

Vergaderjaar 2021–2022

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 984

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2022

NS en ProRail hebben in 2021 uitvoering gegeven aan respectievelijk het vervoerplan 2021 en het beheerplan 2020–2021¹, dat uw Kamer eind 2019 heeft ontvangen.² Met deze brief stuur ik u de jaarverantwoordingsrapportages van ProRail en NS toe³, waarmee ik uw Kamer informeer over hun prestaties in 2021.

Dit jaar is voor het eerst de OV Klantenbarometer gebruikt in de formele verantwoording over de vervoerconcessie. Deze cijfers zijn op 20 maart 2022 door het CROW gepubliceerd en per addendum toegevoegd⁴ aan de jaarverantwoording van NS.

Onderdeel van de verantwoordingsrapportages van NS en ProRail is ook de jaarrapportage Impactvolle verstoringen, waarin NS en ProRail een overzicht geven van de verstoringen in de hoogste hinderklasse en van de verschillende verbetermaatregelen die zij treffen om het aantal verstoringen en de hinder daarvan te beperken. Daarnaast wordt in de rapportages ingegaan op hoe NS en ProRail cybersecurity hebben georganiseerd. In aanvulling daarop zal ik in deze brief aandacht besteden aan de telefoniestoring waar ProRail in september 2021 mee te maken kreeg. Over de uitkomsten van de evaluatie van de IT-storing bij NS van 3 april jongstleden informeer ik uw Kamer na het zomerreces.⁵ Tot slot ga ik in deze brief in op het gesprek dat ik met NS heb gevoerd over het gezinsabonnement van NS in het kader van de motie van het lid Alkaya.⁶

¹ Vooruitlopend op de situatie van ProRail als zbo, waarin ProRail gaat werken met een meerjarenplan, heb ik toestemming verleend voor een beheerplan voor 2 jaar in plaats van voor 1 jaar.

² Kamerstuk 29 984, nr. 884.

³ Zie bijlagen.

⁴ Zie bijlagen.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 977.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 966.

Impact van Covid-19 op NS en ProRail in 2021

Net als 2020 is 2021 een jaar geweest dat in grote mate in het teken stond van de coronapandemie. ProRail, NS en overige vervoerders hebben zich ook dit jaar onverminderd ingespannen om de reiziger van een zo goed en veilig mogelijke dienstverlening te voorzien.

In 2021 maakten opnieuw minder reizigers gebruik van de trein dan in 2019. Over heel 2021 werden 8,9 miljard reizigerskilometers afgelegd, circa 48% ten opzichte van 2019. NS geeft in haar verantwoording dan ook aan dat de condities waaronder de prestaties tot stand zijn gekomen – net als in 2020 – sterk afwijken van normaal, hetgeen een betekenisvolle vergelijking van de prestaties met «normale» jaren lastig maakt.

In de eerste helft van 2021 heeft NS, mede in verband met lagere reizigersaantallen, met een aangepaste dienstregeling gereden. Tot mei betrof dit circa 90% van het reguliere dienstregelingsaanbod, waarna in juni is opgeschaald tot circa 98%.⁷ In de tweede helft van 2021 reed NS de volledige dienstregeling tot 20 december, toen NS met het oog op het verscherpte thuiswerkadvies de dienstregeling met enkele minder drukke treinen heeft afgeschaald (tot circa 94% van het reguliere aanbod). Ik maak daarnaast graag van de gelegenheid gebruik om u op dit punt te informeren over de eerste maanden van 2022. Zoals gemeld in mijn brief aan uw Kamer van 2 februari, heeft NS vanaf 7 februari van dit jaar verder moeten afschalen in verband met het hoge ziekteverzuim onder het NS-personeel en ter voorkoming van ongecontroleerde uitval van treinen dientengevolge.⁸ NS heeft vervolgens in de afgelopen weken haar dienstregeling gefaseerd opgeschaald. Sinds half april rijden nagenoeg alle treinen weer, met als enige uitzondering enkele treinen op de HSL (waar op dit moment drie van de vijf binnenlandse treinen rijden). Dit komt doordat de personeelsbezetting nog niet in alle processen voldoende op sterkte is, mede als gevolg van hoger verzuim. NS heeft mij laten weten vanaf 12 juni weer alle treinen op de HSL te zullen rijden. Over de gevolgen van de huidige krapte op de arbeidsmarkt voor de dienstverlening van NS, de aanstaande frequentieverlaging op het traject Arnhem, Schiphol en Rotterdam, en de beheersmaatregelen die NS treft om de omvang van de gevolgen van het personeelstekort zo goed als mogelijk te beperken heb ik uw Kamer op 13 mei jongstleden per brief geïnformeerd.⁹

In 2021 kampte ProRail op enkele verkeersleidingposten met dusdanige onderbezetting dat het bestaande tekort aan treinverkeersleiders, in combinatie met de gevolgen van het coronavirus, tot treinuitval leidde. Zoals ik uw Kamer heb gemeld in mijn brief over de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 20 april 2022¹⁰ constateer ik dat ProRail goede stappen zet om het capaciteitstekort tegen te gaan en om de werkdruk bij de verkeersleiding te verminderen. Ik houd daarom de situatie nauwlettend in de gaten en verwacht van ProRail dat zij het maximale blijft doen om treinuitval – en daarmee hinder voor reizigers – te voorkomen. Ik blijf uw Kamer uiteraard informeren over belangrijke ontwikkelingen hieromtrent.

⁷ Als onderdeel van de afspraken over het doortrekken van de beschikbaarheidsvergoeding in 2021 is met vervoerders afgesproken dat het mogelijk is om in overleg met de concessieverlener de dienstregeling te optimaliseren door het aanbod aan te passen aan de verminderde reizigersaantallen, onder andere op voorwaarde dat de beschikbaarheid en veiligheid van het OV daar niet onder lijdt.

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 969.

⁹ Kamerstukken 29 984 en 28 165, nr. 981.

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 980.

Prestaties NS en ProRail

Gezamenlijke prestaties

Op de drie gezamenlijke prestatie indicatoren (*Reizigerspunctualiteit 5 en 15 minuten op het hoofdrailnet en reizigerspunctualiteit 5 minuten op de HSL*) scoren ProRail en NS in 2021 ruim boven de bodem- en streefwaarden en voldoen zij daarmee aan de eisen uit de concessies. Onder meer door de lagere reizigersaantallen verliep het in- en uitstappen van passagiers op stations sneller, vertrokken door de kortere halteringen meer treinen op schema en konden vertragingen eenvoudiger worden ingelopen. Op het hoofdrailnet kwamen reizigers in 2021 in 94,4% van de gevallen op tijd aan (gemeten op 5 minuten, ten opzichte van 93,5% in 2020). Gemeten op 15 minuten betrof de reizigerspunctualiteit in 2021 op het hoofdrailnet 98,1% (ten opzichte van 97,9% in 2020).

NS en ProRail presteerden in 2021 aanzienlijk hoger op de KPI *Reizigerspunctualiteit HSL 5 minuten* dan in 2020; deze steeg van 85,2% naar 89,2%. Uit een analyse van NS en ProRail blijkt dat de hoge punctualiteitscore op de HSL naast de lagere reizigersaantallen onder andere samenhangt met goede prestaties over de gehele linie, de afname van internationaal treinverkeer en de toegenomen punctualiteit op het hoofdrailnet. ProRail en NS geven aan zich samen in te zetten om de operationele scherpte en doorgevoerde verbeteringen op de HSL vast te houden.

Prestaties NS

NS scoort in 2021 op alle prestatie indicatoren hoger dan de afgesproken bodemwaarden, en ook boven de streefwaarden die als ambitieniveau gelden voor het einde van de vervoersconcessie in 2024. Ook zijn de prestaties op nagenoeg alle indicatoren (verder) verbeterd ten opzichte van vorig jaar. Alleen op de prestatie indicator *Kwaliteit van aansluitingen NS op andere vervoerders* scoorde NS in 2021 iets lager dan in 2020 (respectievelijk 96,5% en 96,7%).

Zoals mijn ambtsvoorganger in december 2020¹¹ reeds aan uw Kamer heeft aangekondigd zijn per 1 januari 2021 twee nieuwe prestatie indicatoren in gebruik genomen, te weten *Gebruiksvriendelijke reisinformatie* en *Aantal drukke treinen per werkweek in de spits HRN*. Met de prestatie indicator *Gebruiksvriendelijke reisinformatie* wordt gemeten of verstoringen niet alleen juist en tijdig aan reizigers worden gecommuniceerd, maar ook of hen in deze situaties handelingsperspectief wordt geboden. De score voor *Gebruiksvriendelijke reisinformatie* betrof in 2021 79,9%, waarmee ruimschoots aan zowel de bodem- als streefwaarde is voldaan (respectievelijk 65,0% en 68,5%). De nieuwe prestatie indicator *Aantal drukke treinen per werkweek in de spits HRN* meet het aantal treinen met een drukte boven de zogenaamde «Vol-norm»¹². Deze nieuwe indicator maakt effectievere sturing mogelijk op het aantal te volle treinen in de spits. In 2021 heeft NS deze norm slechts 4 keer overschreden, mede als gevolg van de lagere reizigersaantallen en ruime materieelinzet. NS presteert daarmee ruim boven de bodem- en streefwaarde van respectievelijk 110 en 100 treinen boven de «Vol-norm».

Voor de drie NS prestatie indicatoren *Algemeen klantoordeel Hoofdrailnet (HRN)*, *Algemeen klantoordeel Hogesnelheidslijn Zuid (HSL)* en

¹¹ Kamerstuk 29 984, nr. 917.

¹² Deze norm is bereikt wanneer alle vaste zitplaatsen bezet zijn en op de balkons 4 reizigers per vierkante meter staan.

Klantoordeel sociale veiligheid werd tot en met 2020 in opdracht van NS jaarlijks een onafhankelijk klanttevredenheidsonderzoek (KTO) uitgevoerd. Hoewel NS al sinds 2018 meedraait in de OV Klantenbarometer, is het dit jaar voor het eerst dat de OV Klantenbarometer wordt gebruikt in de formele verantwoording over de vervoerconcessie. Omdat de OV-Klantenbarometer gebruikt wordt in het OV per bus, tram, metro, regionale trein en over het water is met deze overstap de vergelijkbaarheid van klantoordelen in het OV vergoot.

Deze klanttevredenheidcijfers zijn in maart 2022 door het CROW gepubliceerd en per addendum toegevoegd aan de jaarverantwoording van NS. Bij het interpreteren van de gegevens moet in acht worden genomen dat de metingen in 2021 vanwege corona alleen in oktober en november hebben plaatsgevonden en daarom niet representatief zijn voor het hele jaar. Daarnaast geldt ook hier dat een betekenisvolle vergelijking met «normale» jaren niet is te maken, doordat aantal en samenstelling van respondenten anders is dan vóór de pandemie.

Met een *Algemeen klantoordeel HRN* van 7,9 stijgt de reizigerstevredenheid licht ten opzichte van 2019¹³ (7,8). NS relateert deze stijging onder meer aan de introductie van de gemoderniseerde dubbeldekkers (type VIRM 2/3) en de verbeteringen van de informatievoorziening op de perrons. Ook hebben rustigere treinen mogelijk bijgedragen aan een hoger klantoordeel. Reizigers gaven met een 7,9 aan in 2021 even tevreden te zijn met de HSL-diensten als in 2019. Daarmee ligt de tevredenheid op de HSL op hetzelfde niveau als op het HRN.

De veiligheidsbeleving in de trein en op het station scoort in 2021 met een 8,1 iets lager dan in 2019, toen het *Klantoordeel sociale veiligheid* 8,3 was. NS geeft aan dat door de lagere reizigersaantallen overlastplegers zichtbaarder waren dan normaal en dat ook wisselend draagvlak onder reizigers voor de coronamaatregelen hieraan hebben bijgedragen. Om de sociale veiligheid te bevorderen, neemt NS diverse maatregelen zoals het houden van toezicht, zichtbare aanwezigheid van personeel, en het afschermen van hangplekken. Ook is de mogelijkheid voor reizigers om via WhatsApp of SMS melding te maken van (onveilige) situaties in de trein en op stations landelijk uitgerold.

Prestaties ProRail

Zoals mijn voorganger in december 2020¹⁴ aan uw Kamer heeft gemeld zijn een aantal bodem- en streefwaarden voor ProRail voor 2021 aangescherpt in afwachting van de herijking van de set van prestatie-indicatoren voor de periode 2022–2025. Deze geconsulteerde bodem- en streefwaarden voor 2021 zijn ambitieuzer dan de waarden voor 2019, om ProRail te stimuleren om haar prestaties nog verder te verbeteren.

ProRail scoort op alle prestatie indicatoren beter dan de bodemwaarden, maar haalt met drie van de zes indicatoren de streefwaarden voor 2021 niet, te weten: *Klantoordeel Goederenvervoerders* 6 (streefwaarde 7), *Geleverde treinpaden* 97,5% (streefwaarde 98,3%) en *Transitotijd Goederen*¹⁵ 4,1% (streefwaarde 3,8%). Zoals ik in mijn brief van oktober 2021 beschreef¹⁶ zullen de prestatie indicatoren *Transitotijd Goederen* en *Geleverde treinpaden* vanaf 2022 niet meer als prestatie indicator, maar

¹³ Het laatst beschikbare vergelijkingsmateriaal.

¹⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 917.

¹⁵ In het geval van de prestatie-indicator «Transitotijd goederenvervoer» geldt in plaats van een ondergrens een bovengrens van 4,5%.

¹⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 946.

als informatie indicator worden gebruikt. Reden voor het laten vervallen van de *Transitotijd* als prestatie indicator is dat, zoals mede bleek uit het rapport van Crisislab over infraknelpunten in de Rotterdamse haven¹⁷, de indicator geen juist beeld geeft van de betrouwbaarheid zoals het goederenvervoer die in de praktijk ervaart. De indicator *Geleverde treinpaden* vervalt als prestatie indicator, omdat de sturing op beschikbaarheid voor het reizigersvervoer voldoende plaatsvindt via de drie gezamenlijke prestatie-indicatoren *Reizigerspunctualiteit*, de indicator *Betrouwbaarheid van regionale series* en *Impactvolle verstoringen*. Ondanks dat deze indicatoren volgend jaar niet meer gebruikt worden om de prestaties te beoordelen vind ik het belangrijk dat ProRail blijft streven naar continue verbetering.

Ten opzichte van vorig jaar zijn de prestaties niet verder verbeterd. ProRail verklaart dit door de bijzondere (corona) omstandigheden van afgelopen jaren, die vergelijking met eerdere prestaties lastig maken en ook dit jaar invloed hebben gehad op de resultaten. Daarnaast heeft ProRail in 2021 te maken gehad met extreem weer en twee telefoniestoringen die grote impact hadden op de prestaties. Met name de prestatie indicator *Geleverde treinpaden* is zwaar beïnvloed door het extreme winterweer begin februari 2021.

Over deze verstoring in februari heeft mijn voorganger uw Kamer in juli 2021¹⁸ een door NS en ProRail uitgevoerde evaluatie gestuurd met daarin een aantal handvatten om, bij vergelijkbare weersomstandigheden, de treindienst in de toekomst sneller op te kunnen starten. ProRail geeft in de verstoringenrapportage aan in 2021 verschillende verbeteringen te hebben gerealiseerd voor komende winter, waaronder verbetering van het winterklaar maken van wissels door uitbreiding van de wisselverwarmingsinspectie en storingsregistratie. Daarnaast geven ProRail en NS aan te werken aan de ontwikkeling van één of meerdere scenario's waarbij met minder beschikbare infrastructuur (met name wissels) een (verder) afgeschaalde dienstregeling gereden kan worden.

Ten aanzien van het goederenvervoer werkt ProRail met het verbeterprogramma onder de beheerconcessie «Verbeterprogramma Zee Zevenaar» onder meer aan het vergroten van betrouwbaarheid en kwaliteit van de infrastructuur. Ik ga ervan uit dat ProRail alles op alles (blijft) zetten om de prestaties te verbeteren en ik verwacht komend jaar de resultaten terug te zien van de verbeteracties ten aanzien van verstoringen en ten behoeve van de goederensector. Ik verwacht dit ook terug te zien in de prestatie en informatie indicatoren van het spoorgoederenvervoer.

Andere onderwerpen uit jaarrapportages

Naast de operationele prestaties lichten ProRail en NS ook diverse andere onderwerpen en mijlpalen toe in de jaarrapportages.

Mijlpalen

NS en ProRail staan in de jaarverantwoordingen stil bij diverse mijlpalen voor het binnenlandse en internationale (reizigers)vervoer, zoals de versnelde oplevering door ProRail van nieuwe infrastructuur rond Zwolle. Hiervoor heeft NS de sprinterdienst Leeuwarden – Meppel enkele maanden eerder dan voorzien kunnen doortrekken naar Zwolle. Noemenswaardig voor de internationale treinreiziger is de lancering van de Nightjet, waarmee in 2021 een nieuwe internationale (nacht)treinver-

¹⁷ Kamerstuk 29 893, nr. 248.

¹⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 932.

binding naar Wenen tot stand is gebracht. In het kader van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer noemt NS de ombouw van de laatste sprinters (van het Type SLT) die zijn voorzien van een schuiftrede en rolstoeltoegankelijk toilet. Per eind 2021 is daarmee de volledige sprintervloot van NS zelfstandig toegankelijk. Ook gaat ProRail in haar jaarverantwoording in op de voortgang van verschillende programma's waaronder de aanpak van Niet Automatisch Beveiligde Overwegen (NABO's), waarbij zij in 2021 28 NABO's heeft opgeheven, waarmee ProRail in nauwe samenwerking met NS en andere vervoerders verder werkt aan de ambitie om alle 180 openbare en openbaar toegankelijke NABO's te sluiten.

Verstoringenrapportage

In de verstoringenrapportage geven NS en ProRail een gezamenlijk overzicht van de verstoringen in 2021 in de hoogste hinderklasse (HK 1). Na een aantal jaren waarin het aantal verstoringen in de hoogste hinderklasse daalde is er een stijging in 2020 en 2021 zichtbaar. In beide jaren wordt deze stijging deels verklaard door afschalingen als gevolg van corona¹⁹, in 2021 speelt ook een combinatie van een aantal andere oorzaken zoals wateroverlast in Zuid-Limburg in juli en het winterweer in februari een rol.

Twee van de meest impactvolle verstoringen waren de telefoniestoringen in mei en september bij ProRail. ProRail rapporteert in de verstoringenrapportage over de oorzaak van en de manier waarop is omgegaan met de telefoniestoring op 16 september jl., zoals mijn ambtsvoorganger aankondigde aan uw Kamer in september²⁰ en oktober²¹ jl. De storing zat in de INTtel-installatie die zorgt voor het telefoonverkeer tussen de verkeersleidingposten en machinisten. Er zijn meldingen en alarmen geweest van de storing, maar daarop is geen actie ondernomen, omdat deze vanwege miscommunicatie en aannames zijn weggezet als bekende meldingen horende bij een wijziging die gaande was. Doordat de storing laat werd opgemerkt, konden de back-upsystemen achtereenvolgens vastlopen. ProRail en de provider hebben maatregelen genomen om herhaling te voorkomen. Zij hebben onder andere procesverbeteringen doorgevoerd met betrekking tot monitoring, onderlinge communicatie bij wijzigingen verbeterd en software-aanpassingen doorgevoerd waardoor een vergelijkbare storing niet meer kan leiden tot landelijke uitval van het systeem. Ik vind het belangrijk dat deze verbeteringen zijn doorgevoerd en vraag blijvende alertheid van ProRail om te voorkomen dat dit soort incidenten vaker zal optreden.

Milieuovertredingen

ProRail meldt in de jaarrapportage dat bevoegd gezag heeft geconstateerd dat 68 milieuovertredingen zijn begaan in 2021 waarvan 22 in de Rotterdamse Haven.²² Deze overtredingen betreffen last onder dwangsommen (25 stuks), voornemens tot last onder dwangsom, last onder bestuursdwang en overige overtredingen. In 2021 zijn er meer overtre-

¹⁹ Een aanpassing van de dienstregeling als gevolg van coronamaatregelen wordt gezien als verstoring wanneer deze niet tijdig gecommuniceerd kan worden. In 2021 betrof dit uitsluitend de opheven extra strandtreinen tussen Zandvoort en Haarlem, die als 11 HK1 verstoringen zijn geregistreerd. In verband met de coronamaatregelen en de lage reizigersaantallen zijn deze treinen op korte termijn door NS geschrapt.

²⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 944.

²¹ Antwoord schriftelijke vragen lid Boulakjar, 11 okt. 2021, Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 258.

²² De Rotterdamse Haven is gedefinieerd als de emplacementen Maasvlakte, Europoort, Botlek, Pernis en Waalhaven.

dingen geconstateerd dan in 2020, toen het er 44 betroffen waarvan 14 in de Rotterdamse Haven. Dat vind ik een onwenselijke ontwikkeling. De overschrijdingen betreffen voornamelijk groenbeheer en keuring van tankinstallaties.

Het oplossen van de overtredingen in de Rotterdamse haven is expliciet onderdeel gemaakt van het verbeterprogramma Infra op Orde dat sinds begin dit jaar onder de concessie valt. Het streven is dat ProRail vanaf 1 januari 2023 alle bestaande overtredingen heeft opgelost en dat nieuwe overtredingen worden voorkomen of in een uiterste geval binnen de begunstigingstermijn door ProRail ongedaan worden gemaakt dan wel de herstelmaatregelen hiertoe getroffen zijn. Hierover vindt regulier overleg plaats tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail.

Voor de overtredingen elders in het land is ProRail gestart met het programma ketenversterking Natuur en Milieu. Ik verwacht van ProRail dat zij zo spoedig mogelijk alle bestaande overtredingen heeft opgelost en nieuwe overtredingen ongedaan worden gemaakt, dan wel de herstelmaatregelen hiertoe zal treffen. Met daarbij de kanttekening dat nog door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij gezamenlijk wordt gewerkt aan een handreiking, om daar waar vanuit de wetgeving gelijktijdig eisen worden gesteld aan natuur en spoorveiligheid, door ProRail tot een passende aanpak kan worden overgegaan.

Uitvoering motie gezinsabonnement NS

Naar aanleiding van de motie van het lid Alkaya waarin de regering wordt verzocht om tijdens gesprekken met NS de terugkeer van een gezinsabonnement met een aantrekkelijk tarief aan de orde te stellen, heb ik hierover gesproken met NS. Het tariefbeleid is, binnen de spelregels van de concessie, een verantwoordelijkheid van NS. NS heeft mij laten weten met deze vorm van bij-abonnementen te zijn gestopt als onderdeel van een abonnementenupdate waarmee het aanbod van abonnementen wordt vereenvoudigd en wordt overgestapt op een nieuw systeem. Het overzetten van deze abonnementen naar het nieuwe systeem is volgens NS een kostbaar proces, en daardoor is het in stand houden van het oude gezinsabonnement voor deze relatief kleine groep te duur. NS heeft deze wijziging in 2019 aangekondigd bij haar abonneerders en deze groep een overgangsaanbieding geboden. NS heeft mij laten weten op dit moment onderzoek te doen naar een toekomstbestendig alternatief op het gezinsabonnement (doch voor een bredere groep dan enkel gezinnen) als competitief product voor de auto. NS heeft aangegeven de uitkomsten van het onderzoek in het derde kwartaal van 2022 te verwachten.

Tot slot

De jaarverantwoordingen van ProRail en NS laten zien dat zij, ondanks de moeilijke omstandigheden, voor wat betreft de (gezamenlijke) operationele prestaties een goed jaar achter de rug hebben. Daarvoor ben ik NS en ProRail – evenals als alle andere sectorpartijen die hieraan een bijdrage hebben geleverd – zeer erkentelijk. Uit de jaarverantwoordingen blijkt gelijktijdig dat er ook de komende jaren genoeg (mobiliteits)uitdagingen zijn. Ik reken dan ook op blijvende inzet van NS en ProRail om met aandacht voor continuïteit, veiligheid en omgeving het prestatieniveau te handhaven en waar mogelijk te verbeteren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen