

Vergaderjaar 2021–2022

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 954

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2021

Met deze brief stuur ik u ter informatie het vervoerplan 2022 van NS en het beheerplan 2022–2023 van ProRail¹. Als concessieverlener heb ik met de plannen ingestemd.² Met de plannen geven NS en ProRail uitvoering aan de prestatieafspraken vastgelegd in de vervoer- en beheerconcessie en hun ambities voor 2022. Dit is voor reizigers en de goederenvervoersector van belang. De reizigers en goederenvervoerders moet kunnen rekenen op de continue inzet van NS en ProRail om hun prestaties te verbeteren.

Hieronder licht ik het vervoerplan en beheerplan, waarin ook de herijking van de prestatie-indicatoren voor de beheerconcessie is opgenomen, op hoofdlijnen toe. In deze brief informeer ik u daarnaast over:

- de opvolging van de aanbevelingen naar aanleiding van de evaluatie winterweer door ProRail en NS;
- de audit van de twee gewijzigde prestatie-indicatoren voor de vervoerconcessie en de stand van zaken ten aanzien van de verbetering van de methodiek van NS om te komen tot bodem- en streefwaarden van prestatie-indicatoren;
- de voortgang van de uitvoering van het amendement van de leden Amhaouch en Van der Graaf over beter internet in de trein.³

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Conform artikel 16 van de beheerconcessie moet ik met het gehele beheerplan instemmen, met uitzondering van de informele doorkijk naar 2024 en 2025. Conform artikel 15 van de vervoerconcessie moet ik met onderdelen van het vervoerplan instemmen. Dit betreft de prestatie-indicatoren met bijbehorende bodem- en streefwaarden, de uitwerking van de beleidsprioriteiten en de uitwerking van programma's.

³ Kamerstuk 35 300 A, nr. 9.

Vervoerplan NS 2022

Als concessieverlener geef ik elk jaar een aantal beleidsprioriteiten mee aan NS als concessiehouder. Deze prioriteiten moeten bijdragen aan een aantrekkelijk aanbod voor de reizigers. NS geeft vervolgens in het vervoerplan invulling aan deze prioriteiten. Ik heb er voor gekozen om voor 2022, net als in 2021, de focus voor NS te leggen op de omgang met COVID-19. In het bijzonder de onderwerpen: het bieden van een verantwoorde reis- en werkomgeving, reizigersspreiding en het terugwinnen van de reiziger voor de trein.

Deze onderwerpen zijn en blijven van groot belang. Immers, COVID-19 heeft een onverminderd grote impact op de maatschappij waaronder het openbaar vervoer. Vanwege de vitale functie van het OV ondersteunt het Rijk de hele OV-sector door de Beschikbaarheidsvergoeding OV. Sinds de uitbraak van COVID-19 in 2020 heeft NS mede daardoor een dienstregeling in stand kunnen houden om ervoor te zorgen dat mensen, die afhankelijk zijn van de trein en in cruciale beroepen werken, veilig en verantwoord konden blijven reizen met de trein. NS speelt hiermee een belangrijke rol voor de reiziger en de samenleving als geheel. Ik heb dan ook grote waardering voor de voortdurende inzet van NS en haar personeel onder soms moeilijke omstandigheden.

NS gaat in het vervoerplan ook in op het belang van OV voor het lange termijn perspectief. De lange termijn opgaven rondom woningbouw, klimaatdoelen en bevolkingsgroei vragen om een toekomstbestendig OV. In mijn brief aan uw Kamer over onder meer de actuele ontwikkelingen in het OV (Kamerstuk 23 645, nr. 762) heb ik aangegeven hoe betrokken partijen hier invulling aan geven. Met het vervoerplan geeft NS concrete invulling aan het bereikbaar houden van Nederland voor 2022 en de jaren daarna. Of de door NS in het vervoerplan beschreven ambities en doelen wenselijk blijven en te realiseren zijn, is uiteraard afhankelijk van het verdere verloop van COVID-19 en de impact daarvan op de reizigersbehoeften en de ontwikkeling van de financiële positie van NS gezien de verwachte langetermijneffecten op de mobiliteit.

In bovengenoemde brief aan uw Kamer over onder meer de actuele ontwikkelingen in het OV geef ik onder andere aan wat dit voorbehoud betekent voor de dienstregeling van NS. Enerzijds biedt NS een lang van te voren voorbereide verbetering van het OV aanbod voor de reiziger in 2022, anderzijds vindt er een beperkte en tijdelijke afschaling plaats in samenhang met de recente aanscherping van de COVID-19 maatregelen. Vanzelfsprekend blijft de concessie (en daarmee het vervoerplan) de basis voor de dienstverlening en ook de meetlat waarlangs prestaties worden beoordeeld. Ik houd actief vinger aan de pols bij het uitvoeren van het vervoerplan door NS.

Uitwerking van de beleidsprioriteiten in Vervoerplan NS 2022

Verantwoorde reis- en werkomgeving

Net als in 2021 blijft NS ook in 2022 uitvoering geven aan het in het NOVB vastgestelde «Protocol verantwoord blijven reizen in het Openbaar Vervoer».⁴ In dit protocol is uitgewerkt welke maatregelen vervoerders treffen voor een veilige en verantwoorde reis voor reizigers en OV-medewerkers en hoe en onder welke voorwaarden reizigers gebruik kunnen maken van het OV. Gezondheid van reizigers en medewerkers

⁴ Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 716. Het protocol is een «levend» document. De actuele versie is van 16 december 2020, en is te vinden via www.rijksoverheid.nl.

staat voorop en operationele maakbaarheid is het uitgangspunt. NS neemt daarnaast maatregelen die de veiligheid positief beïnvloeden of incidenten helpen voorkomen. Veiligheidsmedewerkers worden hiertoe flexibel ingezet. NS werkt hierbij samen met politie, de overheid, ProRail en andere vervoerders. Waar nodig en mogelijk ziet NS toe op het naleven door reizigers van de coronamaatregelen en zorgt NS voor beschermingsmiddelen voor het rijdend personeel.

Reizigersspreiding

NS geeft in het vervoerplan aan dat een goede spreiding van reizigers in de trein, over treinen en over de dagen van de week bijdraagt aan het beter benutten van de beschikbare (kostbare) capaciteit en een hoger comfort voor de reiziger. Dit onderschrijf ik. Betere spreiding is daarbij ook van belang voor de terugkeer van de reiziger in de trein, op het moment dat er weer minder vanuit huis gewerkt zal worden. Voor de inzet van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, andere departementen en stakeholders verwijs ik naar de brief aan uw Kamer van juli 2021.⁵ Om spreiding te helpen verbeteren monitort NS de bezetting van treinen op continue basis. Via onder andere de NS app en de Treinwijzer informeert NS reizigers over de drukte in de trein. Deze drukte indicatiewaarde wordt ook gedeeld met andere vervoerders, zodat deze ook in applicaties van derden getoond kan worden. Voor 2022 geeft NS aan deelname aan de gesprekken in de regio over verbetering van spreiding te continueren. NS onderzoekt ook of een aangepast productaanbod een betere spreiding kan stimuleren.

Terugwinnen van de reiziger voor de trein

De coronamaatregelen hebben een significant effect op de reisbereidheid en het reisgedrag van de Nederlandse treinreiziger. De verwachting is dat hier een blijvend effect op de reizigersaantallen vanuit zal gaan, ook na COVID-19. Bijvoorbeeld omdat reizigers (meer dan voor COVID-19) thuiswerken. NS zet zich in op het terugwinnen van het vertrouwen van de treinreizigers door een veilige, vertrouwde en comfortabele treinreis te bieden. Dit is ook van belang om de toekomstige mobiliteitsgroei duurzaam op te kunnen vangen. NS is voornemens haar productaanbod aan te passen aan de veranderde reizigerswensen bijvoorbeeld door het bieden van (groeps)kortingen in daluren en meer flexibele abonnementen. Daarnaast zet NS in op de doorontwikkeling van het in 2021 opgezette MaaS platform RiVier met als doel om zoveel mogelijk mobiliteitsdiensten van MaaS aanbieders via bestaande of nieuwe applicaties online beschikbaar te maken voor reizigers.

Beheerplan ProRail

ProRail zet de in 2020 ingeslagen weg voort door een beheerplan aan te leveren voor twee jaar. Als nieuw element is een informele tweejarige doorkijk toegevoegd. Enerzijds sluit dat goed aan bij de aard van de werkzaamheden van ProRail, die vaak een langere voorbereidings- en doorlooptijd kennen. Anderzijds neemt ProRail zo sectorpartijen tijdig mee in de beoogde plannen. Daarmee is een beheerplan ontstaan voor 2022–2023 met een doorkijk tot en met 2025. ProRail heeft van mijn voorgangster vanuit haar rol als concessieverlener drie prioriteiten meegekregen. Deze heeft ProRail uitgewerkt in het beheerplan met meerjarige doorkijk.

⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 331.

Intensivering van de instandhoudingsopgave

ProRail laat in het beheerplan zien dat zij zich voorbereidt op een productiegroei (groei in het werk aan het spoor en stations) van 35% in de aankomende drie jaar. ProRail gaat meer sporen en spooronderdelen vervangen en vernieuwen dan de afgelopen jaren om huidige punctualiteit te handhaven en het mogelijk te maken om meer treinen te laten rijden. Dat doet zij in nauwe samenspraak met de sectorpartijen en vanuit het uitgangspunt dat de overlast voor de gebruikers van het spoor waar mogelijk beperkt moet zijn. De instrumenten uit bijvoorbeeld het programma TWAS (Toekomstbestendig werken aan het spoor) zijn een goed voorbeeld van manieren waarop ProRail de impact probeert te minimaliseren van de toegenomen werkzaamheden aan het spoor op gebruikers. TWAS is de met alle partijen in de sector afgestemde, nieuwe werkwijze met zo min mogelijk hinder, die past binnen de beschikbare financiële middelen en waarbij oog is voor een betrouwbaar spoorproduct. In 2022 ga ik samen met ProRail toetsen of TWAS afgerond kan worden als programma onder de beheerconcessie en volledig overgedragen kan worden aan de lijnorganisatie van ProRail.

In oktober 2020 is uw Kamer geïnformeerd over het achterstallig onderhoud in de Rotterdamse haven naar aanleiding van het Crisislab rapport⁶. ProRail heeft vervolgens intern een verbeterprogramma opgezet om het achterstallig onderhoud en de last onder dwangsommen op te lossen. De afgelopen periode zijn o.a. de volgende resultaten geboekt:

- De Waalhaven Zuid is sinds 1 april 2021 weer opengesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Er zijn ruim 60 overwegen, 20 wissels en 10 kilometer aan spoor vernieuwd.

Bovenstaande laat zien dat er resultaten worden neergezet door ProRail. Er wordt hard gewerkt. Dit gebeurt in constructief overleg met alle betrokken partijen zoals vervoerders, veiligheidsregio en milieudienst. Tegelijkertijd constateer ik dat er nog sprake is van overtredingen op de milieuvergunningen, bijvoorbeeld openstaande hekken en verlichting die niet goed werkt.

Omdat ik als concessieverlener nadrukkelijker betrokken wil zijn bij het programma en de resultaten daarvan voor de gebruikers van het spoor heb ik besloten om het interne ProRail programma «Infra op orde» per 1 januari 2022 om te vormen tot een verbeterprogramma onder de beheerconcessie. Dit past ook bij de aanbeveling die de sector heeft gedaan in het traject in het kader van de omvorming van ProRail tot zbo om de samenwerking met de spoorgoederensector en kansen voor verbetering te benutten. Het programmaplan vindt u als bijlage bij deze brief⁷.

Het verbeterprogramma richt zich op het gebied Zee-Zevenaar. De doelstelling van het programma is ten eerste dat ProRail aantoonbaar voldoet aan de vigerende wet- en regelgeving, in het bijzonder de omgevingsvergunningen en de aanwijzingen van de bedrijfsbrandweer. Dit betekent onder andere dat het doel is om per 1 januari 2023 volledig te voldoen aan alle vergunningen en dat geen nieuwe lasten onder dwangsom worden opgelegd. De tweede doelstelling is dat ProRail de betrouwbaarheid vergroot en de kwaliteit van de infrastructuur verbetert door het oplossen van een aantal infra- en logistieke knelpunten die

⁶ Kamerstuk 29 893, nr. 248.

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

hinder vormen voor de bedrijfsvoering van goederenvervoerders. Het merendeel van de deelprojecten uit het programma moet voor het einde van 2023 afgerond zijn. Sommige werkzaamheden zullen echter na die tijd doorlopen, bijvoorbeeld het plaatsen van assentellers ter vervanging van het huidige treindetectiesysteem. Het programma heeft daarom een initiële looptijd tot eind december 2023. Dan zal beoordeeld worden of de doelstellingen en resultaten voldoende behaald zijn om de programmasturing onder de beheerconcessie vanuit lenW te beëindigen.

In de brief over de financiële situatie met betrekking tot instandhouding en ontwikkeling van de Rijksinfrastructuur⁸ heb ik uw Kamer gemeld dat onder andere voor de aanpak van de onderhoudsachterstanden in de Haven in 2022 extra financiële middelen noodzakelijk zijn, waarover aan uw Kamer in de Voorjaarsnota een concreet voorstel wordt opgenomen. In het kader van de programmasturing blijven lenW en ProRail met elkaar in gesprek over de inzichten over de kosten(ontwikkeling) van de benodigde maatregelen in 2023 en latere jaren. De besluitvorming daarover vindt idealiter plaats als er meer duidelijk is over de budgettaire en beleidsmatige kaders van een nieuw kabinet in relatie tot de bredere instandhoudingsopgave van de Rijksnetwerken. Daarbij geldt dat ProRail uiterlijk in het voorjaar van 2022 duidelijkheid moeten krijgen over in ieder geval de beschikbare instandhoudingsbudgetten tot en met het jaar 2024, en liefst verder.

Verder bouwen aan een toekomstbestendig en duurzaam spoorsysteem

Ondanks de effecten van COVID-19 op de vraag naar treinvervoer, is de verwachting nog steeds dat richting 2040 groei zal optreden in het spoorvervoer. Gezien de vitale maatschappelijke functie is het van belang om verder te kunnen bouwen aan het duurzame spoorsysteem van de toekomst.

De komende decennia wordt ERTMS (European Railway Traffic Management System) ingebouwd in treinen én in de spoorinfrastructuur. Het treinbeveiligingssysteem verandert daarmee van analoog naar digitaal. De komende jaren ligt de focus van het Programma ERTMS op het sluiten van contracten met de markt, zoals voor de aanleg van het ERTMS-systeem in de infrastructuur, waarvoor de aanbesteding naar verwachting in de eerste helft van 2022 afgerond wordt. Ook worden grote stappen gezet in de voorbereiding van het Proefbaanvak Hanzelijn en het ervaringsleren van machinisten. Hetzelfde geldt voor de ombouw en indienststelling van het eerste baanvak Kijfhoek – Belgische grens (dat is voorzien in 2026–2028) en de Noordelijke lijnen (voor 2030). Uw Kamer wordt via de halfjaarlijkse voortgangsrapportages geïnformeerd over de voortgang van het Programma ERTMS.

In het beheerplan benoemt ProRail trillingen als belangrijk omgevings-effect. Anders dan voor geluid is er geen wettelijk kader waar ProRail zich aan moet houden. Voor de MLT-(Middellange termijn logistiek model-)productstappen doet ProRail daarom geen toetsen op het thema trillingen, maar volgen zij de ontwikkelingen bij lenW. Het ministerie is sinds 2018 een beleidsintensivering gestart op dit thema, omdat spoortrillingen zorgen voor veel overlast, en een wettelijk kader ontbreekt. Deze intensivering moet in de komende jaren leiden tot betere maatregelen en een afweging voor eventuele normstelling. ProRail ondersteunt deze ontwikkelingen, o.a. door de innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen uit te voeren.

⁸ Kamerstuk 35 925 A, nr. 14.

In de beleidsprioriteitenbrief is ProRail gevraagd om de integrale adviesrol nader in te vullen. De ontwikkeling van het spoornetwerk nu en in de toekomst vraagt om diverse keuze over de toepassing van nieuwe technieken en innovaties. ProRail kan daarover advies geven. De integrale adviesrol werkt door in de hele organisatie van ProRail, ook in de inhoudelijke thema's van de eerste en tweede beleidsprioriteit. In het beheerplan beschrijft ProRail dat zij mogelijkheden ziet om haar adviezen te verbeteren en versterken met meer focus op integraliteit, samenwerking en door goed aan te voelen wat er speelt en wat nodig is. De adviesrol wordt wettelijk verankerd wanneer ProRail wordt omgevormd tot zbo. In de periode 2022–2023 geeft ProRail concreet invulling aan de adviesrol door vaardigheden te ontwikkelen en deze toe te passen in nieuwe cases, de adviesrol te borgen in de organisatie, de integraliteit te vergroten bij advisering en door middel van evaluaties te leren en te verbeteren.

Herijking prestatie-indicatoren in beheerplan ProRail 2022–2023

In de Kamerbrief over de halfjaarverantwoordingen 2021 van NS en ProRail van 8 oktober jl.⁹ heb ik uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van de herijking van de prestatie-indicatoren van ProRail en de inhoud geschetst van mijn voorgenomen besluit met betrekking tot de te hanteren prestatie- en informatie-indicatoren voor de periode 2022 t/m 2024 (einde concessieperiode). Op dat moment lagen de voorgenomen wijzigingen in de indicatoren ter consultatie voor bij gerechtigden en belanghebbenden in de spoorsector en werd daarop parallel een externe audit uitgevoerd. Ik heb toen aangegeven u bij de aanbidding van het beheerplan van ProRail te informeren over de definitieve uitkomsten van de herijking.

De prestatie-indicatoren die het klantoordeel van reizigers- en goederenvoerders meten blijven behouden. De bodemwaarde van beide indicatoren blijft een 6 en de streefwaarde blijft een 7. De sturing op de betrouwbaarheid van regionale treinseries wordt verbeterd door niet alleen de treinpunctualiteit (op 3 minuten), maar ook de uitval en vervangende treinen mee te laten tellen. Hierdoor komt de sturing op regionale series meer in lijn met de sturing op de betrouwbaarheid van het hoofdrailnet. De prestatie-indicator «treinpunctualiteit regionale series» wordt daarvoor hernoemd naar «betrouwbaarheid regionale series». De bodemwaarde is ambitieneutraal omgezet en komt uit op 90,7%. Als de streefwaarde van de oude indicator ook ambitieneutraal zou worden omgezet zou de streefwaarde voor de nieuwe indicator op 92,8% uitkomen. Gegeven de positieve trend in de score in de afgelopen jaren wordt de streefwaarde ambitieuzer gesteld op 93,7%. De prestatie-indicator impactvolle verstoringen blijft behouden. De bodemwaarde (hier eigenlijk een plafondwaarde) blijft 520 net als in 2021. De streefwaarde wordt ambitieuzer gesteld op 450 (was 470). Deze en alle overige, in de vorige Kamerbrief gedeelde, wijzigingen zijn verwerkt in ProRails beheerplan.

Het is gebruikelijk om voorgenomen besluiten over prestatie-indicatoren en prestatienormen die voor een langere periode gelden, extern te laten toetsen. Daaruit moet duidelijk worden dat de definitie en meetmethode van nieuwe of aangepaste prestatie-indicatoren goed zijn en dat prestatienormen ambitieus doch realistisch zijn. De externe toets is uitgevoerd door PwC Advisory. Het oordeel van PwC is dat het voornemen op deze

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 946.

punten navolgbaar onderbouwd is. Het rapport van PwC treft u als bijlage bij deze brief aan¹⁰. Tevens stuur ik u de rapportage van AT Osborne waarin de uitkomsten van het herijkingsproces opgenomen zijn en dat aan de basis heeft gelegen van mijn voorgenomen en geconsulteerde besluit¹¹.

In de consultatie zijn reacties binnengekomen van de consumentenorganisaties verenigd in het Locov, DOVA/IPO, NS, FMN en van Stichting 113 zelfmoordpreventie. Uit de consultatie blijkt in het algemeen steun voor de meeste onderdelen van het voornemen. Op enkele aspecten zijn adviezen of suggesties ingebracht die een andere lijn voorstaan. Mijn beoordeling hiervan heeft ertoe geleid dat ik in het definitieve besluit de informatie-indicatoren «aantal aanrijdingen overweggebruikers» en «aantal arbeidsveiligheidsincidenten» in het prestatiegebied Veiligheid behoud in plaats van deze te laten vervallen. Op de website van het Locov kunt u desgewenst de inbreng van de consumentenorganisaties en de reactie van lenW daarop vinden. Op de website overheid.nl kunt u de inbreng van de overige partijen en mijn reactie daarop vinden.

Opvolging aanbevelingen winterweerevaluatie ProRail en NS

Mijn voorganger heeft uw Kamer op 30 juni jl. geïnformeerd over de uitkomsten van de door ProRail en NS uitgevoerde evaluatie van het winterweer in februari 2021¹². Met deze brief geef ik gevolg aan de toezegging om uw Kamer nog dit jaar te informeren over de opvolging van de aanbevelingen. In aanvulling op de reguliere voortgangssprekken, hebben ProRail en NS mij recentelijk per brief geïnformeerd over de status van de verbetermaatregelen. Deze deel ik nu met uw Kamer¹³.

We staan aan de vooravond van een nieuwe winter. Reizigers en overige gebruikers van het spoor mogen verwachten dat ProRail en NS er alles aan doen om de impact van winters weer op het spoor te beperken. ProRail en NS hebben geleerd van de langdurig verstoorde situatie op het spoor in februari dit jaar, waar reizigers en verladers de dupe van werden. Beide geven aan dat zij vanaf aankomende winter bij vergelijkbare uitzonderlijke weersomstandigheden verwachten dat zij de periode om de dienstregeling weer op te starten kunnen verkorten. ProRail en NS beschrijven in bijgevoegde brieven welke maatregelen zij daartoe hebben genomen. Ik licht hieronder enkele maatregelen uit.

Met inachtneming van de verbetermaatregelen uit de evaluatie heeft ProRail de 100% wisselverwarmingsinspectie in oktober voltooid. Uit de wisselverwarmingsinspectie is gebleken dat er nog herstelacties nodig waren om te zorgen dat een landelijk uitgedunde dienstregeling (LUD) gereden kan worden bij extreme winterse omstandigheden. ProRail heeft de herstelacties daartoe in gang gezet en mij na het verzenden van haar brief nog laten weten dat er al veel herstelacties zijn afgerond. Daarmee acht ProRail het rijden van een LUD inmiddels wel mogelijk. Waar nog herstelacties nodig zijn, heeft ProRail beheersmaatregelen getroffen om verdere (rest)risico's zo veel mogelijk te beperken. ProRail monitort de wisselverwarmingskasten voorafgaand en tijdens het winters weer, zet gericht extra sneeuwpluigen in gedurende winterse dagen en zal indien nodig handmatig installaties inschakelen. Voor het goederenvervoer zijn er dusdanig veel aandachtspunten bij het functioneren van de wisselverwarmingen dat ProRail vol inzet op aanvullende beheersmaatregelen om

¹⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹² Kamerstuk 29 984, nr. 932.

¹³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

maximaal goederenvervoer mogelijk te houden onder winterse omstandigheden. Deze problematiek is reeds in beeld bij het verbeteren van de staat van de infrastructuur op de Havenspoorlijn.

ProRail heeft daarnaast haar interne processen onder de loep gehouden en aangescherpt. Zo zijn er kaders ontwikkeld voor betere prioritering van de herstelwerkzaamheden bij grote verstoringen, richtlijnen opgesteld voor herprioritering van storingen als bijgestuurd moet worden, en teams in het leven geroepen om sturing te geven aan het storingsherstel. Ook heeft ProRail zich ingezet om communicatie- en informatievoorziening aan regionale en goederenvervoerders rondom winterse omstandigheden te verbeteren. Zo zullen zij eerder en beter door ProRail worden geïnformeerd in voorbereiding op, en tijdens het afschalen van de infrastructuur bij winterse omstandigheden.

NS heeft onderzoek gedaan naar uitval van materieel tijdens de afgelopen winterse periode met als doel de oorzaken hiervan weg te nemen of te mitigeren. Het verbeteren van deze «winterhardheid» van materieel draagt bij aan het ook onder extremere weersomstandigheden kunnen bieden van een betrouwbare dienstregeling voor de reiziger. De werkwijzen van controles en behandeling van sneeuwaanhechting aan draaistellen en instaptredes van treinen zijn aangescherpt om storingen te verminderen en onveilige situaties bij het in- en uitstappen zo veel mogelijk te voorkomen. Daarnaast heeft NS ook kaders ontwikkeld waarmee de zogenaamde «dooistraten» effectiever kunnen worden ingezet, en wordt verder onderzoek gedaan naar eventuele uitbreiding hiervan.

Voor de langere termijn onderzoekt ProRail, samen met alle vervoerders, de mogelijkheden om een uitgedunde dienstregeling te rijden waarvoor minder infrastructuur (met name wissels) gebruikt hoeft te worden. ProRail verwacht de resultaten in de loop van volgend jaar. Ik vraag ProRail en NS om over de voortgang van deze en andere nog openstaande verbetermaatregelen te rapporteren in hun halfjaarverantwoording over de eerste helft van 2022, die uw Kamer komend najaar ontvangt.

Opvolging motie Grinwis en Boulakjar

Op 1 juli jl. is door de Kamerleden Grinwis en Boulakjar een motie ingediend (Handelingen II 2020/21, nr. 96, item 12) waarin de regering met NS, ProRail en de regionale vervoerders wordt opgeroepen om na te gaan op welke wijze werkprocessen kunnen worden aangepast en daarbij van elkaar kan worden geleerd, zodat het opstarten van de dienstregeling bij storingen, waaronder winterweer, voortaan sneller kan verlopen¹⁴. Ik heb ProRail de opdracht gegeven om hier samen met regionale vervoerders en NS invulling aan te geven om te bezien of – in aanvulling op de reeds doorgevoerde verbeteringen naar aanleiding van de evaluatie – verdere verbeteringen geïdentificeerd kunnen worden door het gesprek te voeren over elkaars processen. ProRail heeft reeds gesproken met reizigersorganisatie Rover over verbetermogelijkheden die zij vanuit reizigersperspectief zien. Ik verwacht uw Kamer nader te kunnen informeren in het voorjaar.

Audit gewijzigde prestatie-indicatoren vervoerconcessie

In het kader van de uitgevoerde midterm review heb ik in overleg met NS de vervoerconcessie op onderdelen geactualiseerd. Hierover heb ik uw Kamer in december 2020 geïnformeerd¹⁵. Onderdeel van die actualisatie was de start van twee gewijzigde prestatie indicatoren vanaf 1 januari

¹⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 936.

¹⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 917.

2021: de prestatie-indicator «gebruiksvriendelijke reisinformatie», waarmee wordt gemeten of verstoringen juist en tijdig aan reizigers worden gecommuniceerd en of hen handelingsperspectief wordt geboden. En de prestatie-indicator «aantal drukke treinen per werkweek in de spits HRN», waarmee effectievere sturing mogelijk is op het aantal te volle treinen in de spits.

Naar aanleiding van de wijziging heb ik een onafhankelijk extern bureau gevraagd een audit te laten uitvoeren op de twee gewijzigde prestatie-indicatoren. Hierbij lag de focus op de definitie van de prestatie indicatoren. U vindt de resultaten van de audit in het bijgevoegde rapport bij deze brief. De uitkomsten van de audit zijn positief; de definities zijn helder, concreet en niet-multi-interpretabel. Dit is van belang voor een effectieve sturing van IenW op de concessie. De reiziger is er van verzekerd dat deze belangrijke prestatie-indicatoren goed wordt gemeten hetgeen het OV-product voor de reiziger ten goede komt. Daarbij is een aantal aanbevelingen gedaan om de definities aan te scherpen, deze zullen worden opgevolgd door NS.

In de eerder genoemde brief aan uw Kamer van december 2020 heb ik aangekondigd met NS in gesprek te zullen gaan over de verbetering van de methodiek die NS hanteert om te komen tot een inzet van bodem- en streefwaarden voor prestatie-indicatoren. Begin 2022 start een onafhankelijk extern bureau met het onderzoek hiervoor.

Stand van zaken amendement beter internet in de trein

Mijn voorganger heeft uw Kamer in oktober 2020¹⁶ geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar een betere internetverbinding in de trein. Aanleiding voor het onderzoek was het amendement van de leden Amhaouch en Van Der Graaf over een betere internetverbinding in de trein¹⁷. De besteding van de beschikbaar gestelde gelden richt zich, conform de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport, op het verbeteren van de aanmeldprocedure voor Wifi in de trein, het onderzoek naar de EU-subsidie voor de «Gigabit» trein en de aanpak van een nader te bepalen aantal knelpunten.

In opvolging van de toezegging van mijn voorganger, informeer ik uw Kamer over de voortgang.¹⁸ ProRail is gestart met het ontwikkelen van een actieplan voor het verbeteren van de mobiele dekking. Alle belangrijke stakeholders (zoals mobiele operators, uitbaters van masten en opstelpunten en vervoerders) zijn hierbij betrokken. Daarnaast is ProRail gestart met het opstellen van een plan voor de realisatie van de «Gigabit train» op een grensoverschrijdend spoortraject, op basis van een door de EU verstrekte subsidie. De «Gigabit train» verzekert reizigers van grensoverschrijdende (hoge)snelheidstreinen (mobiele) verbindingen die vergelijkbaar zijn met thuis en op het werk. ProRail verwacht de oplevering van beide producten op 1 juli 2022. Op basis van de uitkomsten zal de verdere aanpak voor beide onderzoeksitems worden bepaald.

NS zal in het tweede kwartaal van 2022 de functionaliteit «single sign-on» opleveren. Hiermee hoeft een reiziger die eenmaal is ingelogd op het WiFi netwerk van NS bij een overstap naar een andere NS trein geen extra handelingen meer te verrichten om gebruik te kunnen blijven maken van WiFi in de trein. In het rapport is ook de suggestie gedaan om één wifi-netwerk te ontwikkelen voor het hele openbaar vervoer (te beginnen

¹⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 904.

¹⁷ Kamerstuk 35 300 A, nr. 9.

¹⁸ Kamerstuk 32 404, nr. 104.

in de treinen). NS heeft hierover aangegeven eerst meer onderzoek te willen doen naar de ervaringen en verwachtingen van reizigers van Wifi in de treinen van NS.

Subsidieverlening Rover 2022–2024

IenW verstrekt twee subsidies aan Reizigersvereniging Rover. Eén voor de beleidsondersteuning van Rover (sinds 2000) en één voor OV ombudsman (sinds 2008). Beide subsidies zijn opgenomen in de Rijksbegroting en lopen steeds voor een periode van drie jaar. Eind 2021 loopt de huidige subsidieperiode af. In 2020 zijn beide subsidies geëvalueerd. De rapportages hierover zijn op 11 mei 2021 gedeeld met uw Kamer.¹⁹ Uit de evaluatie is gebleken dat beide organisaties goed werk verrichten in het behartigen van het reizigersbelang. Dit wordt gewaardeerd in de OV sector. Beide subsidies worden daarbij doeltreffend en doelmatig aangewend. Ik ben dan ook voornemens om beide subsidies opnieuw te verlenen voor een periode van 3 jaar (2022–2024). De aanvraagprocedure hiervoor is inmiddels gestart.

Tot slot

Het personen- en goederenvervoer per spoor staat voor diverse uitdagingen. Grote uitdagingen. Om het huidige hoge prestatieniveau te kunnen blijven vasthouden moeten we er allemaal de schouders onder zetten. ProRail, NS en alle andere vervoerders en al hun medewerkers doen daarvoor hun uiterste best. Om Nederland mobiel en bereikbaar te houden, ook in tijden van crisis, is dat hard nodig. De plannen van NS en ProRail liggen er om hier uitvoering aan te geven. Mijn waardering gaat uit naar de medewerkers van NS en ProRail en alle anderen werkzaam in de OV sector.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg

¹⁹ Kamerstuk 23 645, nr. 752.