

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

917

Vragen van het lid **Van der Graaf** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de detectieproblematiek op de trajecten tussen Gouda en Alphen aan den Rijn en Oldenzaal en de Duitse grens* (ingezonden 20 december 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 19 januari 2018).

Vraag 1

Bent u bekend met de uitkomst van de gesprekken tussen ProRail, NS/Abellio en de provincie Zuid-Holland om de detectieproblematiek, die de frequentieverhoging op de spoorlijn Gouda-Alphen aan den Rijn belemmerde, op te lossen, zoals u ook aangegeven heeft in de beantwoording van Kamervragen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de partijen overeen zijn gekomen een commissie in te stellen die een bindend advies zou afgeven? Klopt het dat deze commissie in haar advies uitsprak dat ProRail verantwoordelijk is voor voldoening van de kosten van de detectieapparatuur?

Antwoord 2

Ja, dat klopt. Op het baanvak Gouda-Alphen aan den Rijn zijn aanvullende maatregelen in de hoofdspoorweginfrastructuur genomen om de detectie van het nieuwe materieel met name in de herfst te kunnen garanderen. ProRail, NS/Abellio en de provincie Zuid-Holland konden geen overeenstemming bereiken over de kostentoedeling van deze aanvullende detectiemaatregelen. Daarom is een commissie ingesteld met het verzoek om over de kostentoedeling een bindend advies af te geven.² De specifiek voor de kostentoedeling van dit baanvak ingestelde commissie heeft bepaald dat de ontwerp en realisatiekosten van de aanvullende infrastructurele detectiemaatregelen op

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2109

² Een bindend advies in de zin van artikel 7:900 lid 2 Burgerlijk Wetboek.

het baanvak Gouda-Alphen aan den Rijn door ProRail dienen te worden gedragen.

Vraag 3

Onderschrijft u de beargumentering van deze uitspraak, omdat ProRail als spoorbeheerder de verantwoordelijkheid heeft om zorg te dragen voor de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en veiligheid van infrastructuur? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

ProRail is verantwoordelijk voor de betrouwbaarheid, beschikbaarheid en veiligheid van de hoofdspoorweginfrastructuur. Hiervoor stelt mijn ministerie middelen beschikbaar aan ProRail. Indien een vervoerder besluit op een andere wijze of met ander materieel gebruik te maken van de infrastructuur, betekent dat niet dat ProRail te allen tijde de bijbehorende kosten voor eventuele infrastructurele aanpassingen moet dragen. In de casus Gouda-Alphen aan den Rijn is een bindend advies afgegeven over de kostentoedeling van de op dat baanvak genomen aanvullende infrastructurele detectie-maatregelen. De commissie heeft zich in het bindend advies voornamelijk uitgelaten over het proces dat is doorlopen. De redenering van de commissie in deze kan ik volgen. De commissie is niet ingegaan op de principiële vraag of de beheerder in algemene zin verplicht is voor eigen rekening de infrastructuur aan te passen indien materieel dat minder goede detectie-eigenschappen heeft, op de infrastructuur wordt ingezet. Ik hecht er daarom aan te benadrukken dat er niet automatisch conclusies getrokken kunnen worden voor de wijze van financiering van eventuele infrastructurele detectie-maatregelen op andere trajecten.

Vraag 4

Bent u bekend met het bericht dat vanaf 14 januari de nieuwe regionale trein RB61 van Hengelo naar Bielefeld gaat rijden?³

Antwoord 4

Ja.

Vraag 5

Klopt het dat op het traject tussen Oldenzaal en de Duitse grens ook maatregelen nodig zijn om de detectie van het nieuwe treinmaterieel te garanderen? Klopt het dat ProRail zich op het standpunt stelt dat de provincie Overijssel de kosten van de aanvullende detectie-maatregelen moet betalen?

Vraag 6

Kunt u toelichten of u het standpunt van ProRail juist vindt, zeker in het licht van de uitspraak van de onafhankelijke commissie in geval van de spoorlijn Gouda-Alphen aan den Rijn?

Antwoord 5 en 6

Op 15 december jl. is de vergunning voor indienststelling verleend voor het FLIRT3-materieel dat zal worden ingezet voor de treindienst Hengelo-Bielefeld. Ook met dit materieel zijn detectieproblemen voorzien. Aan de vergunning is daarom de voorwaarde verbonden dat de vervoerder zijn verantwoordelijkheid dient te nemen om – met name in de herfstperiode – de detectiekwaliteit te garanderen. Op het baanvakgedeelte tussen Oldenzaal en de Duitse grens moeten de benodigde aanvullende (technische) maatregelen nog worden vastgesteld. Als blijkt dat maatregelen aan de hoofdspoorweginfrastructuur nodig zijn, is het voor ProRail op grond van de beheerconcessie noodzakelijk dat daarvoor financiële dekking is. Met betrekking tot de treindienst Hengelo-Bielefeld heeft mijn ministerie reeds in 2014, bij de toezegging van de eenmalige Rijksbijdrage van € 9,33 miljoen als gedeeltelijke dekking van het exploitatietekort voor de gehele 15-jarige concessieperiode, met de provincie Overijssel afgesproken dat eventuele infrastructurele

³ <https://www.tubantia.nl/hengelo/even-wachten-op-trein-van-hengelo-naar-bielefeld-niet-december-maar-januari~a8544f5a/>

aanpassingen voor rekening van de provincie komen. Ik zie geen aanleiding daarvan af te wijken.

Vraag 7

Bent u bekend met andere spoorlijnen in Nederland waar deze detectieproblematiek speelt? Welke gevolgen heeft de uitspraak van de genoemde commissie voor de problematiek op deze spoorlijnen?

Antwoord 7

Op dit moment speelt de detectieproblematiek alleen op de genoemde trajecten Gouda-Alphen aan den Rijn en Oldenzaal-Duitse grens. Als gezegd heeft het bindend advies niet automatisch gevolgen voor de wijze van financiering van eventuele aanvullende infrastructurele detectiemaatregelen op andere trajecten.