

## **Zienswijze consumentenorganisaties en reactie ProRail op hoofdlijnen Beheerplan 2022 en 2023**

Dit document is gebaseerd op de adviesvraag van ProRail over de hoofdlijnen voor het beheerplan voor 2022 en 2023, de zienswijze van de consumentenorganisaties in het Locov en de reactie van ProRail op de zienswijze.

Kenmerk ProRail: VT20160142-1167882800-1460

Kenmerk Locov: Locov 2021-175393

Per thema worden de opmerkingen/adviezen van de consumentenorganisaties gegeven gevolgd door de reactie van ProRail.

### **Relatie ZBO-vorming**

#### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij constateren dat opnieuw een meerjarig beheerplan wordt voorgesteld. Wij juichen de meerjarige doorkijk toe maar zijn van mening dat u verplicht bent elk jaar een beheerplan op te leveren nu de wetgeving voor de omvorming tot een ZBO nog niet is goedgekeurd door het parlement. Wij adviseren daarom het beheerplan alleen vast te stellen voor 2022 (met behoud van de meerjarige doorkijk) en volgend jaar de Hoofdlijnen Beheerplan 2023 voor te leggen ter advisering, inclusief meerjarige doorkijk.

#### **Reactie ProRail**

ProRail heeft van de staatssecretaris toestemming gekregen om het experiment dat in 2020 - 2021 is ingezet te herhalen voor 2022 - 2023. Een verzoek daaromtrent om te voldoen aan art. 46 lid 1 en lid 4 is gehonoreerd. ProRail heeft hierbij zelf aangegeven de totstandkoming van een bijstellingsdocument anders op te pakken dan voor 2021 het geval was. Los van de ZBO vorming is ProRail een groot voorstander van een 4-jarig plan omdat dat beter aansluit bij de langere termijnplanning en doorloop van de ProRail werkzaamheden.

### **Meerjarig beheerplan**

#### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij vinden het, ook indien de ZBO-vorming doorgaat, van belang dat het meerjaren beheerplan jaarlijks wordt geactualiseerd en dat wij hierover jaarlijks kunnen blijven adviseren. Wij adviseren u daarom volgend jaar de Hoofdlijnen Beheerplan 2023 voor te leggen ter advisering, inclusief meerjarige doorkijk.

#### **Reactie ProRail**

Zie bovenstaand antwoord.

## **Woningbouw**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

De bereikbaarheid staat niet alleen ook onder druk door het grote tekort aan woningen, maar ook door de omvangrijke woningbouwplannen die nodig zijn om dit tekort op te lossen. Wij zien meer openbaar vervoer als een oplossing van genoemde maatschappelijke vraagstukken. Zo maakt meer openbaar vervoer niet alleen de genoemde woningbouwplannen mogelijk maar wordt het ook mogelijk deze in hogere dichtheden te bouwen. Vermeldenswaard is ook de leefbaarheid van (binnen)steden en het beleid dat daarom in grote steden wordt gevoerd om te komen tot een meer autoluwe inrichting. Dit zal leiden tot een grotere vraag naar openbaar vervoer.

### **Reactie ProRail**

Eens. We maken de aanpassing: "... want ondanks eventuele temporisering van groei, staat de bereikbaarheid van Nederland in de toekomst onder druk door diverse ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei, klimaatverandering, verdere verstedelijking en de grote woningbouw opgave."

## **Lange termijnontwikkeling**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij steunen uw inzet op het verder ontwikkelen van een concrete lange termijn visie over welke investeringen in logistiek, technologie, infrastructuur en stations nodig zijn voor de toekomst. Wij hebben echter zorgen dat in de afgelopen jaren hier nauwelijks MIRT-planstudies voor zijn gestart. In onze ogen is hier een inhaalslag nodig gezien de tijd die nodig is voor uitwerking van plannen en realisatie. Wij vragen u inzichtelijk te maken welke doorlooptijden nodig zijn tot realisatie van de projecten uit het Toekomstbeeld OV 2040 en welke planstudies hiervoor zouden moeten starten gedurende de looptijd van het beheerplan om in 2030 voldoende capaciteit en kwaliteit te kunnen bieden voor de vervoervraag die is voorzien op basis van o.a. de afspraken in het Klimaatakkoord. Wij vragen u verder inzichtelijk te maken op welke wijze ProRail projecten ook zonder MIRT-planstudie al zo ver kan voorbereiden dat bij positieve politieke besluitvorming over de start van een MIRT-planstudie er door de voorbereiding reeds maximale tijdswinst is geboekt.

### **Reactie ProRail**

We kijken elk jaar samen met het ministerie naar de indiening van het BO MIRT. Daarnaast werken we in TBOV 2040 verder aan een vervolgplan waarin ook studies worden opgepakt voor de lange termijn. Hiermee worden er al zaken voorbereid om in te brengen in de BO MIRT cyclus. Voor de middellange termijn worden de productstappen op landelijke samenhang ook meegenomen in het MLT proces en studies opgestart.

## **Logistieke maatregelen**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Om capaciteit en kwaliteit toe te voegen overweegt u enkele logistieke maatregelen: homogeniseren van treinverkeer; lagere snelheidsverschillen en minder logistieke afhankelijkheden (lagere complexiteit van het systeem). Homogeniseren en lagere snelheidsverschillen kunnen leiden tot langere reistijden. Minder logistieke afhankelijkheden kunnen leiden tot extra overstappen voor reizigers. Meer treinen op hetzelfde spoor kunnen leiden tot impact op de punctualiteit en grotere impact bij verstoringen. Wij vinden dat niet alleen capaciteit maar ook kwaliteit van de dienstregeling centraal moet staan. De door u genoemde logistieke maatregelen kunnen in sommige gevallen slecht uitpakken voor de reiziger. Gezien de voorziene grote groei van het aantal reizigers zijn daarom vooral capaciteitsuitbreidingen noodzakelijk zodat ook de huidige kwaliteit (reistijd, spreiding over het uur, etc.) bij hogere frequenties geboden kan blijven worden. Wij maken daarom een voorbehoud bij de voorgestelde logistieke maatregelen. Wij zullen als u concrete voorstellen hebt hier separaat over adviseren.

### **Reactie ProRail**

Voor ProRail staat naast het vergroten van de capaciteit, de kwaliteit van de dienstregeling uiteraard ook centraal. De genoemde cijfers zijn gebaseerd op de IMA en de IMA is beleidsarm. Hier zijn nog geen ambities in verwerkt.

## **STEV**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij onderschrijven de noodzaak om een fundamentele systeemkeuze te maken voor de tractie-energievoorziening. Wij merken op dat hier de afgelopen jaren al onderzoek door ProRail naar gedaan is. Onduidelijk is welk extra onderzoek nog nodig is. Wij vragen u daarom in het Beheerplan een concrete roadmap op te nemen voor de besluitvorming. Wij vinden spoedige besluitvorming van belang, omdat hiermee ook meer kansen ontstaan voor combinaties van werkzaamheden in het kader van PHS, functiehandhaving en implementatie van ERTMS. Zo kan de hinder worden beperkt en mogelijk kosten worden bespaard.

### **Reactie ProRail**

We houden bij het opstellen van het definitieve beheerplan rekening met deze opmerking.

## **ATO roadmap**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij zijn blij met de komst van een ATO Roadmap. Wij vragen u daarbij verbeteringen voor de reiziger centraal te stellen. Dus verbeteringen die bijdragen aan meer capaciteit en/of betrouwbaarheid of die nieuwe aantrekkelijke dienstregelingsconcepten mogelijk maken.

### **Reactie ProRail**

ProRail werkt voor de roadmap samen met diverse reizigers- en goederenvervoerders. Het primaire doel van ATO is verhoging van de capaciteit. Daarnaast zijn bijvoorbeeld betrouwbaarheid en punctualiteit belangrijke elementen in de ontwikkeling van ATO.

## **Masterplanproces**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij ondersteunen het werken met een Masterplan waarbij u zeven jaar vooruitkijkt als het gaat om integraal plannen van productstappen en werkzaamheden aan het spoor. Het is ook goed dat u hierover twee maal per jaar marktpartijen consulteert en dilemma's deelt. Wij zouden graag met u verkennen of en hoe ook de consumentenorganisaties hierbij betrokken kunnen worden. Wij denken dat meer inzicht in uw dilemma's ons kan helpen om te komen tot betere advisering richting de vervoerder in het kader van de jaardienstregeling.

### **Reactie ProRail**

Wij gaan hierover graag het verkennende gesprek aan met u, want ook wij vinden het goed als de consumentenorganisaties hierover geïnformeerd worden en stellen prijs op uw suggesties. Wij nemen hierover contact met u op.

## **Baanlichaam**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

U geeft aan dat voor de productstap ETMET-ROSA (6 Intercity's op de corridor Arnhem-Schiphol-Leiden-Rotterdam) nog een risicobeoordeling moet plaatsvinden en pas op basis daarvan kan worden bepaald of deze gereden kan worden of dat er eerst korte- en of lange termijn maatregelen moeten genomen. Wij adviseren u dit soort risicobeoordelingen in het vervolg op een eerder moment te doen. De adviesprocedure met de vervoerder voor de jaardienstregeling 2022 met deze productstap is immers reeds doorlopen.

### **Reactie ProRail**

Klopt, in het MLT proces worden nu vooraf de beoordelingen gedaan, we zijn hier bezig met een inhaalslag.

## **Baanlichaam**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Het is zorgelijk dat de conditie van het baanlichaam bepalend kan zijn of een dienstregeling kan worden gereden, ook als er qua capaciteit op het spoor geen knelpunt is. Wij constateren dat de laatste jaren op meerdere trajecten issues zijn geweest rond de fundering van het spoor die hebben geleid tot (vaak langdurige) tijdelijke snelheidsbeperkingen (zoals recent rond Culemborg en tussen Roosendaal en Dordrecht) of die er voor hebben gezorgd dat gewenste dienstregeling-

wijzigingen niet uitvoerbaar bleken wat bovendien pas laat in het planstudie proces inzichtelijk werd.

Ons zijn onder meer knelpunten bekend op de trajecten Amsterdam-Utrecht, Zwolle-Kampen, Leiden-Utrecht, Leeuwarden-Sneek en Groningen-Zuidbroek. Nu treinen steeds zwaarder worden (waar vervoerders nauwelijks op kunnen sturen gezien de Europese marktstandaarden), frequenties hoger worden en op meerdere trajecten ook wensen zijn voor snelheidsverhoging verdient dit onderwerp meer aandacht.

Wij ondersteunen het ontwikkelen van een risicokaart en het verfijnen van de rekenmethodiek maar zijn van mening dat dit slechts tijdelijke maatregelen zijn en dit geen structurele oplossing biedt. Wij adviseren u een analyse van de knelpunten op het hele netwerk en (mogelijke) oplossingsrichtingen te maken en een voorstel voor aanpak. Doel moet zijn dat de fundering van het spoor op orde komt zodat er geen beperkingen meer hoeven te worden opgelegd aan het spoorvervoer. Wij adviseren u inzichtelijk te maken welke financiële middelen hiervoor nodig zijn en te onderzoeken in hoeverre maatregelen kunnen meeliften bij voorziene functiehandhaving en functiewijzigingsprojecten om hinder te beperken en kosten te besparen.

Tenslotte zou u met uw Europese koepel EIM kunnen kijken hoe u gezamenlijk het issue van de steeds zwaardere treinen agendeert bij treinfabrikanten, zij zijn immers onderdeel van de oplossing.

### **Reactie ProRail**

Wij zijn het met u eens dat dit zorgelijk is, daarom zijn we ook een programma gestart en zijn deze onderzoeken aan het doen en de gesprekken met de sector hierover aan het voeren. Ook in Europees verband is er aandacht voor.

## **Versterken baanlichaam Culemborg**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Het versterken van het baanlichaam bij Culemborg zal in 2022 grote impact hebben op de reizigersdienst. Wij vragen u om tijdig overleg over de alternatieve reismogelijkheden voor reizigers. Ook constateren wij dat in het kader van Toekomstbeeld OV 2040 de transferproblematiek op station Culemborg is onderzocht. Wij vragen u zo mogelijk de oplossing van dit transferknelpunt mee te nemen bij de werkzaamheden in 2022 om zo de hinder van werkzaamheden voor reizigers te verminderen.

### **Reactie ProRail**

Het beleid van ProRail is om werkzaamheden altijd zo maximaal mogelijk te combineren mits het ministerie van IenW akkoord is met de investering. De impact van werkzaamheden nemen we mee in de gebruikelijke overleggen met vervoerders over de jaardienstverdeling. Minimaliseren van de reizigershinder is onderdeel van deze gesprekken.

## **Derde spoor Zevenaar-Ruhr**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij hebben grote zorgen over de beschikbaarheid van het traject Arnhem-Ruhrgebied naar aanleiding van uw melding over variant 2 van de werkzaamheden rond Friedrichsfeld. Een keuze door DB Netz voor deze variant zou betekenen dat er vanaf najaar 2024 sprake is van een buitendienststelling van 80 weken van de belangrijke corridor Arnhem-Ruhrgebied. Dit zou niet alleen op deze corridor maar ook rond Eindhoven zorgen voor langdurige hinder. Wij delen uw analyse dat deze variant de beschikbaarheid van het spoor onder grote druk zet. Wij gaan er vanuit dat u maximaal zult inzetten op hinderbeperking en vragen u ons te informeren over de voortgang.

### **Reactie ProRail**

Wij zetten ons inderdaad maximaal in voor hinderbeperking en informeren u over de voortgang. We zullen de laatste stand van zaken meenemen in het definitieve beheerplan.

## **IC Berlijn**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij vragen wanneer besluitvorming voorzien is over de inframaatregelen rondom Oldenzaal voor versnelling van de IC-Berlijn in 2024. Wij merken op dat de werkzaamheden in Oldenzaal nog niet worden genoemd op blz. 20 bij de plannen voor 2023 en ook niet in bijlage I. Wel wordt hier gesproken over vernieuwing van het emplacement Oldenzaal. Wij vragen u waar mogelijk werkzaamheden bij Oldenzaal te combineren om zo hinder voor reizigers te beperken.

### **Reactie ProRail**

Daar waar mogelijk probeert ProRail werkzaamheden te combineren, maar dit is uiteraard afhankelijk van voorbereidende werkzaamheden en de timing daarvan. Dit wordt opgepakt in de optimalisatie van de werkzaamheden door de gebiedsteams van ProRail.

## **IC Berlijn**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij merken op dat naast Oldenzaal eerder ook sprake was van aanpassing van station Deventer om de versnelling van IC Berlijn in 2024 mogelijk te maken. Wij vragen daarom wat de stand van zaken is van de benodigde aanpassing van station Deventer.

### **Reactie ProRail**

De aanpassingen te Deventer maken onderdeel uit van hetzelfde project als de andere randvoorwaardelijke inframeetregelen voor de versnelde IC Berlijn tussen Oldenzaal en Hengelo-grens. Daar waar mogelijk probeert ProRail werkzaamheden te combineren, maar is uiteraard afhankelijk van voorbereidende werkzaamheden en de timing daarvan. Dit wordt opgepakt in de optimalisatie van de werkzaamheden door de gebiedsteams van ProRail.

## **Utrecht-Frankfurt**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij juichen het onderzoek naar frequentieverhoging en reistijdverkorting naar Düsseldorf / Frankfurt via Arnhem toe. Wij adviseren hierbij ook de verbinding met Munchen en Basel te betrekken. Wij nemen kennis van het voornemen om ook onderzoek te doen naar aanlanding op Amsterdam Zuid. Wij merken op dat de vervoervraag van reizigers mede bepalend moet zijn voor deze eventuele routewijziging. Wij adviseren u daarom ook te kijken of op basis van een marktanalyse naar de vervoervraag bediening van Amsterdam Centraal mogelijk kan blijven (bijvoorbeeld door realisatie van 10e spoor). Tevens adviseren wij u in het onderzoek ook de optie mee te nemen om de internationale trein vanaf Amsterdam Zuid door te laten rijden naar Den Haag Centraal. Wij worden graag betrokken bij het onderzoek.

### **Reactie ProRail**

ProRail gebruikt inderdaad ook vervoerwaarde als belangrijke maatstaf bij logistieke en investeringskeuzes. Tot nog toe is ons beeld dat de keuze tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid niet tot onderscheidende verschillen in vervoerwaarde leidt. Bredere keuzes in het netwerk, capaciteit van infrastructuur en treinen, exploitatie door vervoerder en ook de wens Schiphol te bedienen spelen een rol. Wij zullen uw suggesties meenemen in het te starten onderzoek. Vergelijkbare vragen spelen overigens ook op termijn 2030/2040 in Toekomstbeeld OV.

## **KGOV Roosendaal-Antwerpen**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Intentie is om de frequentie van de stoptrein Roosendaal – Antwerpen te verhogen naar 2x per uur zodra de infrastructuur daarvoor geschikt is. Wij vragen welke stappen ProRail gaat zetten om de infrastructuur in 2022 geschikt te maken. Indien besluitvorming van IenW nodig is vragen wij wanneer dit besluit wordt genomen. Wij merken op dat het onwenselijk is als deze frequentieverhoging afhankelijk wordt gemaakt van de implementatie van ERTMS op dit traject aangezien dat pas rond 2028 is voorzien.

### **Reactie ProRail**

In samenspraak met IenW, vervoerders en regionale partners is geconstateerd dat het niet opportuun is om vóór realisatie van ERTMS op dit baanvak aanvullende maatregelen in de

infrastructuur te realiseren. Met partijen onderzoekt ProRail het perspectief voor de gewenste productverbetering. Deze productstap is nog niet door een vervoerder in de MLT ingediend.

## **KGOV Hamont-Weert**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Voor de verbinding Weert – Budel – Hamont is een quick scan geweest. Welke vervolgstappen worden in 2022 uitgevoerd door ProRail om deze verbinding te realiseren?

### **Reactie ProRail**

ProRail is in afwachting van verdere stappen. Het gesprek tussen Ministerie en Belgische partners over bijvoorbeeld de business-case loopt. Deze regionaal gewenste productverbetering is ook onderdeel van Toekomstbeeld OV. KGOV Coevorden-Nordhorn.

## **KGOV Coevorden-Nordhorn**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij missen de verbinding Coevorden-Nordhorn in het concept beheerplan en vragen deze toe te voegen aangezien voor zover bij ons bekend deze verbinding de komende periode ook beschikbaar zal komen voor de reizigersdienst.

### **Reactie ProRail**

Wij gaan dit verwerken in de tekst van het definitieve beheerplan.

## **Verbeteringen stations**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

De komende jaren op diverse stations verbeteringen worden doorgevoerd. Wij vragen u de lijst met stations te actualiseren. Wij hebben namelijk het beeld dat een aantal van deze projecten reeds afgerond zijn. Van een aantal andere projecten hebben wij nog geen inzicht wat precies de plannen zijn. Wij worden hierover graag door u geïnformeerd zodat wij kunnen bezien of over specifieke projecten participatie vanuit de consumentenorganisaties wenselijk is. Voor de stations waarvoor planvorming loopt zijn wij benieuwd naar de stand van zaken van station Amsterdam Sloterdijk. Wij zien veel kansen dit station te verbeteren zodat het aangenamer wordt voor reizigers en reizigers niet meer worden geconfronteerd met een wirwar aan OV-chip poortjes.

### **Reactie ProRail**

De lijst van station verbeteringen is een levend document en wordt continu bijgesteld. Het kan dan ook kloppen dat sommige stations inmiddels in een afrondende fase zijn zoals Station Alkmaar Noord en Castricum. Deze twee zullen we dan ook uit de lijst verwijderen. Overigens is het



overzicht in het Beheerplan niet uitputtend. Graag gaan we met u in gesprek over uw ideeën voor Amsterdam Sloterdijk.

## **Faciliteren groei**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

In 2020 is een eerste versie opgeleverd van een dashboard waarin te zien is, hoe en met welke productstappen de 30% groei wordt gerealiseerd. De consumentenorganisaties zijn benieuwd naar dit dashboard en vragen dit toegankelijk te maken via uw website.

### **Reactie ProRail**

Dit dashboard is nog in ontwikkeling en nog niet geschikt om te publiceren.

## **Sanering Zeeland**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij vragen of bij de sanering Zeeland rekening wordt gehouden met de wens om in de toekomst met twee snelle IC's en twee Sprinters te rijden op dit traject gecombineerd met het goederenvervoer. Wij constateren dat wachtsporen op dit traject niet overal 740 meter lang zijn. Omdat wij verwachten dat in de toekomst deze wachtsporen (o.a. bij station Goes) mogelijk nodig zijn om de gewenste dienstregeling voor reizigerstreinen te bieden vragen wij of bij de bovenbouwvernieuwing en sanering de wachtsporen zullen worden verlengd zodat ze voldoen aan de nieuwe norm van 740 meter. Door dit mee te nemen bij de bovenbouwvernieuwing kunnen mogelijk kosten worden bespaard.

### **Reactie ProRail**

Dank voor het meedenken. Maar in de planning is het niet nodig om goederentreinen op de Zeeuwse Lijn op een wachtspoor aan de kant te zetten, ook niet met twee intercity's en twee sprinters. Ook in de bijsturing is het niet nodig goederentreinen te laten wachten op de Zeeuwse lijn: er zijn mogelijkheden om treinen te laten wachten bij Lewedorp – waar de Sloelijn op de Zeeuwse lijn intakt - en op Roosendaal. Dit geeft voldoende mogelijkheden in de bijsturing. Roosendaal wordt bovendien uitgebreid van 1 spoor van 740 meter naar 4 sporen van 740 meter.

## **Verbouwing Amersfoort**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij worden graag geïnformeerd over de plannen voor de verbouwing van Amersfoort. Wat is de impact hiervan op de capaciteit na de verbouwing en wat betekent deze verbouwing voor de bijsturingmogelijkheden?

## **Reactie ProRail**

Graag horen we uw precieze vragen, we gaan graag hierover met u in gesprek. Wellicht kunnen we als vervolg daarop een themasessie organiseren in het Locov.

## **Modal shift**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij onderschrijven de rol van ProRail bij het faciliteren van de modal shift. Wij zijn van mening dat ProRail ook een actieve rol kan spelen in de modal shift van binnenlands reizigersvervoer. Dit kan bijvoorbeeld door actief te zoeken naar nieuwe vervoersconcepten voor specifieke trajecten die leiden tot kortere reistijden / betere aansluitingen / hogere frequenties en daarbij de vervoervraag centraal te stellen en niet de huidige marktordening. Wij vragen daarom in het beheerplan ook expliciet in te gaan op de rol van ProRail in de binnenlandse modal shift.

## **Reactie ProRail**

Terechte opmerking die we meenemen in de tekst.

## **Modal shift**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

In beheerplan 2020-2021 staat dat u in deze jaren samen met de vervoerders bepaald wat nodig is om in 2025 twee miljoen reizigers per jaar extra voor de internationale trein te laten kiezen. Wij zijn benieuwd naar de resultaten hiervan. Wij missen een dergelijk SMART-geformuleerd doel voor de groei van het aantal internationale reizigers per jaar in het concept Beheerplan 2022. In onze optiek is een forse groei mogelijk, gezien het aantal vluchten binnen Europa op afstanden tot 700 km. Van de 80 miljoen passagiers op de Nederlandse luchthavens in 2018 waren 11 miljoen reizigers onderweg naar Groot-Brittannië, 4,6 miljoen reizigers naar Duitsland en 3,8 miljoen naar Frankrijk. Hier staat tegenover dat in 2018 op het spoor sprake was van ruim 3,5 miljoen internationale reizen en een groei van 10% (jaarverslag NS). In 2019 was sprake van een groei van 13% van de bij NS verkochten internationale tickets (jaarverslag NS). Een groei met twee miljoen reizigers in 2025 lijkt daarmee, ondanks de corona-crisis haalbaar.

Wij schatten in dat zelfs een grotere groei mogelijk is gezien de grote potentie aan reizigers naar Duitsland, Groot-Brittannië, België en Frankrijk. Wij zien daarom graag, mede in verband met de ambities in het Klimaatakkoord, wat nodig is om een groei van 2 tot 3,5 miljoen extra reizigers te faciliteren in 2025.

## **Reactie ProRail**

Bij het verbeteren van het internationale treinnetwerk focust ProRail zich in eerste instantie op de bestemmingen uit TBOV, in de tweede plaats op de afspraken uit de Actieagenda AirRail en in de

derde plaats de algehele verbetering van het hele Europese netwerk. De afgelopen periode is onze rol daarbij scherper geworden, zoals bijvoorbeeld het project Eurolink om samen met andere infrabeheerders de dienstregeling beter op elkaar aan te laten sluiten. ProRail is er van overtuigd dat de trein een significante bijdrage kan leveren aan de klimaatopgave. Dat is ook de boodschap die we uitdragen en met ons meenemen naar de klimaatop in Glasgow. Die potentie gaat verder dan de genoemde 2 miljoen reizigers.

## **Modal shift**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

De internationale modal shift moet niet alleen gericht zijn op de reizigers die nu het vliegtuig kiezen (de lange afstanden) maar ook op reizigers die de auto kiezen. Deze reizigers zitten op de lange afstanden (Berlijn en Ruhrgebied) maar ook op de korte afstanden. Er liggen nog veel kansen voor een modal shift het kort-grens-overschrijdend vervoer. Wij vragen ProRail in het beheerplan expliciet op te nemen welke stappen hierin worden gezet. Zie verder specifieke opmerkingen per traject.

### **Reactie ProRail**

Ook daar is inderdaad potentie en wordt al langer op in gezet. Vanuit duurzaamheid ligt de grootste klimaatpotentie op het de shift van vliegen naar treinen, zeker gezien de ontwikkelingen rond elektrisch rijden. Als je op de langere termijn kijkt wil je – om verschillende redenen - de modal shift zien op alle afstanden en bestemmingen. We beginnen met de bestemmingen met de grootste potentie voor een modal shift die tot CO2-reductie leidt.

## **Duurzame opwek**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij onderschrijven de ambities van ProRail om te komen tot meer duurzame opwek. ProRail kan door de zichtbaarheid van objecten een belangrijke aanjager zijn voor andere eigenaren van gebouwen en infrastructuur om ook stappen te zetten evenals reizigers. Bovendien versterkt dit het duurzame imago van het openbaar vervoer. Wij merken op dat er op het gebied van efficiënt gebruik van energie ook samenwerking mogelijk is met BTM-vervoerders. Wij vragen wat de stand van zaken is van het terug leveren van remenergie aan het energienetwerk ten behoeve van het opladen van elektrische bussen en vragen hiervoor concrete ambities op te nemen.

### **Reactie ProRail**

Dank voor de opmerking, we hebben de tekst hierop aangepast.

## **Betrouwbaarheid**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

In de langetermijnvisie voor de verkeersleiding zet u in op digitalisering en automatisering om het effect van storingen te beperken en de grote uitstroom van personeel op te kunnen vangen. U geeft aan dat er nog geen financiering is voor een aantal belangrijke onderdelen van die langetermijnvisie voor de periode 2022-2025. Wij vinden dit zorgelijk. Wij vragen u of dit alleen een financieringsvraagstuk is of ook een bekostigingsvraagstuk. Ook vragen wij u aan te geven hoe groot dit vraagstuk is. Wij hechten veel belang aan het tijdig realiseren van de lange termijnvisie gezien de verwachte en noodzakelijke groei van het aantal reizigers in de periode tot 2030 (o.a. vanwege de afspraken in het Klimaatakkoord).

### **Reactie ProRail**

Het betreft hier een financieringsvraagstuk. Exacte waarde hiervan is nog niet aan te geven gezien de plannen nog van een te hoog abstractieniveau zijn om er een betrouwbare schatting aan te kunnen koppelen.

## **Continuïteitsmanagement**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij onderschrijven het doel dat de treindienst in alle omstandigheden doorgaat of snel hersteld kan worden. Recent viel het spoor in vrijwel het gehele land stil door een landelijke storing met GSM-R. Dit roept vragen op over het continuïteitsmanagement. Opmerkelijk genoeg bleven treinen op enkele regionale spoorlijnen wel rijden, ondanks de storing. Kennelijk waren processen bij ProRail of de vervoerder hier anders ingericht. Wij adviseren u samen met de vervoerders te werken aan een terugvaloptie (technisch en of organisatorisch) die het mogelijk maakt dat de landelijke treindienst blijft rijden ook bij een storing van GSM-R. Ook adviseren wij u een check te doen of er nog andere onderdelen zijn van treindienst waar momenteel nog geen back-up systeem functioneel is.

### **Reactie ProRail**

Op de GSMR/Inttel storing zijn technische maatregelen genomen zodat deze niet meer voorkomt. In het kader van BCM wordt in Q3-4 2021 een nieuwe analyse gemaakt van de continuïteitsrisico's in de railinfrastructuur, waaronder de ICT systemen. Met de resultaten wordt einde 2021 bepaald voor welke assets en systemen aanvullende maatregelen nodig zijn. Deze aanpak past volledig in de "Roadmap Vitaal Spoor" die het Ministerie van I&W heeft laten opstellen samen met alle vervoerders en ProRail. Onderdeel van het Actieplan Vitaal Spoor dat in dit kader opgesteld zal moeten gaan worden, is de door Locov voorgestelde technische of organisatorische terugvaloptie voor de vitale systemen in afstemming met de vervoerders.

## **Beperken overlast**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij constateren dat op verschillende trajecten meerdere werken zijn voorzien in verschillende jaren. Zo worden rond 2024 op het traject Roosendaal-Lage Zwaluwe de bovenleidingportalen vervangen terwijl op dit zelfde traject een paar jaar later de realisatie van ERTMS is voorzien. Ook zien wij een reeks maatregelen in de loop van de jaren op het traject Breda-Tilburg. Wij vragen in het beheerplan te toetsen of dergelijke werkzaamheden gecombineerd kunnen worden om zo de overlast voor reizigers te beperken. Wij adviseren u in het beheerplan inzichtelijk te maken in hoeverre dergelijke synergie is bereikt en waarom bepaalde onderzochte combinaties van werkzaamheden niet mogelijk zijn.

### **Reactie ProRail**

Het Masterplan is er op gericht om optimalisaties te zoeken zodat werk met werk gemaakt kan worden. Ook op genoemde trajecten is dat aan de orde en zijn er teams samengesteld uit de betrokken disciplines/projecten om zowel de hinder voor treindienst, de kosten en de kritische capaciteit te optimaliseren. Daarbij is plannen over de jaren heen nadrukkelijk aan de orde met name om de hinder voor de treindienst zo laag mogelijk te laten zijn. Noot: in de "Rolling Forecast rapportages" is voor het primaire jaar zichtbaar hoeveel winst we in aantallen TVP's en ERM behalen. Maar dat is niet zichtbaar over de jaren heen en is daarom niet extern te communiceren. We kunnen hier aandacht aan besteden tijdens de jaarlijkse vooruitblik van Incidentele Onttrekkingen in juni.

### **Beperken overlast**

#### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij maken ons grote zorgen over de hoeveelheid werk en de daarmee samenhangende hinder voor reizigers in de komende jaren. Het optimaliseren binnen de TWAS-driehoek maakt dit urgenter. In 2020 en 2021 hebben we al meer werkzaamheden gezien buiten reizigersluwe periodes, de impact was daarvan beperkt vanwege corona. Reizigers die wel te maken kregen met deze werkzaamheden hebben echter wel veel hinder. Wij verwachten dat u zich de komende jaren blijft inzetten op het verminderen van hinder.

### **Reactie ProRail**

Wij zullen dit ook in de toekomst maximaal blijven doen. Tegelijkertijd hebben we een opdracht om het spoor klaar te maken voor de toekomst, waarbij het noodzakelijk is het werk op het spoor met circa een derde te laten toenemen. Juist om iedereen (reizigers en goederen) in de toekomst op een goede manier te blijven faciliteren. Dit extra werk kan de komende jaren alleen gerealiseerd worden als kritische resources goed worden gespreid over de tijd in de jaren. Dit zal gevolgen kunnen hebben voor reizigers- en goederenvervoer, ook op momenten dat we dit eigenlijk liever niet zouden willen. Onze doelstelling is om hinder minder hard te laten stijgen dan het werkvolume. Noot: in de "Rolling Forecast rapportages" is voor het primaire jaar zichtbaar hoeveel winst we in aantallen TVP's en ERM behalen.

## **HSL Zuid**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Op de HSL-Zuid zijn er op dit moment geen grote werken gepland. ProRail en NS hebben eerder gepleit voor aanpassing van de spanningsluizen. Hiervoor wordt echter eerst de prestaties afgewacht na introductie van het nieuwe ICNG materieel. Wij adviseren u de aanpassing van de spanningsluizen wel al voor te bereiden zodat deze snel kunnen worden gerealiseerd op het moment dat na introductie van ICNG blijkt dat deze infra-aanpassing noodzakelijk is om een voldoende betrouwbare dienstregeling te bieden.

### **Reactie ProRail**

In de "quickscan spanningsluizen" d.d. 10 juni hebben ProRail en NS aan het ministerie van IenW het volgende geadviseerd: "Het advies van ProRail en NS is om nu het plan verder vorm te geven, conform het daarvoor gebruikelijke proces. De eerste stap is een Verkenning, waarbij een technisch ontwerp gemaakt wordt van de verkorte spanningsluizen, een nauwkeuriger begroting opgesteld wordt van de bijbehorende kosten en planning en de effecten diepgaander in beeld worden gebracht".

## **Scope ERTMS**

### **Zienswijze consumentenorganisaties**

Wij gaan er vanuit dat de scope van ERTMS wordt aangepast n.a.v. het recente besluit over de noordelijke lijnen.

### **Reactie ProRail**

Wij nemen in het definitieve beheerplan de laatste stand van zaken op.