

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

2617

Vragen van de leden **Elissen** en **De Jong** (beiden PVV) aan de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie over *grote problemen op het spoor*. (Ingezonden 15 maart 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de minister van Veiligheid en Justitie (ontvangen 25 mei 2012) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 2034.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «harde kritiek FNV op Keyrail»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is er zoals de FNV aangeeft, gesjoemeld met punctualiteitscijfers? Zo ja, welke consequenties gaat u hieraan verbinden? Gaat u bijvoorbeeld vragen een strafrechtelijk onderzoek te doen omdat hier sprake kan zijn van oplichting en/of valsheid in geschrifte?

Antwoord 2

Ik heb daarvoor geen bewijzen. Ik acht de controlemechanismen op die cijfers voldoende. De vervoerders hebben namelijk de mogelijkheid controle uit te oefenen op de punctualiteitscijfers voor hun eigen treinen, waarover ze van Keyrail dagelijks rapportages ontvangen. Daarnaast is er bij Keyrail sprake van een scheiding tussen berekening van en controle op de punctualiteitscijfers. In antwoord 3 ga ik hier uitgebreider op in. Een strafrechtelijk onderzoek is niet aan de orde.

Vraag 3

Kan een treindienstleider de punctualiteitscijfers achteraf beïnvloeden? Zo ja, waren hier mogelijkheden toe gedurende de periode dat de treindienstleiderspost Kijfhoek onder Keyrail viel? Hoe zijn de uiteindelijke gegevens gecontroleerd? Kon de controleur (of controlerende instantie) hierbij voor 100% garanderen dat de uiteindelijke cijfers niet door treindienstleiders gemanipuleerd zijn?

¹ NOS.nl, 14 maart 2012: «Harde kritiek FNV op Keyrail?» (<http://nos.nl/artikel/351068-harde-kritiek-fnv-op-keyrail.html>).

leerd waren en beschikte de controleur hierbij over voldoende gegevens (die niet van de treindienstleiders afkomstig waren)?

Antwoord 3

Van iedere rit wordt zowel de oorspronkelijke planning als de bijgestelde planning (bijstelling van de planning is volgens een afspraak tussen Keyrail en ProRail aan de orde bij meer dan drie minuten vertraging, ook als de trein al onderweg is) ingevoerd in de Nationaal Vervoer Gegevens Bank die wordt beheerd door ProRail. In deze gegevensbank wordt ook automatisch de gerealiseerde, feitelijke rit (hoe laat reed de trein op welke locatie) geregistreerd. Al deze gegevens worden dagelijks door ProRail aangeleverd en volledig geautomatiseerd ingelezen in het Keyrail-informatiesysteem. Op basis van de aangeleverde gegevens worden de punctualiteitscijfers berekend.

Deze punctualiteitscijfers worden na interne controle door een aparte functionaris gerapporteerd aan de vervoerders. Iedere vervoerder ontvangt iedere dag voor «zijn» treinen de punctualiteitscijfers op treinniveau plus een detailrapport met gegevens over de (bijgestelde) planning en het tijdstip waarop de desbetreffende trein het op de Betuweroute aansluitende spoor netwerk bereikt.

Het komt op beperkte schaal voor dat achteraf een bijgestelde planning wordt ingevoerd in het systeem (iets wat niet alleen voorkomt op de verkeersleiderspost voor de Betuweroute, maar ook op de verkeerleidersposten voor het gemengde net). In zo'n geval overschrijft het systeem de realisatiegegevens van de betreffende trein zodanig dat er een zogenaamde «nulvertraging» ontstaat: een punctualiteit tot op de seconde. Van zo'n nulvertraging is overigens ook sprake als een trein in het geheel niet wordt geregistreerd als gevolg van een storing in het automatische meetsysteem. ProRail signaleert deze «spooktreinen» in het systeem en Keyrail verwijderd deze vervolgens om de punctualiteitscijfers zuiver te houden. De desbetreffende vervoerder hoeft niet te betalen voor de gereden kilometers.

Vraag 4

Hoe verhouden ProRail en Keyrail zich tot elkaar? Zijn het volledig zelfstandige ondernemingen of is ProRail 100% verantwoordelijk voor het handelen van Keyrail? Hoe zou u de onderlinge relatie daarnaast typeren?

Antwoord 4

ProRail is verantwoordelijk concessiebeheerder. Binnen die concessie is Keyrail verantwoordelijk voor het capaciteitsmanagement, de verkeersleiding en het infrastructuurmanagement (instandhouding) van de Betuweroute. ProRail is één van de drie aandeelhouders van Keyrail. ProRail bezit 50% van de aandelen, 35% is in handen van de Rotterdamse haven en Haven Amsterdam bezit 15%.

Keyrail en ProRail hebben daarnaast een zakelijke relatie: Keyrail neemt diensten af bij ProRail. Daarnaast is ProRail-personeel gedetacheerd bij Keyrail.

Ten slotte wordt overlegd over de invulling van verantwoordelijkheden met name met betrekking tot de interfaces en over hoe dit beter kan.

Vraag 5

Is de veiligheid op het spoor onder leiding van Keyrail in het geding geweest? Was het veiligheidsniveau lager dan deze onder directe leiding van ProRail zou zijn geweest? Is er vanuit Keyrail en ProRail voldoende aandacht voor mensen op de werkvloer, ook als deze zich zorgen maken over de veiligheidssituatie en deze graag willen verbeteren?

Antwoord 5

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT, die de verantwoordelijkheid heeft om toezicht te houden op veiligheidssituaties op het spoor) heeft tot nu toe geen aanleiding te veronderstellen dat de veiligheid op het spoor onder leiding van Keyrail in het geding is of is geweest. Het veiligheidsniveau van Keyrail acht ILT vergelijkbaar met dat van ProRail. De Inspectie heeft verder geen signalen ontvangen dat medewerkers van beide organisaties met zorgen over de veiligheidsorganisatie niet worden gehoord.

De ILT constateert wel dat de wijze waarop het omgaan met de interfaces is geregeld binnen de taakverdeling tussen Keyrail en ProRail op gedeelde infrastructurele trajecten meer kans geeft op onveilige situaties en pleit er daarom voor deze interfaces zoveel mogelijk te beperken. Deze constatering wordt meegenomen bij de totstandkoming van de nieuwe exploitatieopdracht aan Keyrail.

Vraag 6

Welke stappen gaat u zetten om de veiligheid op het spoor en tevens correcte punctualiteitscijfers te kunnen garanderen?

Antwoord 6

De veiligheid op het spoor staat voor mij centraal. De zorgplicht voor de veiligheid heb ik opgenomen in de beheerconcessie aan ProRail. In de nieuwe beheerconcessie aan ProRail en de nieuwe exploitatieopdracht aan Keyrail neemt de verantwoordelijkheid voor de veiligheid wederom een cruciale plaats in. Voor de formulering van de nieuwe opdracht aan Keyrail is veiligheid de belangrijkste randvoorwaarde waaraan een exploitatiemodel zal worden getoetst. Belangrijk daarbij is dat de interfaces tussen de beheerders zoveel mogelijk worden beperkt en dat de verantwoordelijkheidsverdeling tussen ProRail en Keyrail zodanig wordt ingericht dat de veiligheid is geborgd.

Bij de uitvoering van hun beheertaken informeren beide infrabeheerders mij voortdurend over de mogelijke veiligheidsissues en de ILT houdt toezicht. Wat betreft de punctualiteitscijfers: ik kan altijd besluiten om een audit uit te voeren. De klanten zorgen in eerste instantie zelf voor de controle. De rapportages van Keyrail (punctualiteitscijfers op treinniveau en detailrapporten per trein) komen aan de orde in de reguliere accountgesprekken tussen Keyrail en iedere vervoerder. Wanneer een vervoerder ontevreden is over en/of zich niet herkent in de rapportages, kan hij Keyrail hierop aanspreken.