de niet-behaalde streefwaarden) heeft gescoord. Naar mijn oordeel bestaat er geen rechtvaardigingsgrond voor de niet-behaalde streefwaarden, waardoor NS in totaal 12 punten heeft gescoord. Conform artikel 24 vervoerconcessie kan NS daarvoor een bonus van 6 miljoen euro tegemoetzien.

ProRail scoorde in 2019 onder de bodemwaarde op de prestatie-indicator 'klantoordeel goederenvervoerders' (5,4 bij een bodemwaarde van 6). Dit lijkt mede ingegeven door problemen met de staat van de infrastructuur op de Havenspoorlijn en de infrastructurele knelpunten op meerdere Rotterdamse havenemplacementen, waaronder de Waalhaven-Zuid en Kijfhoek. Naar mijn oordeel bestaat er geen rechtvaardigingsgrond voor de niet-behaalde

prestatieafspraken. Daarom heb ik ProRail, conform artikel 25 van de beheerconcessie, een boete opgelegd van 75.000 euro. Dit bedrag laat ik ten goede komen aan de goederensector. Ik zie in overleg met deze sector op welke manier het geld op een goede manier kan worden besteed. Over de problematiek van het goederenvervoer heb ik uw Kamer recent twee brieven gestuurd², waarin ik onder andere heb gemeld dat ik een onafhankelijk onderzoek naar de oorzaken ben gestart dat medio 2020 moet zijn afgerond. Over de uitkomsten van dit onderzoek wordt uw Kamer te zijner tijd geïnformeerd. Na het meireces informeer ik uw Kamer tevens over de stand van zaken op de emplacementen in de haven.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/56767

Andere onderwerpen uit de jaarrapportages 2019

Naast de operationele prestaties lichten NS en ProRail diverse andere onderwerpen toe in de jaarrapportages. Zo is in 2019 station Zwolle Stadshagen geopend, is de Brittenpassage in Amsterdam Zuid ingeschoven en is de grootste fietsenstalling ter wereld in Utrecht geopend. Ook heeft de dienstregeling 2019 verbeteringen voor de reiziger opgeleverd. Zo rijdt bijvoorbeeld een derde Eurostarverbinding naar Londen en heeft een frequentieverhoging richting Amersfoort plaatsgevonden. Tot slot hebben NS en ProRail goede prestaties ten aanzien van duurzaamheid behaald, zo ligt ProRail op koers om het doel van een CO₂-voetafdruk van maximaal 10 kiloton voor 2020 te bereiken.

STS-passages

ProRail rapporteert over het aantal stop-tonend-seinpassages (STS-passages) in de spoorsector. Het gaat daarbij nog om voorlopige cijfers. Er zijn ruim 11 miljoen roodseinnaderingen per jaar. Het (voorlopige) aantal STS-passages in 2019 is 142 en daarmee iets hoger dan in 2018 (137). Het (voorlopige) aantal STS-passages waarbij het gevaarpunt bereikt was is 32 en daarmee hoger dan in 2018 (26). Ik vind het daarom van groot belang dat we onverminderd doorgaan met de maatregelen uit het STS-verbeterprogramma om het aantal STS-passages zo ver als mogelijk terug te dringen. Zowel ProRail als de ILT zijn aan de slag met een analyse van deze STS-passages en de achterliggende oorzaken. Deze analyse wordt betrokken bij het jaarverslag spoorwegveiligheid 2019 van de ILT. Deze rapportage ontvangt uw Kamer zoals gebruikelijk in het najaar.

Onderzoek berekeningsmethode zitplaatskans in de spits

Op 19 december jl. heb ik uw Kamer het externe onderzoek toegestuurd naar de berekening en scores op de prestatie-indicator 'zitplaatskans in de spits HSL', waarbij ook de prestatie-indicator 'zitplaatskans in de spits HRN' is betrokken.³ Ik heb daarbij toegezegd u met de jaarverantwoording van NS over 2019 te informeren over de opvolging van de aanbevelingen uit het onderzoek. De aanbevelingen waren gericht op het aanscherpen, toevoegen of vervangen van specifieke processtappen in het berekeningsproces van de prestatie-indicatoren. NS bevestigt in de jaarrapportage dat zij aan alle aanbevelingen opvolging heeft gegeven, onder meer door het opnemen van extra controlestappen in het berekeningsproces. NS heeft samen met een extern bureau validaties uitgevoerd op de nieuwe methodiek van toedeling van reizigers aan treinen. De conclusie van

² Brieven van 21 februari 2020 (Kamerstukken II 2019/2020, 29 984, nr. 889) en 2 maart 2020 (Kamerstukken II 2019/2020, 29 984, nr. 890).

³ Kamerstukken II 2019/2020, 29 984, nr. 884.

deze validaties is dat de nieuwe methodiek resulteert in aantoonbaar accuratere scores op de prestatie-indicatoren. Dit sluit aan bij mijn uitgangspunt dat de scores op de prestatie-indicatoren een zo goed mogelijke benadering van de werkelijkheid moeten zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/56767

TWAS

Op 19 december 2017 is het plan van aanpak van het programma Toekomstbestendig werken aan het spoor (TWAS) aan uw Kamer aangeboden.⁴ Het programma werkt aan een omslag naar een met alle partijen in de spoorsector afgestemde nieuwe werkwijze met zo min mogelijk hinder door werkzaamheden, die actief stuurt op een betere samenwerking en die past binnen de beschikbare financiële middelen en waarbij oog is voor een betrouwbaar spoorproduct. Ik informeer uw Kamer jaarlijks via de beheerplancycclus over de voortgang van het programma.

In 2019 heeft het programma het masterplanproces ingevoerd waarin werkzaamheden aan het spoor 2 tot 7 jaar vooruit in samenhang worden gepland. Ook is er in 2019 geoefend met het toepassen van de nieuwe manier van werken en is de scope van het programma verbreed van alleen onderhoudsprojecten naar ook aanlegprojecten en werk dat voortvloeit uit verzoeken buiten de rijksoverheid, zoals van gemeenten of provincies. Het programma stond tot nu toe voornamelijk in het teken van het ontwikkelen van werkwijzen waarop toekomstbestendig aan het spoor kan worden gewerkt. Om de gebiedsgewijze, landelijke uitrol en implementatie te borgen heb ik in overleg met ProRail besloten het programma met 2 jaar te verlengen.

Tot slot

NS en ProRail hebben een goed jaar achter de rug. Gezien de crisissituatie door Covid-19 is het nog niet duidelijk hoe het beeld over 2020 eruit zal zien. Het is echter zeker dat dit beeld anders zal zijn dan in 2019 was voorzien. Het openbaar vervoer is vitaal en speelt een belangrijke rol in het functioneren van de anderhalvemetersamenleving. Ik ben met NS en ProRail in overleg hoe zij hun operaties inrichten op een manier waarop de prestaties worden geleverd die nu noodzakelijk zijn. Ook bespreek ik met hen hoe ik omga met de in het vervoer- en beheerplan⁵ vastlegde prestatie-eisen voor 2020. Ik zal u hier te zijner tijd nog nader over informeren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven – Van der Meer

⁴ Kamerstukken II 2017/2018, 29 984, nr. 737.

⁵ Kamerstukken II 2019/2020, 29 984, nr. 884.