

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2799

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de plannen van ProRail om een groot aantal wissels te slopen* (ingezonden 13 mei 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 10 juni 2011).

#### Vraag 1

Kent u het bericht ProRail: «sloop dure wissels»?<sup>1</sup> Kunt u het rapport «Saneren wissels; kostenprognose besparingen en achtergrondinfo over wissels» naar de Kamer sturen?

#### Antwoord 1

Ja, ik ken het betreffende artikel uit het OV magazine van 12 mei 2011. Het in het artikel genoemde rapport ken ik echter niet. Navraag bij ProRail leert dat het een interne conceptrapportage betreft waarin een methode beschreven wordt om de kostenbesparingen door het saneren van wissels op transparante en betrouwbare wijze te prognosticeren.

Het aanleggen, vervangen, verbeteren en saneren van wissels en andere elementen van de hoofdspoorweginfrastructuur is een kerntaak van ProRail. Het ontwikkelen van een methode om de financiële effecten van mogelijke maatregelen in kaart te brengen is daar onderdeel van.

Concrete projecten waarin sprake is van «aanmerkelijke wijzigingen in de gebruiksmogelijkheden van hoofdspoorwegen», waarbij «het spoorverkeer niet meer op reguliere wijze afgewikkeld kan worden» dient ProRail ter instemming aan mij voor te leggen, nadat de betrokken vervoerders zijn geconsulteerd (Spoorwegwet, artikel 17 lid 3 en bijbehorende Beleidsregel). Daarvan is met het genoemde concept-rapport geen sprake.

Gelet op het bovenstaande beschik ik dus niet over een document om nu te beoordelen of aan de Tweede Kamer te sturen.

Overigens verwacht ik – zoals ik in mijn brief van 27 januari 2011 over beter functioneren Spoor heb aangegeven – van ProRail en NS een voorstel voor het vereenvoudigen en meer betrouwbaar maken van de gehele keten: infrastructuur, dienstregeling en de logistiek van treinmaterieel en personeel. De eerste concrete plannen verwacht ik voor de zomer.

Dit voorstel en de conclusies, die ik daaraan op basis van een beoordeling verbind, zal ik uw kamer na de zomer wel doen toekomen.

<sup>1</sup> OV-magazine, 12 mei 2011.

Vraag 2

Is het waar dat het rapport geen analyse bevat van de gevolgen voor de bijsturing, de benodigde transfercapaciteit op stations en de kosten voor de reiziger als gevolg van extra overstappen en de grotere impact van verstoringen?

Antwoord 2

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 3

Kunt u onderbouwen waarom de reiziger met een hoofdletter R er op vooruit gaat met dit plan waarin deze reiziger zelfs nauwelijks wordt genoemd en louter kostenreductie centraal staat?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 4

Deelt u de mening dat bij plannen voor sloop van wissels niet alleen naar de huidige dienstregeling moet worden gekeken, maar ook naar mogelijke wensen voor toekomstige dienstregelingen? Zo ja, gaat u dit plan daarop toetsen?

Antwoord 4

Zoals bij vraag 1 aangegeven dient ProRail bij concrete projecten waarin sprake is van «aanmerkelijke wijzigingen in de gebruiksmogelijkheden van hoofdspoorwegen», deze ter instemming aan mij voor te leggen, nadat de betrokken vervoerders zijn geconsulteerd. Hierbij wordt uiteraard niet alleen naar de huidige dienstregeling gekeken maar ook naar voorzienbare toekomstige dienstregelingen.

Vraag 5

Waarom is in het rapport niet gekeken naar mogelijkheden om de onderhoudskosten per wissel te verlagen in plaats van het schrappen van wissels?

Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 6

Deelt u de mening dat wissels die het vaakst gebruik worden ook de meeste storingen opleveren en dat een spoorweg met minder wissels dus ook meer onderhoud per wissel betekent? Waarom is dit niet meegenomen in de berekening van de kostenbesparingen en is juist op het punt van de integrale kosten geen vergelijking gemaakt met Japan?

Antwoord 6

Ik denk niet dat deze conclusie in algemeenheid kan worden getrokken. De onderhoudskosten van wissels hangen af van diverse factoren. Daartoe behoren bijvoorbeeld de intensiteit waarmee de wissel wordt bereden, het gebruik maar ook het type. Een spoorweg met minder wissels hoeft dus niet per definitie tot hogere onderhoudskosten per wissel leiden. Voor wat betreft uw tweede vraag: zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 7

Herinnert u zich uw toezegging dat het saneren van wissels geen onderdeel is van de 160 miljoen besparingen op het spoor? Betekent dit dat eventuele besparingen op wissels beschikbaar blijven voor investeringen op het spoor?

Antwoord 7

U refereert wellicht naar het AO van 16 maart jl. Daar heb ik aangegeven dat het vereenvoudigen van de infrastructuur (tijdens het AO aangeduid met «Simpel Spoor») niet zozeer een bezuinigingsmaatregel is, maar vooral gericht moet zijn op het vereenvoudigen en meer betrouwbaar maken van de hele keten, waarvan de Reiziger zal profiteren. Daarnaast is uiteraard ook van belang inzicht te verkrijgen in hoeverre met een dergelijk voorstel de kosteneffectiviteit en de efficiëntie van het spoor kan worden verbeterd, die

nodig is. Ik heb in het AO gemeld dat een klein deel van de 160 miljoen efficiëntie op het spoor door ProRail en NS wordt gevonden in maatregelen op het gebied van «Simpel Spoor».

Vraag 8

Bent u bereid reizigersorganisaties en vervoerders advies te vragen over dit plan en de resultaten hiervan voor te leggen aan de Kamer?

Antwoord 8

Zoals aangegeven in mijn antwoord op vragen 1 en 4 hebben vervoerders een wettelijke vastgelegde rol bij concrete projecten die leiden tot «aanmerkelijke wijzigingen in de gebruiksmogelijkheden van hoofdspoorwegen» en heb ik daarbij als minister een goedkeuringsrol. Over het hier bedoelde interne conceptrapport van ProRail zal ik geen afzonderlijk advies vragen.

Zoals aangegeven bij mijn antwoord op vraag 1 zal ik na de zomer de Kamer informeren over de eerste concrete invulling van de sector van de plannen voor een robuuster spoor.