

Vergaderjaar 2013–2014

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 526**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juli 2014

Eind maart heb ik uw Kamer het tweede deel van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) getiteld «Netwerk Nederland – OV op het goede spoor»<sup>1</sup> aangeboden. Met deze brief informeer ik u nader over de opzet voor de herijking van projecten programma's, één van de acties voor dit jaar uit de uitvoeringsagenda van de LTSA. Hiermee geef ik tevens invulling aan de toezegging die ik tijdens het Algemeen Overleg LTSA van 15 april jl. heb gedaan ten aanzien van het afwegingskader (Kamerstuk 29 984, nr. 524) Tot slot informeer ik u nader over de investeringscommissie.

### *Herijking projecten en programma's*

Zoals aangegeven in LTSA 2 zijn projecten en programma's belangrijke instrumenten om de ambities en de doelen uit LTSA 2 concreet te realiseren. De budgettaire kaders tot en met 2028 zijn hiervoor richtinggevend. Van belang is dat – gezien de beperkte budgetten – de juiste set van doelmatige projecten en programma's wordt gerealiseerd. Daartoe dient een herijking van projecten en programma's. De herijking vormt een nieuw vertrekpunt en zal leiden tot een hernieuwde invulling van het MIRT voor wat betreft het spoor en OV. Voor besluitvorming over de herijking van projecten en programma's wordt het MIRT-proces gevolgd en is het streven de herijking mee te laten lopen in de MIRT-ronde 2014.

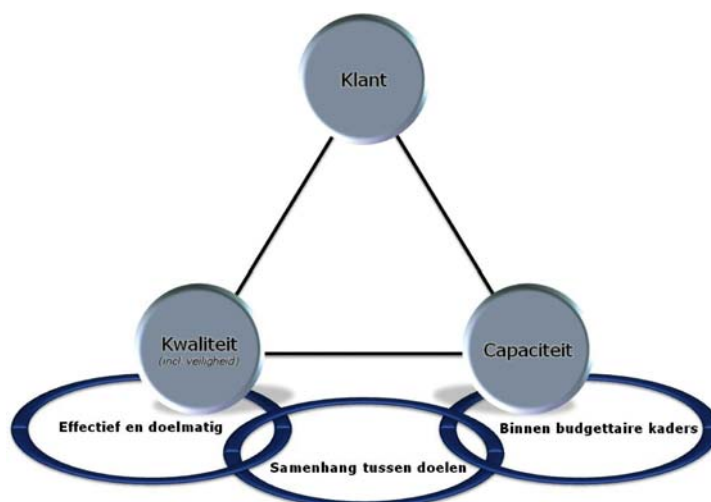
### *Afwegingskader voor de herijking*

Om integrale, transparante en eenduidige afwegingen te kunnen maken tussen projecten, beleidswensen en operationele keuzes hanteer ik een afwegingskader (zie hiervoor box 1). De belangrijkste pijlers van dit afwegingskader zijn:

- de realisatie van een aantrekkelijk product voor de *klant*;

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 474, 28 maart 2014.

- het verbeteren van de *kwaliteit* van het spoorstelsel, en;
- het vergroten van de *capaciteit* van het spoorstelsel.



Dit afwegingskader is reeds (als proef) toegepast bij de besluiten over onder meer OV SAAL middellange termijn, Zwolle-Herfte en voorkeursbesluit ERTMS. Het sluit aan bij de werkwijze die is gehanteerd bij de bezuinigingsopgave in 2013, waarin ook binnen een bepaald budget keuzes zijn gemaakt. De invulling van het afwegingskader betreft geen mathematische exercitie op basis waarvan ieder individueel project of programma gescoord wordt, maar een model om aan de hand van een aantal stappen tot een hernieuwde invulling van het MIRT voor spoor en OV te komen.

Het afwegingskader zal niet alleen worden gebruikt voor de herijking, maar ook voor toekomstige beleidskeuzes en investeringsbeslissingen. Dit om zo meer integrale afwegingen met meer transparantie te kunnen (laten) maken.

Daar waar het om regionale en/of lokale verbeteringen gaat, wil ik ook afspraken maken met de decentrale overheden over hun bijdrage. Ik vind het belangrijk dat er sprake is van wederkerigheid; we bouwen samen aan Netwerk Nederland. De keuzes die ik maak moeten optimaal bijdragen aan Netwerk Nederland; dit geldt voor de keuzes die regionaal en lokaal worden gemaakt evenzo. Het gesprek hierover voer ik aan de OV- en spoorafzenders.

#### *Box 1. Afwegingskader herijking*

##### **Stap 1 – Verplichte en preferente projecten en programma's**

In stap 1 wordt bepaald welke projecten en programma's vast staan.

Dit betreft projecten of programma's die:

- juridisch verplicht en in realisatie zijn (bijvoorbeeld OV SAAL korte termijn);
- onderdeel uitmaken van het Regeerakkoord en/of als preferent zijn aangemerkt in de LTSA (bijvoorbeeld PHS, ERTMS en Overwegen).

Op basis van de daarbij behorende budgetten wordt duidelijk welke ruimte er nog resteert voor aanvullende projecten en programma's. Dit betreft de spoor- en OV-projecten uit het MIRT, de inbreng van de landsdelen zoals opgenomen in LTSA 2 en de wensen van de spoorgoederenvervoerders.

## Stap 2 – Prioritering van aanvullende projecten en programma's

In stap 2 wordt gezien welke (combinatie van) projecten en programma's die in aanvulling op de projecten en programma's uit stap 1 optimaal invulling geven aan de ambitie voor Netwerk Nederland. Deze ambitie rust op drie pijlers: klant, kwaliteit en capaciteit. Er wordt een prioriteit toegekend aan deze aanvullende projecten en programma's op basis van hun bijdrage aan de LTSA doelen:

<i>(reiziger)</i>	<b>Klant</b> <i>(verlader)</i>	<b>Kwaliteit</b>	<b>Capaciteit</b>
verbeteren van de deur-tot-deur reistijd	verbeteren van de doorlooptijd van goederen	verhogen van de veiligheid	ruimte bieden aan de groei van het reizigersvervoer
verbeteren van het reisgemak	vergemakkelijken van aanbieden en ontvangen van lading per soort	verbeteren van de betrouwbaarheid van personen- en goederenvervoer	ruimte bieden aan de groei van het goederenvervoer
meer regie over de eigen reis, o.a. door betere informatievoorziening	verbeteren van de informatie-uitwisseling tijdens, voorafgaand en na afloop van de reis	borgen van de leidende positie van het spoorvervoer als duurzaam transportmiddel in een leefbare omgeving	

De prioriteit wordt bovendien bepaald door de mate van samenhang met én de toegevoegde waarde op de operationele uitwerking van de LTSA die thans loopt en die de ontwikkelstrategie «eerst beter, dan meer» volgt.

## Stap 3 – Definitieve afweging aanvullende projecten en programma's

In stap 3 worden de aanvullende projecten en programma's met de hoogste prioriteit gekoppeld aan de resterende investeringsruimte (na stap 1 bepaald). Hierbij wordt net als in de vernieuwde werkwijze MIRT<sup>2</sup> gestreefd naar het vergroten van de flexibiliteit: het verbinden van korte termijn beslissingen met lange termijn opgaven door slim om te gaan met onzekerheden, kansen en veranderende omstandigheden. Mogelijkheden voor medefinanciering worden uiteraard meegenomen. Dit leidt tot een hernieuwd investeringsprogramma voor spoor en OV waarover in het MIRT-proces wordt besloten. In stap 3 wordt ook duidelijk welke projecten en programma's niet dan wel met een andere scope en/of fasering worden uitgevoerd.

Met de herijking wordt duidelijk met welk investeringsprogramma tot en met 2028 de ambities en doelen uit de LTSA worden gerealiseerd. Dit programma zal worden vertaald naar onderling samenhangende uitvoeringsplannen. Daarbij wordt gezien hoe door slim combineren de uitrol van deze projecten en programma's zo effectief en doelmatig mogelijk vormgegeven kan worden. Uitgangspunt is waar mogelijk een

<sup>2</sup> Kamerstuk 33 750 A, nr. 70, 13 juni 2014.

corridorgewijze aanpak om onder meer de overlast voor reizigers, verladere en omgeving te beperken.

#### *Investeringscommissie*

Een onafhankelijke en deskundige investeringscommissie zal mij adviseren over toekomstige investeringsbeslissingen, met name als het gaat om de grotere projecten en programma's. Binnen de kaders van de LTSA vindt nu eerst bovengenoemde herijking op de bestaande projecten en programma's plaats. Daarna start de investeringscommissie. De investeringscommissie zal bestaan uit drie tot vier leden; inhoudelijke experts die niet alleen beschikken over kennis van het spoor, maar ook breder – financieel, operationeel en vanuit het klant- en aandeelhoudersbelang – kijken. Ik zal uw Kamer ruim van tevoren informeren over de personele invulling van de investeringscommissie.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld