



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw Heijnen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 29 februari 2023
Kenmerk VT20170018-1546735203-3717
Onderwerp Prestaties op het Hoofdrailnet in 2023
en vooruitblik naar 2024

Geachte mevrouw Heijnen,

ProRail
Postbus 2038
3511 EP Utrecht
www.ProRail.nl

Treinreizigers hebben al lange tijd veel hinder van een langere reistijd, verstoringen en drukke treinen op het spoor. Dat komt door problemen als materieel- en personeelstekorten, tijdelijke snelheidsbeperkingen en hinder tijdens werkzaamheden. We betreuren dat zeer. Met deze brief lichten NS en ProRail graag de onderliggende oorzaken toe, welke maatregelen we nemen om de hinder te verminderen en welke inspanningen de reiziger van ons in 2024 mag verwachten.

NS
Postbus 2202
3500 GE Utrecht
www.ns.nl

Het Nederlandse spoor is een van de drukst bereden netwerken ter wereld en een gezamenlijk product van de reizigers- en goederenvervoerders, ProRail, aannemers, leveranciers en andere betrokkenen. Uit een internationale benchmark blijkt dat het Nederlandse spoor doorgaans uitstekend presteert. De periode voor corona kenmerkte zich door een steeds hogere reizigerspunctualiteit en een stijgende klanttevredenheid.

Sinds corona heeft het Nederlandse spoor te maken met onder meer verstoorde productie- en grondstoffenketens, hoge inflatie en een extreme krapte op de arbeidsmarkt. Dat raakt de hele spoorketen: van de dagelijkse operatie van NS en ProRail tot de levering van nieuwe treinen, onderhoud en herstel van infrastructuur en materieel. En dus ook de prestaties op het hoofdrailnet en de HSL. Daar komt bij dat we de capaciteit op het Nederlandse spoornetwerk maximaal benutten, waardoor de impact van één verstoring al snel groot is en veel reizigers raakt. Inspelen op herstellende reizigers aantallen (hoewel nog altijd lager dan 2019) en veranderd reisgedrag is daardoor een enorme uitdaging. Een vergelijkbaar patroon zien we ook in verschillende omliggende landen. Ook daar zien we dalende prestaties, onder meer door de combinatie van stijgende reizigers aantallen, personeelstekort en toenemende werkzaamheden aan het spoor.

Tegelijkertijd zullen trends als bevolkingsgroei en verstedelijking naar verwachting zorgen voor een flinke groei in mobiliteit op de langere termijn en staat de Nederlandse spoorinfrastructuur voor een grote vervangingsopgave.

Ondanks onze inspanningen waren de punctualiteitscijfers in 2023 op het hoofdrailnet en de HSL niet op het gewenste niveau. Wie de cijfers ziet, kan denken dat het meevalt. In 2023 was bijna 90% van de reizigers op tijd op de bestemming. Maar we beseffen: achter de gemiddelden schuilen de individuele reiservaringen van dagelijks meer dan een miljoen reizigers. Reizigers mogen meer van ons verwachten. Daarom nemen we maatregelen en zetten we alles op alles om onze prestaties te verbeteren. Dat vraagt echter tijd en dat betekent dat 2024 ook een uitdagend jaar wordt.

Ontwikkeling punctualiteit in 2023 en impact grootste veroorzakers dispunctualiteit

Het Nederlandse spoor wordt zeer intensief gebruikt. ProRail en NS werken elke dag hard om duizenden treinen in goede banen te leiden. De afgelopen tientallen jaren hebben we stapsgewijs toegewerkt naar het realiseren van een zeer hoge punctualiteit. Die prestatie realiseren we alleen wanneer alles perfect op elkaar is afgestemd: de dienstregeling, de infrastructuur, de treinen, het personeel en de werkzaamheden. Dit zorgt voor betrouwbaarheid in de operatie. Dat luistert nauw en vraagt continu werken aan het juiste evenwicht. In 2023 is dit evenwicht verstoord geraakt door de samenloop van drie *basisoorzaken*:

- 1) Tijdelijke Snelheidsbeperkingen (TSB's);
- 2) Tekort aan beschikbaar materieel en personeel;
- 3) Hinder tijdens werkzaamheden;

Door de optelsom van deze basisoorzaken was de reizigerspunctualiteit in 2023 ongeveer 3 procentpunt lager dan in 2019 en ervoeren veel reizigers een minder betrouwbaar treinproduct.

Doordat er vaak meerdere oorzaken tegelijk spelen, en elkaar versterken, is het niet mogelijk om exact te bepalen hoe groot de impact van deze individuele oorzaken is. De inschatting is dat deze drie basisoorzaken ongeveer even veel invloed hebben, en elk ongeveer een kwart van de daling ten opzichte van 2019 verklaren. Het resterende kwart bestaat uit de som van een flink aantal kleinere oorzaken, bijvoorbeeld veranderende weersinvloeden, infraverstoringen, of een veranderende reizigersvraag.

In het eerste halfjaar van 2023 waren de reizigerspunctualiteitscijfers nog op niveau. Wel was er het hele jaar op de HSL een TSB bij Rijpwetering. Ook op andere delen van de infrastructuur waren er TSB's, bijvoorbeeld vanwege verzakkingen of dassen die het spoor ondergroeven. Andere impactvolle incidenten waren de verstoringen als gevolg van de tijdelijke uitval van de verkeersleidingspost in Amsterdam, het tragische treinongeval bij Voorschoten en enkele stormachtige dagen. In het tweede half jaar daalde de reizigerspunctualiteit, onder meer door de toename van tijdelijke snelheidsbeperkingen en tekorten aan beschikbaar treinmaterieel. Ook speelde de hinder tijdens de werkzaamheden bij Rotterdam en Schiphol een grote rol. Hiermee is de 'bufferruimte' verdwenen, de ruimte in de dienstregeling om incidenten en afwijkingen op te vangen en daarmee vertragingen te voorkomen. Hierdoor hadden terugkerende oorzaken van tijdelijk lagere punctualiteit in het najaar meer impact hadden dan gebruikelijk. Denk aan drukte in de treinen direct na de schoolvakanties en de impact van herfstweer op het spoor.

ProRail en NS lichten hieronder de drie basisoorzaken en aanvullende factoren toe. Daarbij staan we stil bij de impact in 2023, onze maatregelen en de vooruitblik naar 2024. Momenteel onderzoeken we ook de verwachte impact van deze en nog in onderzoek zijnde aanvullende maatregelen om een verwachting te geven voor 2025 en verder.

1. Tijdelijke Snelheidsbeperkingen

Welke impact hadden TSB's in 2023?

Op dit moment zijn er circa 20 TSB's die meer of minder impact hebben op de dienstregeling van vervoerders. Indien de veiligheid dit toelaat, rijdt NS bij defecten aan het spoor zoveel mogelijk door, om de hinder voor reizigers te beperken. Met behulp van een TSB borgen we die veiligheid. Machinisten moeten dan op een gedeelte van een traject met lagere snelheid rijden. De dienstregeling heeft beperkte bufferruimte om kleine afwijkingen of incidenten op te vangen.

De meest impactvolle TSB in 2023 is die op de HSL ter hoogte van Rijpwetering. Na constatering van een constructiefout bij tien viaducten is begin 2024 bovendien op meerdere punten tussen Hoofddorp en de Groene Hart Tunnel de snelheid verder verminderd. Een andere impactvolle TSB

betrof die bij Rotterdam Stadion, ingesteld vanwege een vast kruis in het spoor in combinatie met een instabiele ondergrond. Die TSB had grote gevolgen op onder meer internationaal treinverkeer en Intercity's richting Eindhoven en Zeeland. Ook de TSB bij Culemborg, in zuidelijke richting, waar het spoor verzakt is, had veel invloed op de prestaties van het treinverkeer.

Welke maatregelen nemen we om de impact van snelheidsbeperkingen te verminderen?

Het is voor de reiziger van het grootste belang dat TSB's zo snel mogelijk worden opgeheven. Waar dit niet op korte termijn mogelijk is, gaan we deze tijdelijk zoveel mogelijk in de dienstregeling verwerken. Daardoor kunnen we de reizigers en personeel een betrouwbaardere dienstregeling bieden. We werken nu aan het opnemen van de TSB's op de HSL in de huidige dienstregeling. Dat is een omvangrijke opgave en op z'n vroegst in de zomer gerealiseerd. Daarnaast gaan we aanpassingen in dienstregeling 2025 (die nu voorligt ter consultatie) maken waarmee we de impact van TSB's op de HSL op de rest van het netwerk kunnen verkleinen.

Wanneer een TSB wordt opgenomen in de dienstregeling worden de treinen gepland met de verlaagde snelheid. Concreet betekent dit dat de rijtijd wordt verlengd. Het opnemen van TSB's met een langdurig karakter in de dienstregeling leidt ertoe dat NS tijdelijk minder treinen kan rijden of overstappen minder goed aansluiten. Dit kan voor de reizigers leiden tot een langere reistijd en/of meer drukke treinen. De doorlooptijd voor van het verwerken van een TSB in de dienstregeling kost meerdere maanden, terwijl in sommige gevallen onzeker is hoe lang een TSB van kracht is. Dit zorgt voor dilemma's. NS en ProRail zullen steeds een zorgvuldige afweging maken tussen de baten van het verwerken van TSB's in de dienstregeling en de eventuele negatieve neveneffecten voor reizigers.

ProRail heeft verschillende programma's die kunnen helpen bij het voorkomen en verminderen van TSB's. Deze zetten we met verhoogde urgentie en prioriteit door. Zo is ProRail gestart met het programma Das en Bever vanwege de toenemende hinder door deze spoorgravers. ProRail is met uw ministerie en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland in gesprek over te nemen maatregelen om de veiligheid voor het spoor te behouden en het welzijn van dieren te waarborgen. Aanvullend hierop heeft ProRail afgelopen weken een versnellingssteam samengesteld voor het versneld wegnemen van de oorzaken of beperkingen van huidige TSB's en risicogestuurd nieuwe TSB's te voorkomen.

Verder zet ProRail zich maximaal in om samen met betrokken partijen de snelheid op de HSL tussen Hoofddorp en de Groene Hart-tunnel zo snel mogelijk te verhogen. Op dit moment werkt ProRail aan de afronding van de veiligheidsonderbouwing en het meet- en monitoringsprotocol om de snelheid op viaduct Zuidweg bij Rijpwetering te kunnen verhogen van 80 naar 160 km/u. Ook onderzoekt ProRail maatregelen om de snelheid op de overige viaducten waar mogelijk te kunnen verhogen. Deze is op dit moment beperkt tot 120 km/u. Het is nog niet bekend hoelang de TSB's op de HSL van kracht blijven. ProRail verwacht dat de snelheid op de HSL op zijn vroegst eind 2025 weer verhoogd kan worden naar 300 km/u.

Wat zijn de vooruitzichten voor 2024?

In 2024 blijven TSB's de prestaties op het spoor beïnvloeden, ondanks onze maximale focus en prioriteit. Door de TSB's zo snel mogelijk te verhelpen en zoveel mogelijk in de dienstregeling te verwerken, verbeteren we de betrouwbaarheid en punctualiteit voor de reiziger.

2. Tekort aan beschikbaar treinmaterieel en personeel

Welke impact hadden minder en kortere treinen in 2023?

Begin 2023 had NS een tekort aan hoofdconducteurs. Om reizigers een stabiele en betrouwbare dienstregeling te bieden, reed NS met minder en kortere treinen. Onder meer met de inzet van treinassistenten is NS gedurende het jaar langere treinen gaan rijden. Met de integrale aanpak personeelstekorten is de werving van hoofdconducteurs en machinisten sterk verbeterd en rijdt NS in de huidige dienstregeling weer meer treinen.

Vanwege tekorten aan onderhoudspersoneel ontstonden met name in het tweede halfjaar op sommige momenten tekorten aan beschikbaar treinmaterieel. Wanneer er in de uitvoering minder materieel beschikbaar is dan nodig voor de dienstregeling kiest NS ervoor om, in plaats van treinen te laten uitvallen, kortere treinen te rijden. Door het tekort aan beschikbaar materieel reden er meer treinen korter dan gepland. Dit leidde ertoe dat het met name in de spits drukker was in de treinen. Doordat bij drukke treinen het in- en uitstapproces langer duurt (zelfde aantal reizigers, minder deuren) kan dit zorgen voor vertraging. Daarnaast waren juni en september (zeer) warme maanden, met als gevolg veel defect materieel (airco's). In november had het herfstweer een grotere impact op het materieel dan gebruikelijk (afgesleten wielen). Met name in de weken waarin er veel defecte treinen waren, reden er meer kortere treinen dan gepland.

De HSL kende daarnaast nog haar eigen problematiek door de vertraagde instroom van nieuwe ICNG-treinen, uitfasering van het TRAXX-materieel en de kinderziektes bij de ICNG. Hierdoor vielen op de HSL, met name in de tweede helft van het jaar, treinen uit. Dit leidde tot hinder voor de reizigers op deze lijn: zij kregen te maken met vertraging en drukke treinen.

Welke maatregelen treffen we om de impact te verkleinen?

Met ondersteuning van BCG heeft NS het Masterplan Monteurs opgestart. Dit programma richt zich op het werven en opleiden van nieuwe monteurs en het flexibeler inzetten van huidige monteurs. Ook onderzoeken en nemen we in dit programma maatregelen om de behoefte aan technisch personeel op langere termijn te borgen.

Daarnaast verbetert NS interne processen. Met het programma Centrale Besturing centraliseren en automatiseren we de besturing van het service-, herstel- en onderhoudswerk voor een efficiëntere afhandeling. Ook maakt NS gebruik van technologische ontwikkelingen, zoals camera-inspecties en data uit de trein om pieken in werkzaamheden te voorkomen. Er worden multidisciplinaire teams ingezet die reparaties lokaal uitvoeren waardoor defecte treinen minder verplaatst hoeven worden en dus sneller beschikbaar zijn.

NS neemt bij het plannen van de dienstregeling maatregelen om beter te kunnen inspelen op mogelijke tekorten aan beschikbaar materieel. Zo kan NS het plan zo goed mogelijk uitvoeren. Doel is materieeltekorten te minimaliseren en als deze toch ontstaan, de impact hiervan te verkleinen.

Leverancier Alstom spant zich maximaal in om ICNG-treinen zo snel mogelijk te leveren. Alstom heeft verbeteracties in gang gezet om de productiecapaciteit voor ICNG te maximaliseren. NS werkt samen met Alstom aan nieuwe software-updates om bekende kinderziektes op te lossen en de prestaties te verbeteren. Om de betrouwbaarheid van de dienstregeling op de HSL met de huidige materieelbeschikbaarheid te verhogen heeft NS sinds 26 februari de frequentie op de HSL tussen Breda en Amsterdam met één trein per uur teruggebracht. Deze aanpassing vermindert ook de hinder door de TSB's (die nu nog niet in de dienstregeling zijn opgenomen) en de werkzaamheden rond Schiphol op dit traject.

Wat zijn de vooruitzichten voor 2024?

Ondanks de maatregelen zijn er ook in 2024 tekorten aan onderhoudspersoneel. Hierdoor blijft het uitdagend om genoeg materieel snel weer op de baan te krijgen. Door de vertraagde levering van ICNG-treinen is de materieelbeschikbaarheid op de HSL de komende tijd nog beperkt. Mede hierdoor is op dit moment de dienstregeling op de HSL aangepast. Daarnaast moeten we de komende maanden nog rekening blijven houden met uitval en vertraging vanwege bekende kinderziektes, die vanaf medio 2024 structureel worden opgelost. NS kan niet uitsluiten dat nieuwe kinderziektes optreden. Tegelijkertijd stromen steeds meer ICNG-treinen in waardoor machinisten meer ervaring opdoen en de prestaties naar verwachting verbeteren. NS blijft de prestaties van de nieuwe trein nauwgezet monitoren en neemt daar waar nodig samen met leverancier Alstom actie om de prestaties van de ICNG te maximaliseren.

3. Hinder tijdens werkzaamheden

Welke impact hadden hinder tijdens werkzaamheden in 2023?

Werkzaamheden aan het spoor zijn nodig om de veiligheid en beschikbaarheid van het spoor nu en in de toekomst te borgen. Werkzaamheden zijn toegenomen en vinden ook vaker overdag plaats, niet alleen maar in de nacht, weekenden en schoolvakanties. Keerzijde van werkzaamheden is dat er tijdelijk minder infrastructuur beschikbaar is voor vervoerders. Hier speelt een dilemma tussen vervoerscapaciteit en punctualiteit. De wens om tijdens werkzaamheden zoveel mogelijk reizigers met de trein te blijven vervoeren, zorgt in toenemende mate voor spanning op de mogelijkheid om betrouwbaar en punctueel treinen te kunnen rijden. Wanneer er zoveel mogelijk treinen blijven rijden op de beperkt beschikbare infrastructuur, kunnen dienstregelingen ontstaan die minder goed uitvoerbaar zijn en leiden tot een toename van dispunctualiteit.

Een voorbeeld hiervan was de dienstregeling rond de geplande werkzaamheden bij Schiphol en Rotterdam in het najaar van 2023. Om de reeds beperkte vervoerscapaciteit door de werkzaamheden niet verder in te perken is ervoor gekozen de treindienst op de HSL niet af te schalen zodat zo veel mogelijk reizigers van de trein gebruik konden maken. Met de grote reizigersstromen rondom Schiphol en Rotterdam kan een te kleine vervoerscapaciteit namelijk leiden tot risico's voor de (transfer-) veiligheid. In combinatie met de al bestaande problemen als de snelheidsbeperkingen op de HSL en de materieelproblematiek veroorzaakte dit grote vertragingen en drukke treinen.

Verder waren er in 2023 werkzaamheden op het aansluitende Duitse gedeelte van de Betuweroute (Emmerich-Oberhausen) die regelmatig leidden tot omleidingen van goederentreinen, voornamelijk via de Brabanthroute. Door de toename van het aantal treinen op de Brabanthroute, neemt de beschikbare bufferruimte in de dienstregeling af. Bij onderlinge treinhinder als gevolg van drukte op het spoor ontstaan er daardoor snel grote vertragingen. Dit had in 2023 grote impact op het reizigersvervoer.

Welke maatregelen treffen we?

ProRail en NS nemen met verhoogde prioriteit maatregelen om de robuustheid van de dienstregeling rond geplande buitendienststellingen in 2024 te vergroten. We beoordelen de dienstregeling bij grote buitendienststellingen en de daarbij benodigde capaciteit kritisch op uitvoerbaarheid en waar nodig treffen we maatregelen. Dat doen we bijvoorbeeld door volgordes aan te passen of minder treinen te rijden om meer speling te creëren.

Hierbij leggen we meer nadruk op betrouwbaarheid van de dienstregeling, ook wanneer dat ten koste gaat van de vervoerscapaciteit. Dit kan ertoe leiden dat minder vervoerscapaciteit gepland wordt dan nodig is om zo de betrouwbaarheid te waarborgen. In sommige gevallen is NS genooddaakt een negatief reisadvies te geven. Daarnaast wordt in de reisinformatie rondom buitendienststellingen het omreizen nadrukkelijker onder de aandacht gebracht.

In november start de 80-weekse periode, waarin er intensieve werkzaamheden plaatsvinden aan de Duitse zijde van de Betuweroute. Voorafgaand hieraan heeft ProRail werkzaamheden op Nederlandse omleidingsroutes voor goederenverkeer in 2024 herpland. Het doel is om tijdens deze 80-weekse periode minder werkzaamheden op deze routes uit te voeren, om zo robuustere goederenpaden te kunnen plannen. Hierdoor voorkomen we nóg meer druk op de dienstregeling. De herplanning leidt wel tot extra werkzaamheden op bijvoorbeeld de Brabantroute en rond Amersfoort in 2024. Daarnaast zet ProRail extra verkeersleiders in op de verkeersleidingspost Eindhoven. Zo kan ProRail sneller en beter reageren op de actuele situatie op het spoor. Reizigers moeten desondanks rekening houden met een grotere kans op hinder en vertraging.

Wat zijn de vooruitzichten voor 2024?

Om het spoornetwerk in een goede conditie te houden en klaar te maken voor de toekomst, zoals onder andere met het Programma Hoogfrequent Spoor, vinden er ook in 2024 werkzaamheden plaats, waaronder wederom bij Rotterdam, Schiphol en aan de Duitse Zijde van de Betuweroute, met omleidingen via de Brabantroute tot gevolg. De bufferruimte in de dienstregeling zal dus, net als in 2023, zeer beperkt zijn. Het plannen en voorbereiden van werkzaamheden kost tijd en gebeurt zorgvuldig. Aanpassingen ter verbetering van de robuustheid zijn dan ook niet zomaar gerealiseerd. In de loop van 2024 verwachten we hierin stappen te zetten. Daarbij geven we prioriteit aan de impactvolle buitendienststellingen in de komende periode.

ProRail gaat daarbij de komende jaren vaker overdag en doordeweeks aan het spoor werken. Om hinder zoveel mogelijk te voorkomen, worden grote werkzaamheden sinds jaar en dag vooral in de nacht, weekenden en vakantieperiodes gepland. Door verschillende uitdagingen, waaronder personeelstekorten bij de spooraanneemers, is dat niet langer vanzelfsprekend. Daarom gaan spooraanneemers nu ook aan de slag buiten de weekenden en vakanties. In 2024 krijgt vooral Friesland hier mee te maken, maar in latere jaren zal dit steeds vaker en op meer plekken nodig zijn. Dat heeft fors grotere impact op de reiziger. Om de punctualiteit te verbeteren, ligt ook hier een opgave voor het robuust plannen van de dienstregeling rond werkzaamheden.

Aanvullende factoren

Door de samenloop van de hierboven uiteengezette basisoorzaken is de bufferruimte in de dienstregeling sterk geslonken. Hierdoor zien we dat er minder ruimte is om kleine vertragingen als gevolg van langer durende halteertijden en/of lagere snelheid op te vangen. Daarom zien we dat in 2023 'reguliere' factoren als de drukke maanden september en oktober, gladde sporen door herfstweer, een grotere impact hebben gehad dan in andere jaren.

Ook op het aanpakken van deze aanvullende factoren zetten ProRail en NS zich op verschillende manieren in. Maar alleen door effectieve maatregelen te treffen voor de drie hoofdoorzaken - TSB's, materieel- en personeelstekort en hinder rondom werkzaamheden - kunnen we fundamentele verbeteringen behalen op de punctualiteitscijfers.

Vooruitblik

Voor de komende jaren willen we realistische verwachtingen scheppen. Het spoor kampt met complexe uitdagingen en schaarstes, die bovendien samenhangen en elkaar soms versterken. ProRail en NS werken hard om die problemen op te lossen. De maatregelen die ProRail en NS afzonderlijk en samen verkennen of al realiseren, kosten tijd voordat de prestaties verbeteren. In de tussentijd maken ProRail en NS keuzes om de hinder voor onze reizigers zoveel mogelijk te beperken.

Net als 2023 wordt 2024 een uitdagend jaar. Op basis van cijfers van januari en februari zijn de verwachtingen voor de reizigerspunctualiteitscijfers op de HSL en het HRN voor 2024 somber. Om aan het einde van het jaar alsnog de bodemwaarden voor reizigerspunctualiteit te halen, zijn er op

zeer korte termijn significante verbeteringen nodig in het functioneren van de productiemiddelen infra, materieel en personeel of in het aanpassen van de dienstregeling. Dat vraagt een majeure inspanning van alle betrokken onderdelen van beide organisaties. ProRail en NS zetten zich hier maximaal voor in.

Ook het jaar 2025 zal uitdagend worden. Ondanks de genoemde aanpassingen in de dienstregeling op de HSL, de scherpe focus op de kwaliteit van de operatie en op het herstellen van TSB's, blijft het evenwicht fragiel. We werken in een geoptimaliseerd systeem, waarin alles perfect op elkaar is afgestemd in de dienstregeling. Een kleine wijziging kan forse negatieve impact op de prestaties hebben.

Vervolgstappen

De uitdagingen voor de komende jaren vragen van ons dat we alles uit de kast halen. In aanvulling op de maatregelen zoals beschreven bij de oorzaken van dispunctualiteit in 2023 blijven ProRail en NS, iedere dag, op alle niveaus, samenwerken aan verbeteringen van de prestaties. Afgelopen periode hebben we gewerkt aan een her-intensivering van de samenwerking op operationeel, tactisch en strategisch niveau. Met focus op gezamenlijke doelen, goede voorbereiding en alerte uitvoering en continue verbeteren versterken we de dagelijkse operatie.

ProRail en NS zijn gestart met een analyse van aanvullende en haalbare maatregelen voor het snel en gericht verbeteren van de punctualiteit in 2024, 2025 en verder. Beide organisaties scherpen bestaande samenwerkingsstructuren verder aan voor een centralere sturing op verbetermaatregelen in de operatie die bijdragen aan punctualiteit. Daarbij werken we een meer integrale en gecoördineerde aanpak op verschillende operationele domeinen uit.

Maatregelen zijn en blijven nodig om op langere termijn een goede treinreis te kunnen blijven bieden aan Nederland. Om de infrastructuur en de prestaties op het spoor op peil te houden is er de komende jaren blijvend geld nodig voor beheer en onderhoud, mede met oog op de vervangingsopgave waar het spoor voor staat. Daarnaast blijkt uit disruptieve veranderingen in de wereld na corona dat we ons ook moeten voorbereiden op toekomstige veranderingen en uitdagingen in de samenleving, zowel qua arbeidsmarkt, klimaat en mobiliteit.

Wij staan samen voor grote uitdagingen, en toch: de beste dagen van de trein liggen voor ons. Daar zijn wij van overtuigd. Aantrekkelijke en duurzame mobiliteit is een belangrijke pijler onder het hedendaagse en toekomstige Nederland. Daar werken wij – met u en alle partijen betrokken bij ons spoor - iedere dag hard aan.

Met vriendelijke groet,



John Voppen
CEO
ProRail



Wouter Koolmees
President-directeur
NS