

	Het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) Vraag – opmerking – advies/zienswijze stakeholder op hoofdlijnen beheerplan 2020 - 2021	Reactie ProRail
1	<p>Uitgangspunt is de voorziene vervoergroei in NMCA 2017. Inmiddels is de groeiverwachting echter hoger en ligt er een concept klimaatakkoord wat gezien de beoogde mobiliteitstransitie met een vermindering van 8 mrd zakelijke autokilometers tot extra groei op het spoor kan leiden. Wat gaat ProRail in 2020 en 2021 samen met IenW en de vervoerders doen om de vervoercapaciteit versneld te laten groeien? Kan ProRail in het Beheerplan in beeld brengen welke mogelijkheden er zijn geplande nieuwe infrastructuur versneld op te leveren, indien hier vanuit de overheden extra geld beschikking zou worden gesteld?</p>	<p>Samen met het ministerie van IenW zijn wij in gesprek om te kijken waar dit mogelijk is. Een aantal assetmaatregelen waarvoor reeds geld beschikbaar is in PHS is naar voren gehaald en wordt al gerealiseerd (TEV en perronverlenging).</p>
2	<p>In de jaren 2020 en 2021 bepaalt ProRail samen met de vervoerders wat nodig is om in 2025 twee miljoen reizigers per jaar extra voor de internationale trein te laten kiezen. Wij zijn voor een ambitieuze groeiambitie. In onze optiek is meer 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). Een groei met twee miljoen reizigers in 2025 lijkt, gezien de huidige groei, makkelijk haalbaar. Dan nog blijft er een 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 tot 3,5 miljoen extra reizigers te faciliteren. Wat een verdubbeling in 6 jaar tijd betekent.</p>	<p>Zoals beschreven ziet ProRail graag meer internationale reizigers de trein nemen. Daarom brengen wij onze expertise over de mogelijkheden op het huidige spoor en denkbare verbeteringen en infra-aanpassingen voor de toekomst in verschillende studies vanuit het Rijk, andere overheden en de sector in. Concreet zijn dat bijvoorbeeld Toekomstbeeld OV 2030 en 2040, en substitutie naar de op pagina 19 genoemde bestemmingen. Recent onderzoek van het KiM laat zien dat met extra inspanningen van partijen, in Nederland en daarbuiten, op termijn inderdaad een verdere groei denkbaar is. ProRail draagt daar als infrabeheerder graag aan bij. Uiteindelijk is het aan vervoerders om het passende internationale product te bieden.</p>
3	<p>Er wordt gesproken over uitdagingen op het gebied van baanstabieleit, tractie en energievoorziening. Wij ondersteunen het voornemen om de benodigde investeringen op deze gebieden in beeld te brengen (blz. 5). Wij achten van belang dat knelpunten tijdig in beeld zijn en worden opgelost met het oog</p>	<p>Aangezien wij nu als ProRail de MLT als instrument hebben, krijgen wij sneller zicht op knelpunten welke zich in de toekomst voor kunnen doen. Samen met het ministerie van IenW zijn wij in gesprek om te kijken waar investeringen in de infrastructuur mogelijk zijn. Een aantal assetmaatregelen waarvoor reeds geld beschikbaar is in PHS is naar voren gehaald en wordt al gerealiseerd.</p>

	op de gewenste (versnelde) realisatie van productstappen. Wij vragen in dit kader in hoeverre hiervoor middelen beschikbaar zijn en of inmiddels projecten zijn gestart om voorziene knelpunten op te lossen.	
4	In de reactie op de hoofdlijnen van het Beheerplan 2019 benoemde NS haar zorgen over de lengte van perrons op enkele stations. Wij horen graag van u welke perrons in 2020 en 2021 worden verlengd en specifiek wat de stand van zaken is met perrons op de stations die door NS vorig jaar zijn benoemd. Tijdig verlengen van perrons vinden wij belangrijk, zodat de vervoerder gewenste productstappen op basis van de vervoervraag van reizigers kan realiseren.	De perronverlenging welke reeds in PHS onderkend zijn tussen Veenendaal en Bunnik worden opgepakt. De overige perronverlengingen zijn wij met het Ministerie aan het bespreken.
5	Wij herkennen en erkennen de signalering dat op een aantal gebieden de grenzen van het infrasysteem nu al zijn bereikt. Bij de investeringen, die in beeld worden gebracht om deze knelpunten op te lossen, wordt opvallend genoeg niet gesproken over extra spoor. Wij hebben de indruk dat een aantal projecten, zoals benoemd in OV Toekomstbeeld 2040 en die gericht zijn op spooruitbreiding, reeds op korte termijn gerealiseerd dient te worden. Zij vragen wat ProRail in 2020-2021 gaat doen om deze benodigde investeringen versneld uit te werken (technisch ontwerp / ruimtelijke procedures / etc.), zodat deze zo spoedig mogelijk na politieke besluitvorming kunnen worden gerealiseerd.	In TBOV 2040 worden veel ideeën genoemd om het treinaanbod in de toekomst te verbeteren. In samenwerking met het ministerie, regio's en vervoerders wordt op dit moment bestudeerd wat de meerwaarde van deze ideeën is en welke maatregelen daarbij horen. Zodra dit beeld duidelijk is zal besloten worden welke ideeën zullen uitgevoerd en welke daarvan prioriteit krijgen.
6	Met het programma TWAS worden goede stappen gezet om bij de noodzakelijke werkzaamheden aan het spoor tot een goede balans te komen tussen beschikbaarheid, betaalbaarheid en betrouwbaarheid. Wij ondersteunen de inzet om te komen tot een masterplanproces voor het werken aan het spoor. Door vijf jaar vooruit te kijken kunnen werkzaamheden efficiënter worden gepland. Dit door het spreiden of juist bundelen van werkzaamheden over de jaren heen en binnen een jaar. De komende tijd moeten alle betrokken partijen nog een goed gesprek voeren over de weging van de uitkomsten in de driehoek beschikbaarheid, betaalbaarheid en betrouwbaarheid. Dit gesprek is van belang, omdat de weging op deze drie punten niet	We onderkennen dat in gesprek met elkaar blijven belangrijk is. Vanuit het programma gaan we op regelmatige basis in gesprek met alle betrokken partijen. Dit zetten we voort.

	<p>vergelijkbaar is. Voor onze visie daarop wij verwijzen naar ons advies over de visie van TWAS.</p>	
7	<p>Er zijn veel buitendienststellingen voorzien tussen Zevenaar en Oberhausen. Wij hebben zorgen over de gevolgen voor de dienstregeling van reizigerstreinen op de Brabantroute, en worden hierover graag tijdig geïnformeerd. Ook horen wij graag of het mogelijk is met kleine infrastructurele maatregelen, vooruitlopend op de realisatie van het OV Toekomstbeeld, reeds versneld capaciteitsvergroting te creëren op de Brabantroute. Dit om de overlast voor het reizigersvervoer te beperken nu de werkzaamheden aan het 3e spoor in Duitsland nog jaren gaan duren, terwijl de vervoersvraag van reizigers in Brabant ook groeit.</p>	<p>Tijdig informeren zal plaatsvinden. Het is niet op voorhand gezegd dat dit (grote) consequenties zal hebben voor de reizigerstreinen op de Brabantroute. Op dit moment zijn er nog geen redenen om te veronderstellen dat de aanvullende maatregelen nodig zijn.</p>
8	<p>Vanuit het programma Behandelen en Opstellen wordt in 2020 en 2021 op diverse locaties in Nederland behandel- en opstelcapaciteit gerealiseerd. Het doel is het realiseren van 1.100 tot 1.300 bakeenheden extra behandel- en opstelcapaciteit. Is dit voldoende om de voorziene tekorten op te lossen? Voorziet ProRail, gezien de benodigde tijd voor ruimtelijke procedures en de (planning) van de daadwerkelijke realisatie, nog tekorten in de periode 2022-2025 en werkt ProRail aan oplossingen hiervoor.</p>	<p>Indien 1.100 - 1.300 bakken tot 2030 gerealiseerd worden zal het huidige voorziene tekort aan capaciteit opgelost worden. Er zijn en blijven komende periode lokale tekorten, deze worden vanuit het programma Behandelen en Opstellen, samen met de vervoerders, opgelost.</p>
9	<p>Welke overwegingen vanuit (internationaal) reizigersmarktperspectief hebben een rol gespeeld bij de keuze van een verplaatsing van internationale HSL-treindiensten van CS naar Zuid? Gaat dit per definitie om alle internationale treindiensten die over de HSL naar Amsterdam rijden, of zijn hierin ook nog tussenvarianten mogelijk, en zo ja: in hoeverre? Wij adviseren een marktanalyse uit te voeren en een verkenning naar het draagvlak bij de Thalys, Eurostar en NMBS voor de verplaatsing van de internationale treinen naar Amsterdam Zuid. Wij zijn van mening dat het 10e spoor op station Amsterdam Centraal bij de verbouwing alsnog gerealiseerd moet worden om verdere groei mogelijk te maken en om enkele internationale treinen uit de richting België door te kunnen laten rijden naar dit station.</p>	<p>De verplaatsing van internationale treinen is op basis van meerdere afwegingscriteria, waaronder capaciteit op de toeleidende baanvakken, in samenspel met IenW en vervoerders besloten. We nemen uw advies mee in de afwegingen bij verdere detaillering in de uitwerking tot het beheerplan 2020 - 2021.</p>
10	<p>In 2020 realiseert ProRail een aantal maatregelen die uit het HSL-pakket van 60 mln. euro gefinancierd worden. Wij zijn blij</p>	<p>Er is ProRail veel aan gelegen de benoemde maatregelen zo snel als mogelijk, maar tevens zorgvuldig, te nemen.</p>

	dat deze maatregelen worden genomen en willen u vragen deze zo spoedig mogelijk te realiseren. Bij voorkeur zo veel mogelijk in 2020.	
11	Wij ondersteunen de verbetering van de dienstregeling door Rijdend Intakken. Dit staat nu alleen vermeld in de context van goederentreinen. Kan deze maatregel ook toegepast worden bij reizigerstreinen?	Reizigerstreinen komen snel op gang en hebben een korte remweg. De maatregel rijdend intakken is bedoeld om langzaam optrekkende en remmende goederen treinen vlot en soepel te laten ritsen in drukke reizigerscorridors. Daarmee helpt de maatregel om reizigerstreinen beter op tijd te laten rijden.
12	Wij waarderen uw aandacht voor de samenwerking met stakeholders. In paragraaf 4.2 worden consumentenorganisaties echter niet genoemd als stakeholder. U benoemt het slechts indirect via de vertegenwoordiging aan de landelijke OV- en spoortafel voor wat betreft de relatie tussen ProRail en concessieverleners. Een ander belangrijk platform is het Locov voor de relatie tussen consumentenorganisaties, ProRail, NS en IenW. Zoals aangegeven in het Locov zouden we graag verder met IenW in Locov-verband van gedachten wisselen hoe consumentenorganisaties beter betrokken kunnen worden bij de infrastructurele keuzes van IenW en ProRail in de periode tot 2030 (inclusief samenhang met de vervangingopgave). Gezien de snelle vervoersgroei is een vertaalslag van het OV-toekomstbeeld naar keuzes die reeds op de korte termijn moeten worden gemaakt van groot belang om klaar te zijn voor de vervoersvraag in 2030. Wij worden hierbij graag betrokken. Een mogelijke optie is om ons te betrekken bij het Middellange Termijn Logistiek Model (blz. 5, 2-7 jaar vooruit).	Het Locov is inderdaad een belangrijk platform voor de samenwerking tussen consumentenorganisaties, NS, IenW en ProRail en wordt opgenomen onder het hoofdstuk stakeholders in het beheerplan 2020. De betrokkenheid van de consumentenorganisaties bij de middellange termijn ontwikkeling van het spoor staat geagendeerd op de Locov vergaderingen. Daar vinden de gesprekken plaats hoe de consumentenorganisaties hier het beste bij betrokken kunnen worden. Wij zullen dit meenemen in het Beheerplan.
13	In het gehele beheerplan wordt niet over toegankelijkheid gesproken, terwijl dit in het kader van het VN verdrag Handicap voor ProRail de komende jaren toch een grote opgave is. Het is in onze optiek niet meer dan logisch dat toegankelijkheid wordt opgenomen in het Beheerplan 2020/2021. Wij hebben een voorkeur voor opnamen als een apart onderdeel in het plan, maar het dient in ieder geval opgenomen te worden onder het kopje 1.4 Verbeteren en vernieuwen infrastructuur en stations.	Dit nemen we mee bij de verdere detaillering in de uitwerking tot het beheerplan 2020 – 2021.