

formele programma al gestart met verbeteracties. NS en ProRail hebben vervolgens alles op alles gezet om aan de hand van de vastgestelde scope en afbakening nog voor de zomer met plan van aanpak te komen. Het programma is ingedeeld in drie werkstromen.

Deze werkstromen zijn gebaseerd op de drie hoofdoorzaken achter de tegenvallende prestaties in 2023²: tijdelijke snelheidsbeperkingen, tekorten aan beschikbaar materieel en hinder tijdens werkzaamheden. ProRail en NS hebben al eerder toegelicht wat de hoofdoorzaken van de tegenvallende prestaties zijn op het Hoofdrailnet (HRN)³ en op de Hogesnelheidslijn (HSL)⁴.

Tijdelijke snelheidsbeperkingen

Bij defecten aan het spoor blijven de treinen zoveel mogelijk rijden om hinder voor de reizigers te minimaliseren. Een tijdelijke snelheidsbeperking (TSB) kan dan worden toegepast om de veiligheid te waarborgen. Er zijn op dit moment meerdere impactvolle TSB's van kracht. Zo gelden op de hogesnelheidslijn (HSL) meerdere TSB's vanwege constructiefouten bij de aanleg van viaducten. Binnen de werkstroom TSB's richt ProRail zich vooral op het versneld oplossen van de oorzaken achter de TSB's. Daarnaast verzachten ProRail en NS de impact door waar relevant en mogelijk TSB's tijdelijk op te nemen in de dienstregeling. Dit is met nadruk een tussenoplossing om te zorgen voor een betrouwbare dienstregeling voor de reiziger. Het ministerie van IenW heeft benadrukt dat dit in geen geval mag leiden tot een verminderde inzet op het oplossen van achterliggende oorzaken. Een onderdeel hiervan is een strak afwegingskader voor het opnemen van TSB's in de dienstregeling. Hiernaast ontwikkelt ProRail een nieuwe procedure voor verscherpte sturing en monitoring op TSB's.

Beschikbaar materieel

In de tweede helft van 2023 ontstonden tekorten aan beschikbaar treinmaterieel, met name door een verhoogd aantal defecten in combinatie met een tekort aan onderhoudspersoneel. Op de HSL-Zuid waren er bovendien problemen met de instroom van de intercity nieuwe generatie (ICNG) treinen. Binnen deze werkstroom

² Kamerstuk 29984, nr. 1181

³ Kamerstukken 29984-1181

⁴ Kamerstukken 29984-1201

richt NS zich vooral op het minimaliseren van de impact van de jaarlijkse defectenpiek in het najaar. Het gaat hierbij om het voorkomen van defecten door onder andere technische aanpassingen en het preventief vervangen van onderdelen, het beperken van de impact van defecten door het vergroten van de capaciteit om defecten weg te werken en het vroegtijdig acteren op defecten. Tot slot zal NS onverminderd inzetten op de reinheid van het materieel om het reiscomfort te verhogen.

Betrouwbare dienstregeling en informatievoorziening tijdens werkzaamheden

Het aantal werkzaamheden aan het spoor neemt toe en deze werkzaamheden moeten ook vaker overdag en buiten de vakantieperioden plaatsvinden. Werkzaamheden leiden tot een vermindering van beschikbaarheid van de infrastructuur, waardoor gekozen moet worden tussen minder treinen laten rijden of treinen dichters op elkaar laten rijden. Als treinen dichters op elkaar rijden, dan hebben verstoringen al snel een grotere impact. Binnen deze werkstroom ontwikkelen ProRail en NS een afwegingskader en werkwijze om te komen tot een optimale dienstregeling bij werkzaamheden. Hierbij zal aandacht zijn voor tijdige en goede reizigerscommunicatie.

Boetebesteding ProRail en NS

De geldsom die ProRail en NS betalen voor het niet behalen van de bodemwaarde van de prestatie-indicator voor de HSL zal ook conform de afspraken in de concessies, in samenspraak met de consumentenorganisaties, door de concessieverlener (lees: het ministerie van IenW) worden bestemd en ingezet voor de reizigers op het hoofdrailnet. Het verzoek van Kamerlid Van Dijk (NSC) om de boete aan ProRail in te zetten voor het verbeterprogramma en de motie van Kamerlid Heutink (PVV) die de regering verzoekt om de boete aan NS te besteden aan bodycams zal aan de consumentenorganisaties worden voorgelegd (Kamerstuk 23645, nr. 820). Wanneer het formele proces voor de boetebesteding is doorlopen, wordt hierover een besluit genomen. Vervolgens wordt uw Kamer over de uitkomst geïnformeerd.

In het tweede kwartaal van 2025 zal gekeken worden of het programma afgerond kan worden of dat een verlenging nodig is om alle doelstellingen te bereiken. Uw Kamer zal daar via de halfjaarverantwoording van 2025 over worden geïnformeerd.

Relatie treindiensten voor derden en open toegang

De hoofdrailnetconcessie 2025 – 2033 voorziet, net als de huidige concessie, in de mogelijkheid voor derde partijen (waaronder decentrale overheden) om rechtstreeks bij NS een verzoek in te dienen voor het uitvoeren van een additionele treindienst, bovenop het gevraagde volume in de concessie⁵. NS maakt in geval van dergelijke verzoeken, en voor zover een dergelijke treindienst maakbaar is en niet ten koste gaat van andere concessiebepalingen, inzichtelijk welke kosten hieraan verbonden zijn. Indien de additionele treindienst wordt afgenomen, dan wordt deze onderdeel van de concessie, waarmee de eisen van de HRN-concessie ook voor deze aanvullende treindiensten gelden. Een voorbeeld van een additionele dienst onder de huidige concessie is de nachttrein Amsterdam – Hilversum – Utrecht, die sinds december 2023 rijdt op vrijdag- en zaterdagnacht op verzoek van de gemeente Hilversum.

Vanwege de opentoeegangsdiensten die meerdere vervoerders hebben gemeld⁶, wil het ministerie van IenW de relatie tussen open toegang en aanvullende HRN-diensten op verzoek van derden verduidelijken. Het ministerie van IenW ziet immers potentie voor open toegang als aanvulling op het concessievervoer.⁷ Als NS of een andere vervoerder een dergelijke aanvullende treindienst al rijdt in open toegang, of dat op korte termijn gaat doen, dan is het naar mening van het ministerie van IenW niet de bedoeling dat deze worden opgenomen in het volume van de Hoofdrailnetconcessie. Als een aanvullende treindienst niet in open toegang tot stand komt, dan kan NS *wel* op grond van artikel 42 van de HRN-concessie 2025-2033 worden verzocht om deze treindienst onder de concessie te rijden. Dit kan voorkomen als bijvoorbeeld een opentoeegangsdienst onvoldoende rendabel blijkt. NS kan zich vinden in deze interpretatie van het betreffende artikel in de concessie.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
C.A. Jansen

⁵ Kamerstukken II Vergaderjaar 2022-2023 29984, nr. 1126

⁶ Kamerstukken II Vergaderjaar 2021-2022 29984, nr. 989

⁷ IENW/BSK-2022/102888