

Vergaderjaar 2010–2011

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 261

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 14 maart 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over het functioneren spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 255).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 11 maart 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Vacature SP, Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

1

Is het waar dat de spreiding van werkzaamheden aan het spoor erg ongelijkmatig is? Op welke manier is dat op te lossen? Bent u bereid een maatschappelijke kosten-batenanalyse uit te voeren naar het onderhoudswerk op het spoor in relatie tot de capaciteitsverdeling en daarbij specifiek te kijken naar de lengte van de onderhoudsperiodes in de nacht en de efficiencywinst die valt te behalen door hier anders mee om te gaan (bijvoorbeeld door een kleiner aantal lange onderhoudsnachten in plaats van veel korte onderhoudsnachten en/of meer onderhoud in korte aaneengesloten periodes met tijdelijke capaciteitsbeperkingen)?

Met name ten aanzien van spreiding van projecten betreffende functie-handhaving onderkent ProRail dat de noodzaak bestaat om werkzaamheden meer gelijkmatig over het jaar te spreiden.

Binnen het Strategisch Platform Spooraanneemers waaraan ProRail en de spooraanneemers deelnemen (door uw Kamer ook wel aangeduid als «taakgroep vitaliteit») is dit punt onderdeel van overleg en zijn inmiddels goede afspraken gemaakt.

De verantwoordelijkheid voor het slim en efficiënt plannen van onderhoudswerk, specifiek in de nacht, ligt bij ProRail als beheerder.

Zoals hiervoor al aangegeven is dit binnen het Strategisch Platform onderdeel van overleg. Ik laat aan hen over om daarbij gezamenlijk en optimum te vinden tussen enerzijds de kosten en de baten en de anderzijds de belangen (van de werknemers) van de spooraanneemers. Ik zie daarom geen noodzaak om zelf een maatschappelijke kosten baten-analyse hierop uit te voeren.

2

Wat vindt u van de stelling, die de president-directeur van NS poneerde tijdens de hoorzitting Winterproblematiek op het spoor d.d. 20 januari 2011, dat simplificatie van de dienstregeling en het dienstrooster de keuzevrijheid van de reiziger niet dient?

Simplificatie, om verstoringen te voorkomen en beter te kunnen afhandelen, en keuzevrijheid dienen beide de reiziger. Op het moment dat simplificatie de keuzevrijheid van de reiziger gaat beperken, moet hierin een goede balans worden gevonden.

3

Kunt u aangeven wanneer de Kamer het Beheer- en vervoerplan 2012 zal ontvangen? Is het mogelijk om deze al vóór december 2011 aan de Kamer te doen toekomen?

ProRail legt het beheerplan vóór 1 september aan mij voor; NS het vervoerplan vóór 15 oktober. Eerder is gelet op de interne processen binnen de bedrijven niet mogelijk. Na mijn eerste beoordeling heb ik vervolgens intensieve gesprekken met NS en ProRail over de inhoud van de plannen en over aanpassingen van sommige grenswaarden. Na mijn instemming verzend ik het vervoer- en beheerplan ter informatie naar de Kamer. De ervaring van de afgelopen jaren leert dat het niet waarschijnlijk is dat het lukt dit proces voor 1 december 2011 af te ronden. Ik wil mij erop inspannen om dit toch mogelijk te maken.

4

Wat zijn de resultaten van de onafhankelijke taakgroep vitaliteit spoorsector?

In mijn brief van 14 januari 2011 (Kamerstuk 29 984, nr. 253) heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken van het Strategisch Platform

Spooraannemersoverleg. Bij uw Kamer staat dat overleg bekend als Taakgroep Vitaliteit.

5

Welke invloed heeft de ingeboekte 160 miljoen euro doelmatigheidskorting uit het gedoogakkoord op de spoorplannen, geuit in uw brief d.d. 27 januari 2011 over het functioneren van het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 255), en op welke wijze wordt voorkomen dat de reiziger hiervan de dupe wordt?

Conform het Regeerakkoord ga ik ervan uit dat op het hoofdrailnet een efficiency te behalen is van € 160 miljoen per jaar, zonder aantasting van de kwaliteit voor de reiziger. NS en ProRail hebben een concept voorstel gedaan om hier invulling aan te geven. Hierover zal ik nog nader overleg voeren, waarna ik u het voorstel zal doen toekomen met mijn reactie daarop. De maatregelen in mijn brief kunnen ook in een meer efficiënte omgeving worden uitgevoerd.

6

Beschikken regionale vervoerders, net als de NS, over locomotieven en andere noodopties om gestrande treinen te bergen of moeten zij dan hulp van de NS inroepen?

Indien een treinstel van één van de regionale vervoerders strandt door een technische storing aan dat treinstel, kan het treinstel in de regel door een eigen treinstel worden weggesleept. Indien een elektrisch treinstel defect is en ook de bovenleiding buiten dienst is, moet het treinstel worden weggesleept door een dieseltrein of een diesellocomotief. Connexxion beschikt niet over locomotieven of dieselmaterieel en zal dan gebruik moeten maken van een door Prorail gevorderde dieselloc van een andere (goederen)vervoerder. De regionale vervoerders zijn vrijwel altijd in staat om gestrande treinen door inzet van eigen treinen of diesellocs via ProRail te bergen en hoeven daarvoor niet de hulp van NS in te roepen. Daarover zijn in het kader van het OCCR werkafspraken gemaakt. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft op 24 februari 2011 met ProRail en NS Reizigers en NS Hispeed overleg gevoerd over het bergen van gestrande treinen. Uw Kamer is hierover conform uw verzoek separaat geïnformeerd. De inspectie treedt op korte termijn met de regionale vervoerders in overleg om met hen sluitende afspraken te maken over maatregelen en middelen voor het bergen van gestrande treinen.

7

Is een systeem van informatievoorziening, zoals dat voor wegen wordt gebruikt, ook technisch en juridisch mogelijk op het spoor?

Indien wordt bedoeld dat RWS op de rijkswegen directe verkeersinformatie levert aan de automobilist en daarnaast data beschikbaar stelt aan derden voor reisadviezen, dan is de huidige situatie op het spoor daarmee vergelijkbaar. Bij het spoor gaat het niet om verkeersinformatie, maar om reisinformatie. Die komt bij de klant via de borden en omroepen op stations en in de trein en ook via teletekst en radio. De reisplanner biedt NS de functionaliteit voor actuele reisinformatie. Ook ander providers kunnen hier op gaan acteren met concrete producten. Ik verwijs ook naar mijn antwoord op vraag 26.

8

Deelt u de mening dat 24 uur van te voren bijsturen in geval van verstoringen vaak niet mogelijk is omdat een verstoring ook andere oorzaken kan hebben dan het weer?

Ja, ik deel die mening. Verstoringen die het gevolg kunnen zijn van bijzondere weersomstandigheden, zijn enigszins te voorspellen. Dat biedt de mogelijkheid om te proberen de gevolgen te beperken door voorafgaande bijsturing in de vorm van een aangepast dienstregelingsplan. Andere verstoringen (bijvoorbeeld een brand of een andere calamiteit) zijn niet te voorspellen en daar kan dus ook niet vooraf op worden bijgestuurd. Hier wordt op basis van zogenaamde versperringsmaatregelen¹ gewerkt. Versperringsmaatregelen zijn opgesteld door ProRail en de betreffende vervoerder(s) samen. Bij verstoringen waarvoor geen standaard versperringsmaatregelen zijn opgesteld (en waarvoor dit ook niet mogelijk is vooraf), overlegt ProRail met de bijsturingsorganisatie van de vervoerder. Hierbij zijn altijd het thuisbrengen van de reiziger en het in gang houden van het treinverkeer leidend.

9

Welk onderdeel van het spoorstelsel veroorzaakt de grootste knelpunten in het opvangen en verhelpen van verstoringen?

Het grootste knelpunt in het opvangen en verhelpen van verstoringen is de mogelijkheid tot bijsturing, het herstel van het functioneren van het spoor. Bij grote verstoringen op kritieke locaties treden veel grote vertragingen en opheffingen van treinen op en wordt de bijsturingcapaciteit overschreden. In antwoord op vraag 39a wordt dit nader toegelicht.

10

Heeft ook het ontbreken van ICT-middelen in signaleringsposten langs het spoor een rol in de gebrekkige communicatie aan reizigers? Zo nee, om welke reden niet?

Nee. Reisinformatie is primair afhankelijk van de logistieke informatiesystemen. Het knelpunt in geval van verstoorde situaties komt niet door het ontbreken van ICT-middelen maar door de mate waarin de informatiesystemen voor de logistieke afhandeling en daarmee ook de reisinformatie door de medewerkers op de verkeersleidingspost voldoende bijgehouden kunnen worden. Zie ook mijn antwoord op vraag 9.

11

In welke lagen van de bedrijven NS en ProRail is de cultuuromslag precies noodzakelijk? Zijn het de machinisten en conducteurs die de reiziger onvoldoende centraal stellen? Is dat het geval bij personeel op de perrons en achter de balies of zijn het de managementlagen daarboven die onvoldoende op de reiziger gericht zijn? Zijn de directies van NS en ProRail zich onvoldoende bewust van het reizigersbelang?

Cultuur gaat om houding en gedrag in het hele bedrijf. Bij elke handeling en elke beslissing van iedereen die in de spoorsector actief is, van de werkvloer, waar de operationele beslissingen worden genomen, tot de directie, die het beleid bepaalt en het voorbeeld geeft, moet het belang van de reiziger centraal staan en steeds samen gezocht worden naar verbeteringen.

12

Is er een indicatie te geven van de maximumtijd dat een reiziger op informatie moet wachten in geval van vertragingen en verstoringen?

Nee. Er is geen algemene indicatie te geven van de maximumtijd dat een reiziger op informatie moet wachten in geval van vertragingen en verstoringen. De spoorsector is overtuigd van de noodzaak om bij verstoringen zo snel mogelijk de informatievoorziening op orde te hebben en zet daar stevig op in. De sector hanteert hierbij het principe OPA

¹ Maatregelen die voorkomen dat er een sneeuwvalleffect ontstaat bij verstoringen.

(oorzaak, prognose, advies). Dat wil zeggen dat ook als het reisadvies niet direct te geven is, de reizigers al wel worden geïnformeerd over wat er aan de hand is en over wanneer er naar verwachting weer treinen zijn.

13

De spoorvervoerders SNCF (in Frankrijk) en DB (in Duitsland) hebben, op grond van Europese regelgeving, aparte bedrijfsonderdelen voor infrastructuur, capaciteitstoedeling en vervoer. Loopt de samenwerking tussen die bedrijfsonderdelen gemiddeld genomen beter of slechter dan de samenwerking tussen ProRail en NS?

Voor een dergelijke vergelijking heb ik geen gegevens. Ook in beide landen zijn er verstoringen geweest door het winterweer. Overigens is de wijze waarop daar wordt samengewerkt niet onomstreden. In Duitsland is de infrastructuurbeheerder DBNetz onderdeel van de holding DB. In Frankrijk is RFF de infrastructuurbeheerder, waarbij RFF verkeersleiding en capaciteitsverdeling heeft uitbesteed aan de vervoerder SNCF. De Europese Commissie heeft tegen beide organisatievormen een zaak aangespannen bij het Europees Hof van Justitie omdat ze het een onjuiste implementatie van richtlijn 2001/14/EG acht en daardoor de onafhankelijkheid voor uitvoering van essentiële taken zoals capaciteitsmanagement niet vindt gewaarborgd.

14

Hoe snel kunnen bij de lokale verkeersleidingposten de cruciale functies op één locatie worden samengebracht?

In mijn brief aan uw Kamer over het functioneren van het spoor van 27 januari 2011 (kenmerk IENM/BSK-2011/10626) heb ik aangegeven dat dit in verband met de organisatorische consequenties niet per direct kan, maar wel het einddoel is. Lessen van de audit die ik op de OCCR laat uitvoeren, zullen daarbij meegenomen worden. Ik heb ProRail en NS gevraagd de voorbereidingen voor het samenbrengen van de functies bij de verkeersleidingsposten in gang te zetten en mij te informeren over de aanpak en de planning daarvan.

15

In uw brief d.d. 27 januari 2011 over het functioneren van het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 255) stelt u dat klantgerichtheid nadrukkelijk in het functieprofiel van nieuwe commissarissen van ProRail moet zijn opgenomen. Houdt dit impliciet in dat de reeds zittende commissarissen niet aan dit functieprofiel voldoen en zo ja, om welke reden zouden zij dan nog in functie mogen blijven?

Het profiel waaraan de Raad van Commissarissen van ProRail dient te voldoen bestaat uit meerdere onderdelen. Dit betreft naast klantgerichtheid ondermeer kennis van financiën, kennis van infrastructuur en ervaring in het besturen van organisaties. Al deze onderdelen dienen vertegenwoordigd te zijn binnen de Raad van Commissarissen teneinde op adequate wijze haar rol als toezichthouder te kunnen vervullen. Dit is nu ook het geval binnen de huidige Raad van Commissarissen.

Gelet op de gewenste cultuurverandering en de focus op de reizigers binnen ProRail, zal de Raad van Commissarissen niet alleen toezicht houden op, maar zeker ook adviserend zijn naar de directie over hoe in deze fase de gerichtheid op de «Klant van de Klant» (de Reiziger) versneld gerealiseerd kan worden. Dit aspect zal door mij dan ook uitdrukkelijk worden meegenomen bij de selectie van nieuwe commissarissen.

16

Waarop baseert u precies de stelling dat bij de NS-directie en de Raad van Commissarissen van de NS de reiziger wel voldoende centraal wordt gesteld?

Ik heb in mijn brief gesteld dat zowel bij NS als bij ProRail een cultuur moet zijn waarin de reiziger voortdurend centraal staat. Ik heb in mijn brief aangegeven dat bij NS al stappen zijn gezet. Het gaat erom dat in beide organisaties de techniek, systemen en logistieke processen de reiziger als (eind)doel moeten hebben en de onderlinge samenwerking van NS en ProRail daaraan ten dienste moet staan. Ik blijf dus ook de directie van NS hierop aanspreken.

17

Hoe oordeelt u, in het kader van het centraal stellen van de reiziger door het NS-bestuur, over de misleidende tv-reclames van de NS, dat zij winterklaar zouden zijn terwijl intern reeds duidelijk was dat dit geenszins zeker was? Deelt u de mening dat dit er op wijst dat het NS-bestuur, of althans een deel daarvan, de reiziger helemaal niet centraal stelt?

ProRail en NS naar aanleiding van de verstoringen in de winter 2009/2010 maatregelen genomen om klaar te zijn voor de winter 2010/2011. Achteraf gezien is de gezamenlijke communicatie van NS en ProRail, via onder andere de reclamespotjes op televisie, te optimistisch en ongelukkig geweest.

Dat constateert ook de Raad van Commissarissen van NS in het NS Jaarverslag 2010. Zij noemen de spotjes «prematuur». Overigens is dat ook tijdens de hoorzitting door beide bedrijven uitgebreid toegelicht.

18

Hoe oordeelt u, in het kader van het centraal stellen van de reiziger, over de vele boze reacties op de misplaatste compensatieregeling? Deelt u de mening dat deze compensatieregeling aangeeft dat de NS-directie geen notie van hetgeen bij hun vaste klanten speelt? Bent u bereid om deze vorm van compensatie te herzien en ook daarin een meer reizigersgerichte benadering in te voeren?

In de communicatie tussen NS en de reizigers blijkt een misverstand ontstaan te zijn. Tijdens de sneeuwperiode van december 2010 zijn bovengemiddeld veel treinen van NS defect geraakt. Die zijn zo snel mogelijk gerepareerd, maar in januari waren sommige treinen noodgedwongen korter dan normaal. Dat kon tot grote drukte in die treinen leiden. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen, heeft NS een aantal maatregelen genomen om reizigers die niet gebonden zijn aan de spits te bewegen buiten de spits te reizen. Daardoor zou de overlast voor spitsreizigers beperkt blijven. Doordat NS hierover niet duidelijk genoeg gecommuniceerd heeft, is bij sommige reizigers het misverstand ontstaan dat de maatregelen bedoeld waren om spitsreizigers te compenseren voor de overlast tijdens en na de periode met problemen als gevolg van het winterweer. Dat is echter, zoals hierboven toegelicht, niet de bedoeling van de maatregelen van NS. Op de dag van de hoorzitting heeft NS toegezegd om in overleg te gaan met reizigersvereniging Rover over een goede manier om vaste (spits)reizigers tegemoet te komen. Als NS met een vorm van compensatie komt, neem ik aan dat de reizigers daarover door NS geïnformeerd zullen worden.

19

Heeft u overwogen bij ProRail een speciale reizigerscommissaris aan te stellen?

Zo ja, om welke reden heeft u daar niet voor gekozen?

Nee, niet als zodanig. Voor het samenstellen van een RvC wordt een allround profiel van elke commissaris vereist, waarbij elke commissaris vanuit achtergrond en werkervaring op één van de taakvelden van een onderneming extra expertise meeneemt. In dat licht zal ik bij de benoeming van nieuwe commissarissen ProRail, waarvan er twee voor 1 juni aanstaande zullen aantreden, ervoor zorgdragen dat tenminste één van de twee kandidaten klantgerichtheid in zijn/ haar profiel en toezicht-staken heeft. Dit naast het andere aandachtspunt, namelijk het verbeteren van de logistieke processen zodat verstoringen beter beheersbaar worden.

20

Kunt u aangeven welke onderdelen van de beveiliging, verkeersleiding, treindienstleiding en bijsturing van treinen en andere kritische systemen, inclusief de daarvoor benodigde energievoorziening, momenteel zijn voorzien van een back-up voor het opvangen van verstoringen en welke delen nog niet?

Welke acties worden er op dit terrein uitgevoerd en wat is hiervan de planning? Zijn deze plannen gedekt in de begroting of gaat dit ten koste van andere projecten?

In de afgelopen jaren is een groot aantal onderdelen van de systemen voor de beveiliging, verkeers- en treindienstleiding en energievoorziening daarvan voorzien van back-up-systemen. In de hier bijgevoegde bijlage «Redundantie en back-up» vindt u een nadere toelichting daarop en detaillering daarvan. Wat nog resteert, is het aanbrengen van aanvullende back-up-systemen in het geval er een calamiteit optreedt (zoals brand of bommelding). Daarin staat ook beschreven welke overige acties op dit moment nog worden uitgevoerd voor het vergroten van de beschikbaarheid. Twee daarvan licht ik expliciet toe vanwege hun belang voor de beschikbaarheid van het spoorstelsel:

1. Uitwijkcentrum voor het geval één van de verkeersleidingsposten uitvalt, bijvoorbeeld vanwege een brand of een bommelding. Zoals aangegeven in het algemeen overleg met uw Kamer op 24 november 2010 is de aanleg daarvan op dit moment in uitvoering en zal dat eind 2011 afgerond zijn. De financiering hiervan is gedekt in de begroting. In het Beheerplan 2011 van ProRail valt deze onder de post «Beschikbaarheid in Zicht».
2. Verbeteren beschikbaarheid GSM-R. Zoals in de bijlage aangegeven wordt het belang van dit systeem voor de continuïteit van de treindienst steeds belangrijker. ProRail werkt daarom aan het verbeteren van de beschikbaarheid hiervan. In het Beheerplan 2011 staat aangegeven dat ProRail inmiddels is begonnen met de voorbereidende werkzaamheden, zoals onderzoek. Op basis daarvan wordt een definitief kostenplaatje opgesteld waarvoor nog dekking in de begroting gezocht moet worden.

21

Op welke wijze is verzekerd, gelet op de maatregel om de verantwoordelijkheid voor reizigersinformatie over te dragen aan de NS, dat de informatie van andere vervoerders (regionaal spoor) op goede wijze wordt doorgegeven en dus steeds volledig en actueel beschikbaar is voor de reizigers? Welke alternatieven zijn er, waaronder het handhaven van de verantwoordelijkheid voor reizigersinformatie van ProRail? Kunt u de voor- en nadelen schetsen van de verschillende scenario's op het gebied van verantwoordelijkheid voor reizigersinformatie?

Zoals aangegeven in mijn brief van 27 januari moet de dienstverlener die de reisinformatie toegankelijk maakt onafhankelijk zijn en moet het voorstel om de reisinformatie anders te organiseren afgestemd zijn met

andere vervoerders. Ik heb NS en ProRail gevraagd hier een voorstel voor te doen. Bij de beoordeling van het voorstel van dit voorstel zal ik daarop toezien, alsmede op het volledig en actueel doorgeven van reisinformatie van andere vervoerders.

22

Deelt u de mening dat het in het kader van de aanscherping van de aansturing van de spoorbedrijven, beter zou zijn om de pijlen te richten op de juiste uitoefening van de toetsende en controlerende taken van de Raden van Commissarissen? Hoe oordeelt u over de uitoefening van deze twee taken door de Raden van Commissarissen van NS en ProRail? Hoe informeren beide Raden van Commissarissen de enige aandeelhouder, de Nederlandse Staat? Is dat alleen via het jaarverslag of zijn er meer momenten per jaar? Zo ja, welke momenten zijn dat en wat is de inhoud van de informatie?

De sturing van ProRail geschiedt door mij in de eerste plaats via de beheerconcessie en in de tweede plaats via het aandeelhouderschap. Naast de vaste aandeelhoudersvergadering van ProRail vindt er regelmatig overleg plaats met de president-commissaris indien daar aanleiding toe is. Bijvoorbeeld over de benoeming van nieuwe bestuurders (twee in 2011) respectievelijk nieuwe commissarissen (twee in 2011), maar ook over datgene dat ik als aandeelhouder verlang van de Raad van Commissarissen in het kader van de door mij aangekondigde maatregelen. Het aandeelhouderschap van NS berust bij mijn ambtsgenoot van Financiën. De Raad van Commissarissen geeft in het jaarverslag van NS aan dat hij begin en eind 2010 met de directie en met bij de operatie betrokken managers indringend heeft gesproken over de oorzaken, gevolgen en verantwoordelijkheden voor de problemen op het spoor tijdens de winter. De winterse problemen zijn onder andere de reden geweest voor een hogere vergaderfrequentie van de Raad van Commissarissen van NS in 2010 dan in 2009.

Naast de aandeelhoudersvergadering en daaraan voorafgaande evaluatiegesprek met de Raad van Commissarissen wordt er contact gezocht op momenten dat hier aanleiding toe is zoals na de winterproblemen. Uit deze gesprekken blijkt dat de Raad van Commissarissen zijn taken en de prestaties richting de klanten van NS serieus invult. Zoals ook blijkt uit het feit dat de Raad van Commissarissen zijn discretionaire bevoegdheid heeft gebruikt om over 2010 geen variabele beloning uit te keren, hoewel daar op basis van de afspraken met de Raad van Bestuur wel grond voor was.

23

Kunnen de regionale spoorvervoerders de overdracht van de verantwoordelijkheid voor reizigersinformatie aan de NS blokkeren?

Vooropgesteld geldt dat de belangen van deze vervoerders niet moeten worden geschaad met het voorstel. Ik zal dat toetsen en heb daarom ProRail en NS gevraagd om het voorstel met hen af te stemmen, zoals toegelicht in mijn antwoord op vraag 21. Overigens kunnen de regionale vervoerders zich richten tot de rechter of de Europese Commissie, indien zij van mening zijn dat de overdracht van verantwoordelijkheid naar NS in strijd is met (Europese) wet- en regelgeving.

24

Welke concrete maatregelen gaat u nemen om ervoor te zorgen dat reizigersinformatie simultaan via alle verschillende informatiekanalen verstrekt wordt, zodat de frustratie hierover onder NS-personeel en reizigers wordt weggenomen? Op welke termijn kunnen de resultaten van die maatregelen verwacht worden?

NS en ProRail zijn hier de aangewezen partijen om maatregelen te nemen. NS zal alle conducteurs voorzien van een nieuwe generatie RailPockets die sneller werken en dus ook sneller nieuwe informatie binnenhalen. Verder zijn NS en ProRail bezig met de implementatie van InfoPlus. De hardware (nieuwe schermen op de stations) zal eind 2011 over het hele land zijn uitgerold. In 2012 wordt de uitrol afgerond van de software, die ervoor zal zorgen dat alle verschillende informatiekanalen gevoed worden met dezelfde informatie uit dezelfde bron, zodat er geen inconsistenties meer kunnen optreden. Zie ook antwoord vraag 26.

25

Kunt u de cruciale prestatie indicatoren op het punt van klantgerichtheid nader duiden?

Het is de bedoeling dat alle prestatie indicatoren NS en ProRail prikkelen tot optimale prestaties voor de reizigers (en verladers). Nu we een aantal jaren ervaring hebben met de huidige indicatoren en mede naar aanleiding van de problemen in de afgelopen winters zal ik de huidige indicatoren kritisch bezien. Ik zal nagaan of de indicatoren werken zoals ze bedoeld zijn en of er indicatoren zijn die aangescherpt of vervangen zouden moeten worden. In mijn brief van 27 februari jl. heb ik mijn eerste ideeën daarvoor geschetst.

26

Wordt de actuele reisinformatie, inclusief informatie over verstoringen, openbaar en komt deze beschikbaar voor service providers, zodat reisinformatie via verschillende kanalen aan reizigers verstrekt kan worden?

Ja, per 1 januari van dit jaar is het Besluit personenvervoer 2000, artikel 10 over Reisinformatie aangepast. Dit artikel omschrijft de statische, dynamische en actuele gegevens die een vervoerder die openbaar vervoer verricht ten minste moet verstrekken aan een exploitant van een reisinformatiesysteem op diens verzoek.

Tevens wordt momenteel verkend in een samenwerking tussen IenM, de provincies en stadsregio's in het Projectbureau Nationale Databank OV-gegevens (NDOV) hoe een databank vormgegeven kan worden die zorg draagt voor het beschikbaar stellen van statische, dynamische en actuele gegevens (verstoringen) met betrekking tot OV-reisinformatie. Deze NDOV is bedoeld om actuele informatie over het OV beschikbaar te stellen aan de markt, zodat service providers geïntegreerde reisinformatie producten kunnen ontwikkelen voor diverse kanalen.

In het najaar van 2011 neem ik een besluit of ik hieraan een vervolg geef en zo ja hoe dit wordt vormgegeven.

27

Kunt u, gelet op het feit dat ProRail verantwoordelijk blijft voor het databeheer, aangeven welke taken op het gebied van reisinformatie nu precies worden overgedragen van ProRail naar de NS?

Zoals aangegeven in eerdere mijn brief, zullen NS en ProRail mij hierover medio 2011 een voorstel doen. Het gaat in het bijzonder over de voorziening van de informatie op de stations. ProRail en NS zijn in gesprek over de daarmee samenhangende taakverdeling, waarbij het klantbelang voorop wordt gesteld: vanuit de behoeften van de klant in verschillende situaties (reguliere en verstoorde treindienst) en in verschillende stadia van zijn reis (thuis, onderweg, op het station, in de trein) wordt gekeken hoe het proces het best kan worden ingericht. Na beoordeling van het voorstel, zal ik de Kamer hierover na het zomerreces informeren.

28

Deelt u de opvatting van de voormalig president-directeur van ProRail dat de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: NMa) een remmende factor is in de samenwerking van NS en ProRail? Welke noodzaak en (on)mogelijkheden ziet u om hier verandering in te brengen?

Nee, die opvatting deel ik niet. De NMa heeft, naar aanleiding van vragen van de Europese Commissie aan mijn ministerie, in de eerste helft van 2010 op verzoek van mijn ambtsvoorganger een onderzoek (status: informele zienswijze) ingesteld naar het OCCR en in bijzonder naar de vraag of de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder wordt aangetast.

De NMa heeft positief over OCCR geoordeeld als middel tot kwaliteitsverbetering op het spoor, mits bij de vormgeving van OCCR rekening wordt gehouden met voorwaarden over onafhankelijkheid van de capaciteitstoeiwijzing inclusief verkeersleiding, non-discriminatoire behandeling van spoorwegondernemingen, behoud van vertrouwelijkheid van gevoelige bedrijfsinformatie, juiste doorberekening van de kosten van het OCCR aan spoorwegondernemingen en transparantie over functioneren OCCR middels de netverklaring.

Naar mijn oordeel is het daarmee mogelijk het OCCR binnen de grenzen van Europese wet- en regelgeving te ontwikkelen. Ik heb ProRail gevraagd uit te werken en inzichtelijk te maken hoe aan de NMa voorwaarden wordt voldaan.

NMa onderzoekt of het feitelijk functioneren van de OCCR aan deze voorwaarden voldoet.

29

Wanneer ontvangt de Kamer uw reactie op de aanbevelingen uit de Christen Unie notitie «Op weg naar één Rijksinfrabeheerder», die u als bijlage bij de brief van de commissie voor Infrastructuur en Milieu d.d. 1 februari 2011 heeft ontvangen?

Met mijn brief van 27 januari 2011 ben ik ingegaan op de hoofdlijnen van de aanbevelingen in de notitie. Over de aanbeveling om ProRail om te vormen tot een baten-lastendienst, al dan niet samengevoegd met Rijkswaterstaat heb ik toegelicht dat ik dit geen oplossing voor de problemen vind en dat dit de benodigde samenwerking tussen ProRail en NS niet dichterbij brengt.

30

Kunt u aangeven welke nationale en internationale wet- en regelgeving een belemmering vormen voor het bij één organisatie onderbrengen van de verantwoordelijkheden voor de communicatielijnen, bijsturingssystemen, reizigersinformatie en besluitvorming (bij calamiteiten)? Hoeveel tijd zou het nemen deze wet- en regelgeving (desgewenst) aan te passen? Kunt u tevens aangeven onder welke voorwaarden het binnen Europa wel mogelijk is om terug te keren naar een situatie waarin netbeheer en vervoer in één organisatie worden ondergebracht? Kunt u tot slot exact aangeven wat de reikwijdte (mogelijkheden en beperkingen) van de Europese regelgeving rond de integratie van alle relevante spooronderdelen is?

Volledige integratie van vervoer en infrabeheer is Europeesrechtelijk niet toegestaan, door de vereiste implementatie van de richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG verbiedt ook de Spoorwegwet het volledig ongedaan maken van de scheiding tussen vervoer en infrabeheer (art. 16 lid 4).

De huidige richtlijnen bieden wel de mogelijkheid dat deze scheiding tot uitdrukking kan komen in het bestaan van afzonderlijke organisatieonderdelen (dochterondernemingen) binnen eenzelfde onderneming (holding). Op deze wijze is het mogelijk en denkbaar om NS en ProRail samen te voegen in één holding.

Bij deze samenvoeging geldt echter steeds het volgende:

- er moet op zijn minst sprake zijn van een boekhoudkundige scheiding tussen het beheer (infrastructuurbeheerder) en het vervoer (spoorwegonderneming);
- voor de capaciteitstoewijzing en gebruiksvergoeding moet er sprake zijn van onafhankelijkheid van de beheerder (ten opzichte van de spoorwegonderneming) in juridisch, organisatorisch en besluitvormend opzicht. Capaciteitstoewijzing omvat Europeesrechtelijk ook verkeersleiding voor zover gereguleerd in de EU-wetgeving.

Eventuele voordelen voor de samenwerking door integratie worden teniet gedaan door de eisen aan de onafhankelijkheid van de capaciteitstoewijzing. Het capaciteitsmanagement en het vervoer moeten namelijk onafhankelijk van elkaar binnen de holding opereren. In de Nederlandse situatie met meerdere vervoerders op het spoor is het ook niet wenselijk om op deze organisatievorm over te gaan.

Alhoewel samenvoegen formeel mogelijk is, blijkt uit een aantal recent in het Publicatieblad EU bekendgemaakte inbreukprocedures dat meerdere lidstaten, waaronder Duitsland, door de Europese Commissie in gebreke zijn gesteld omdat zij onvoldoende (materiële) waarborgen zouden hebben genomen om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te garanderen.

31

Om welke reden eist u niet, gelet op uw uitspraak dat de NS en ProRail moeten doorgaan met het winterbestendig maken van het spoor, dat de treinen van de NS en het spoor van ProRail tijdig klaar zijn voor de winter van 2011–2012?

Wat ik van NS en ProRail eis, is dat ze in redelijkheid al het mogelijke doen om winterklaar te zijn en dat ze mij frequent informeren over de voortgang van hun programma's en maatregelen. Het programma Winterhard Spoor was erop gericht reeds voor de winter van 2010–2011 gereed te zijn. Dit is niet voldoende gelukt. Het huidige programma wordt, aangevuld met de lessen vanuit december 2010, door NS en ProRail voortgezet met als enige doel om voor de komende winter 2011–2012 wel gereed zijn. Ik zal dit de komende tijd zorgvuldig monitoren. Echter, een 100% garantie dat het spoor (of andere modaliteiten) altijd bestand is voor elke denkbare winterse omstandigheid bestaat helaas niet.

32

Wanneer komen de NS en ProRail met voorstellen tot simplificatie van het spoorsysteem?

Ik verwacht van NS en ProRail dat er voor de zomer eerste concrete plannen liggen.

33

Is het, gelet op het feit dat bij normale omstandigheden tussen de vijf à acht wisselstoringen per dag voorkomen, los van de financiële aspecten, technisch mogelijk om het aantal wisselstoringen terug te brengen? Kan de vereenvoudiging van het spoorsysteem hier nog een rol in spelen en zo ja, welke rol en met welk effect?

ProRail werkt voortdurend aan verbeteren van de betrouwbaarheid van de wissels en dus het terugdringen van het aantal wisselstoringen. Een vereenvoudiging van het spoorstelsel resulteert daarnaast in minder wissels en daarmee ook tot een verdere afname van het aantal wisselstoringen.

34

Wat verstaat u onder «ontvlechting van knooppunten»?

Een voorbeeld van «ontvlechting van knooppunten» is om de dienstregeling betrouwbaarder en robuuster te maken door meer corridorsgewijs te rijden. Treinen rijden daarbij meer dan nu vaste routes, zodat de dienstregeling stabiel is uit te voeren. Vaak is het mogelijk zonder de aanpassing van de infrastructuur. Soms zal zo nodig de infrastructuur (wissels, inrichting station) moeten worden aangepast.

Ook voor bijsturingssituaties (functieherstel van het spoor) zijn maatregelen te nemen om treinen meer in de voor hen bestemde sporenbundel te houden. Het gaat hier dus niet om maatregelen die in het spoorboekje te merken zijn.

35a

Kunt u aangeven waarom u ProRail op een andere wijze aanstuurt dan Rijkswaterstaat? Zijn er argumenten die dit verschil rechtvaardigen?

Bij de huidige vormgeving en aansturing van de spoorsector is als uitgangspunt genomen dat ProRail gericht moet zijn op haar klanten en dat de samenwerking tussen de vervoerders en ProRail zo goed mogelijk moet zijn. Indien ik ProRail op dezelfde wijze aanstuur als Rijkswaterstaat dient ProRail een baten-lastendienst te zijn. Vormgeving als baten-lastendienst heeft als gevolg dat de relatie tussen de beheerder en de vervoerders publiekrechtelijk wordt. Dit kan de gelijkwaardige positie tussen vervoerders en de beheerder verstoren waarmee de druk van de klanten op ProRail afneemt. Aannemelijk lijkt ook dat de focus van de organisatie verschuift van het bedienen van de klanten naar de overheid. Ook dient bij het omvormen van ProRail tot een baten-lastendienst er rekening mee te worden gehouden dat op grond van artikel 4, lid 2, van richtlijn 91/440/EG de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk dient te zijn voor zijn eigen beheer, bestuur en interne controle. Ook indien ProRail een baten-lastendienst zou zijn, moet voldaan worden aan deze eisen. Dit leidt ertoe dat, zelfs als er sprake is van een baten-lastendienst, er in dit geval minder directe sturing mogelijk zou zijn dan bij bijvoorbeeld bij RWS waarvoor de hiervoor genoemde specifieke regelgeving niet geldt. Dat betekent dat ik ProRail als een baten-lastendienst op een andere wijze zou moeten aansturen. Zie ook antwoord op vraag 29.

35b

Om welke reden zou samenwerking tussen ProRail en vervoerders niet mogelijk zijn als ProRail op dezelfde wijze zou worden aangestuurd als Rijkswaterstaat?

Zie onder a. Het zou wel mogelijk zijn, maar op een naar verwachting minder effectieve wijze.

35c

Op welke wijze kunnen vervoerders in de huidige constructie meer druk uitoefenen op ProRail dan dat dit zou kunnen als ProRail een baten-lastendienst zou zijn?

Op dit moment sluiten vervoerders privaatrechtelijke contracten (toegangsovereenkomsten) af met ProRail en hebben zij juridisch een gelijkwaardige positie waarbij steeds wederzijdse overeenstemming nodig is. Indien ProRail een baten-lastendienst is worden beschikkingen opgelegd door ProRail als bestuursorgaan en is er geen sprake van vereiste wilsovereenstemming.

35d

Wat bedoelt u met de «gelijkwaardige positie tussen vervoerders en beheerder»?

Zie onder c.

35e

Deelt u de mening dat voor het omvormen van ProRail tot een baten-lastendienst geen ingrijpende reorganisaties nodig zijn, omdat het vooral gaat om het versterken van de aansturing door het ministerie op hoofdlijnen zodat de lijntjes korter worden maar de uitvoeringsorganisatie grotendeels gewoon kan blijven functioneren? Zo nee, om welke reden deelt u deze opvatting niet?

ProRail zou als baten-lastendienst onderdeel zijn van de rijksdienst. Belangrijke verschillen en aspecten die dus anders georganiseerd moeten worden in vergelijking met de huidige status van ProRail zijn dat leiding en personeel de ambtenarenstatus krijgen en hiërarchisch ondergeschikt worden aan de minister.

Bij vormgeving van ProRail als baten-lastendienst moet op grond van Europese regelgeving het veiligheidstoezicht door de Inspectie (IVW) onafhankelijk gepositioneerd worden. Richtlijnen 91/440/EEG (art. 10, lid 7) en 2001/14/EG (art. 30, lid 1). 2004/49/EG (art. 16, lid 1) eisen een nationale veiligheidsinstantie die onafhankelijk is van de infrabeheerder. Dit betekent dat het toezicht op de spoorveiligheid door de IVW niet meer onder het ministerie van IenM kan vallen.

Los van de vraag of bovengenoemde wijzigingen een ingrijpende reorganisatie tot gevolg hebben, wegen voor mij de voordelen van de omvorming van ProRail naar een baten-lastendienst niet op tegen de nadelen. Het biedt geen betere sturingsinstrumenten.

36

Wanneer is het ontvlechten van knooppunt Utrecht Centraal afgerond?

Het ontvlechten van het knooppunt Utrecht Centraal bevat meerdere aspecten.

In het kader van het MIRT-project Vleuten-Geldermalsen, VleuGel (inclusief Randstadspoor, fase 1), worden diverse projecten rondom Utrecht uitgevoerd.

Ten zuiden van het knooppunt Utrecht Centraal wordt een spoorverdubbeling gerealiseerd. Ter hoogte van de splitsing van de spoorlijn Utrecht–Arnhem en de spoorlijn Utrecht–'s-Hertogenbosch wordt een ontvlechting van de sporen gerealiseerd door middel van «dive unders». Het project bevindt zich in de realisatiefase en de oplevering staat gepland voor 2015.

Het tweede project betreft het Doorstroomstation Utrecht (DSSU). DSSU is onderdeel van de voorkeursbeslissing van het Programma Hoogfre-

quent Spoorvervoer (PHS). Eén van de uitgangspunten voor DSSU is een corridorindeling van de sporen, waardoor kruisende bewegingen zoveel mogelijk worden beperkt en zo een verdere ontvlechting van knooppunt Utrecht Centraal wordt bewerkstelligd. Het project bevindt zich nog in de planuitwerkingsfase. De planning is gericht op een start van de werkzaamheden in 2015. In de planuitwerkingsfase van PHS wordt, in nauw overleg met alle betrokkenen (zoals vervoerders), gezocht naar mogelijkheden om een versnelling van de start van de uitvoering mogelijk te maken, bijvoorbeeld door de werkzaamheden (deels) te combineren met de uitvoering van het reeds in uitvoering zijnde project VleuGel. Verder wordt in het Project Nieuw Actieplan Utrecht de besturing meer corridorsgewijs ingericht en vindt afhandeling in geval van calamiteiten dusdanig plaats dat olievlekwerking wordt verminderd. De implementatie hiervan is eind maart voorzien.

37

Worden er opties uitgesloten bij het robuuster maken van het spoorstelsel? Zo ja, welke?

Nee, niet op voorhand. De voorstellen moeten uiteindelijk de reiziger dienen en uitvoerbaar en betaalbaar zijn.

38

Heeft de NMa moeite met de samenwerking van concurrenten in het Operationele Controle Centrum Rail (hierna OCCR)? Zo ja, op welke wijze zijn de bezwaren van de NMa weg te nemen?

Nee, zie ook vraag 28. NMa heeft positief geoordeeld over opzetten van OCCR onder voorwaarden.

Ik heb ProRail inmiddels gevraagd aan te geven op welke wijze wordt voldaan aan de NMa voorwaarden. Op grond van deze antwoorden zal ik ook de Europese Commissie informeren en nagaan of nadere afspraken of regelgeving ten aanzien van OCCR noodzakelijk is.

39a

Kunt u aangeven waar in het proces van het bijsturen in geval van een grote verstoring en het aanpassen van de reisinformatie, precies de complexiteit zit en waardoor er duizenden handmatige handelingen nodig zijn in die situaties?

In niet-verstoorde situatie borgen de systemen van NS en ProRail dat, volgens dienstregeling, tijdig materieel en personeel en een veilige rijweg aan elkaar worden gekoppeld. Informatie aan reizigers is hier automatisch aan verbonden. In geval van een verstoring moet deze bijzonder complexe puzzel handmatig worden opgelost. In geval van een beperkte of kortdurende storing kunnen de medewerkers van NS en ProRail dit aan; zij werken dan volgens tevoren afgestemde scenario's (zie het antwoord op vraag 8). Als de verstoring zeer groot is, dan neemt het aantal te verrichten handelingen exponentieel toe, mede doordat de daadwerkelijke locatie van materieel en personeel dan niet meer automatisch aan de bijsturingssystemen is gekoppeld. Voor correcte reisinformatie moet de dienstregeling voor de volledig verwachte tijdsduur handmatig worden aangepast.

39b

Welke oplossingen worden onderzocht om de complexiteit te verkleinen naast het ontvlechten van knooppunten?

Oplossingen die onderzocht worden zijn onder meer het vergroten van de capaciteit in verstoorde situaties door kortere blokafstanden en kortere

opvolgtijden, het verbeteren van de lay-out van de infrastructuur bij stations, een robuustere dienstregeling en vereenvoudiging en het meer betrouwbaar maken van de keten van de infrastructuur en de logistieke planning van treinmaterieel en personeel.

Daarnaast wordt gewerkt aan vervanging van verouderde be- en bijsturingssystemen en het automatiseren en ontwikkelen van beslisondersteuning voor de bijsturing.

39c

Is het invoeren van het «rondje rond de kerk» tijdens grote verstoringen, waarbij al het rijdend personeel in de trein blijft waar het op dat moment is, onderdeel van het onderzoek ter simplificatie van het spoorsysteem?

Juist bij grote verstoringen is het zaak het spoorsysteem zo simpel mogelijk te maken om het weer beheersbaar te krijgen. Dus onder meer door het simplificeren van de dienstregeling en van de inzetschema's van materieel en personeel. Het bij de trein blijven van personeel kan in zo'n situatie zeker helpen en zal zeker worden meegenomen in het onderzoek naar de simplificatie van de dienstregeling en het dienstrooster.

39d

Deelt u de mening dat een verdere automatiseringsslag nodig is om te voorkomen dat reisinformatie afhankelijk is van vele handmatige handelingen in het logistieke systeem?

Ja. En NS en ProRail delen die mening ook en erkennen de problemen die ik beschrijf in mijn antwoord op vraag 39a. Daarom gaan de betreffende systemen in de komende jaren verder automatiseren.

39e

Klopt de informatie uit de hoorzitting Winterproblematiek op het spoor d.d. 20 januari 2011 dat aanpassing van de software op dit punt nog jaren zal duren?

Het betreft hier systemen van zowel NS als ProRail. Het aanpassen van complexe systemen (ontwerpen, bouwen, testen en implementeren) in zijn algemeenheid kost altijd tijd. Op dit moment kan ik nog geen inschatting maken over het aantal jaren waarover we hier spreken.

40

Op welke termijn zal het regionale OCCR-model worden uitgerold? Wat zijn hiervan indicatief de kosten en hoe worden deze gedekt in uw begroting?

Zie het antwoord op vraag 14. De kosten en baten zijn nog niet bekend.

41

Is, gelet op het centraal stellen van de reiziger en de hoge kosten, al eens onderzocht in hoeverre reizigers daadwerkelijk gebruik maken van de nieuwe beeldschermen in de trein? Zijn deze investeringen te legitimeren?

De investeringen in de technische infrastructuur die gebruikt wordt voor zowel beeldschermen als internet in de trein zijn tot stand gekomen op basis van het amendement Samsom van uw Kamer en van onderzoek naar klantbehoeften. Met name de beeldschermen zijn bedoeld om de klant beter van up-to-date reisinformatie te voorzien. Een en ander wordt nu uitgerold.

NS heeft nog niet structureel onderzocht in hoeverre reizigers daadwerkelijk gebruik maken van de nieuwe beeldschermen in de trein. NS zal dit

aspect meenemen in de ontwikkeling van nieuwe indicatoren voor informatievoorziening, zoals ik in mijn brief van 27 januari jl. heb aangegeven.

42

Welke afspraken zijn er gemaakt met de spooraanneemers over het paraat houden van sneeuwploegen? Is een dergelijke paraatheid te realiseren gezien het beperkte aantal medewerkers van de spooraanneemers?

ProRail heeft met de aanneemers afspraken gemaakt over onder andere alerteringsniveaus, snelheid waarmee sneeuwploegen paraat kunnen zijn en de aangesloten periode waarin de spooraanneemers paraat kunnen blijven. Op basis hiervan is het mogelijk voor de spooraanneemers om enerzijds snel paraat te zijn en anderzijds enkele dagen dit niveau van paraatheid te kunnen handhaven.

43

Wat is de stand van zaken van de ontwikkeling van de onderliggende systemen van InfoPlus? Draaien de nieuwe schermen al op dit systeem? Zo nee, om welke reden niet?

Zie mijn antwoord op vraag 24. Zodra het nieuwe software-systeem af is, zullen de nieuwe schermen erop gaan draaien.

44

Welke maatregelen nemen de NS en ProRail om de informatie over alternatieve routes en vervoerwijzen in geval van vertragingen en storingen te verbeteren, zoals het noemen van regionale spoorvervoerders en het regionale Hoogwaardig Openbaar Vervoer?

Op basis van logistieke mogelijkheden bij een verstoring gebeurt dit via de toepassing van het OPA (oorzaak-prognose-advies) principe over het hele spoornet, ook al moeten reizigers dan met een andere vervoerder reizen.

Wat betreft andere modaliteiten, verzorgen deze van oudsher reisinformatie primair over de eigen modaliteit. Een verwijzing vanuit het spoorstelsel naar bijvoorbeeld bussen gebeurt op dit moment (nog) niet overal en regulier. Wel is er een aantal ontwikkelingen, zoals het plaatsen van informatie over bussen in stationshallen en andersom.

NS heeft afspraken met diverse regionale vervoerders, waaronder alle spoorvervoerders, over het gebruik van alternatieve routes in het geval van ontregelingen. In de (om) reisadviezen worden deze mogelijkheden aangeboden aan alle reizigers. Daarnaast hebben diverse partijen (NS, 9 292, regionale vervoerders), concrete afspraken gemaakt over woordvoering in geval van calamiteiten.

45

In de review «Maatregelen Winterhard Spoor», die als bijlage is meegeesturd bij de brief van uw ambtsvoorganger over Maatregelen Winterhard Spoor d.d. 17 juli 2010 (zie Kamerstuk 29 984, nr. 229) is een boeteclausule opgenomen voor slecht functioneren van de spoorbedrijven. Kunt u aangeven in hoeverre deze boeteclausule is benut bij de verstoringen van de winter van 2010–2011 en wat de hoogte van het boetebedrag was?

Uw verwijzing naar de review voor wat betreft boete kan ik niet plaatsen. Wel zal ik overgaan tot handhaving op basis van de concessies omdat NS en ProRail over 2011 mede ten gevolge van de grote verstoringen, een aantal overeengekomen grenswaarden voor prestatie-indicatoren, niet hebben gehaald. Dit heb ik nader toegelicht in mijn brief inzake het

beheer- en vervoerplan 2011 en de verantwoordingen over 2010, welke op 8 maart jongstleden aan uw Kamer is gestuurd.

46a

Wat is uw definitie van robuustheid van het spoor?

Ik gebruik hiervoor de definitie van het KIM. Het KIM heeft in overeenstemming met de werkwijze die bij het wegverkeer is gehanteerd, robuustheid gedefinieerd als de mate waarin extreme reistijden als gevolg van incidenten worden voorkomen. Voor de reiziger is robuustheid een onderdeel van betrouwbaarheid.

46b

Deelt u de mening dat robuustheid ook betekent dat er voldoende mogelijkheden moeten zijn voor bijsturing en «rek» in de dienstregeling zodat vertragingen kunnen worden opgevangen zonder dat er gelijk een kettingreactie plaatsheeft?

Ja.

46c

Kunt u dit operationaliseren zodat er een toets is in hoeverre een spoorverbinding, gegeven de capaciteitsvraag, voldoende robuust is?

Zoals aangegeven in mijn brief van 27 januari jl. ga ik in planstudies het criterium robuustheid meenemen in de beoordeling. Dit betekent dat er ook in planstudies meer aandacht zal zijn voor het voorkomen van een complexe dienstregeling of spooraanpassing en het effectiever benutten van de bestaande spoorcapaciteit.

46d

Deelt u de mening dat het hiervoor nodig is dat op meer plaatsen op het spoornet intercity's sprinters kunnen inhalen (inhaalsporen bij stations) en dat er bij meer stations overloopwissels moeten komen zodat bij verstoringen op knooppunten treinen kleinere stations in de omgeving (in een beperktere dienstregeling) nog wel kunnen bereiken?

Hierop kan ik nu nog geen antwoord op geven. Ik heb de sector gevraagd dit in de uitwerking van het voorstel voor een robuuster spoorsysteem te betrekken.

47

Is het mogelijk om bij het vaststellen van de prestaties op het terrein van punctualiteit ook de overgang op een winterdienstregeling mee te wegen?

De punctualiteit wordt bepaald en gemeten op basis van de geplande dienstregeling. Bij een winterdienstregeling geldt die dienstregeling als ijkpunt voor de punctualiteit op dat moment. Indien er zorg is dat NS hiermee gestimuleerd wordt om bij de geringste kans op vertorende (weers)omstandigheden de dienstregeling veiligheidshalve te beperken, wijs ik erop dat de vervoerconcessie NS de zorgplicht oplegt dat het aangeboden vervoer bijdraagt aan de bereikbaarheid en gericht is op reizigersgroei. Als de dienstregeling te beperkt zou worden, voldoet NS daar niet aan en kan ik handhavingsmaatregelen treffen. Overigens is het ook niet in het bedrijfseconomisch belang van NS om minder vervoer aan te bieden dan de reizigers vragen en waarvoor de productiemiddelen reeds voorhanden zijn. Dat zou bovendien niet bijdragen aan de klanttevredenheid.

48

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van uw voornemen om een indicator te ontwikkelen voor reizigerspunctualiteit?

In het Vervoerplan 2011 is een indicator voor reizigerspunctualiteit opgenomen. Ik heb met dit plan ingestemd. Daarmee is de reizigerspunctualiteit een afrekenbare grenswaarde geworden. Het Vervoerplan 2011 heb ik inmiddels aan uw Kamer toegestuurd.

49

Is het waar dat de NS betere punctualiteitscijfers verkrijgt als zij treinen niet laat rijden in plaats van treinen met vertraging te laten rijden?

Ja. Daarom reken ik NS niet alleen af op punctualiteit, maar ook op de indicator gereden treinen. Overigens zal ik de definitie van de indicator «gereden treinen» nog eens kritisch tegen het licht houden. Ik wil met name bezien of het wenselijk en mogelijk is de definitie zodanig aan te passen dat deze NS prikkelt om zo weinig mogelijk in de dienstregeling te schrappen (waarbij uiteraard een «normale» vakantiedienstregeling mogelijk moet blijven).

50

Deelt u de mening dat een trein die niet rijdt veel zwaarder moet meewegen in de punctualiteitscijfers dan een trein met vijf minuten vertraging? Zo ja, op welke wijze wilt u dit in de nieuwe punctualiteit-indicatoren gaan verwerken?

Nee. Zie ook mijn antwoord op vraag 49.

51

Op welke wijze wordt de ontkoppeling van de dienstregeling in bepaalde landsdelen van de landelijke dienstregeling, die in geval van vertragingen en storingen steeds vaker voorkomen, meegerekend in de punctualiteitscijfers?

De bedoelde ontkoppeling is een aanpassing van de dienstregeling. Daarbij moet onderscheid gemaakt worden tussen een geplande en een ongeplande aanpassing van de dienstregeling. Wanneer er planmatig een alternatieve dienstregeling wordt ingelezen (de zogenaamde Alternatieve Dienstregeling voor de Volgende Dag, AVDD) dan wordt de KPI Punctualiteit gemeten op basis van dit nieuwe plan. Wanneer in de operatie ongepland op een alternatieve dienstregeling wordt overgegaan (Snel Alternatief Plan, SAP) dan leidt dit tot opgeheven en omgenummerde treinen. De (delen van) treinen die na deze ontkoppeling onder hun oorspronkelijk treinnummer blijven rijden, tellen op de gebruikelijke wijze mee in de punctualiteitscijfers, de andere niet.

52

Is het waar dat NS Hispeed alleen vertragingen door eigen toedoen meerekent in de punctualiteitscijfers en dat zodoende externe factoren, zoals storingen aan de spoorinfrastructuur, zelfdoding op het spoor of vertraagde goederentreinen en dergelijke, niet worden meegerekend in deze punctualiteitscijfers? Is dit ook het geval bij de reguliere treindiensten van de NS?

De vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet, die per 1 juli 2009 aan HSA is verleend, legt aan HSA een punctualiteitsdoelstelling op van 95% voor zover toerekenbaar aan HSA. Het betreft hier 5% maximale dispunctualiteit die direct of indirect het gevolg is van onvoldoende beschikbaarheid van rijdend personeel en rollend materieel in kwantitatieve en in

kwalitatieve zin. Wanneer een trein van HSA die over de HSL-Zuid rijdt vertraagd is als gevolg van bijvoorbeeld een storing op de infrastructuur telt deze inderdaad niet mee in het hierboven genoemde cijfer. In deze zin wijkt de concessie voor het hogesnelheidsnet dus af van de concessie voor het hoofdrailnet. Daar wordt namelijk niet naar specifieke oorzaken voor dispunctualiteit gekeken maar wordt alle dispunctualiteit meegeteld.

Redundantie en back-up

ProRail heeft een programma ontwikkeld ter vergroting van de beschikbaarheid van de vitale ICT-systemen in de treindienst. Dit programma richt zich op de ICT-systemen omdat deze bij uitval een grote impact kunnen hebben. Een overzicht van de status van de redundantie op de verschillende systeemonderdelen volgt hierna, evenals een beschrijving van de acties die aanvullend lopen om nog bestand te zijn tegen een calamiteit. In de situatie van een calamiteit op een verkeersleidingspost zal dan vanaf eind 2011 kunnen worden uitgeweken naar een andere locatie.

Treindienstleiding en bijsturing van treinen

De computer- en netwerkinfrastructuur voor de treindienstleiding is in 2008 gemoderniseerd. Daarnaast zijn nieuwe en verbeterde versies van applicaties ingevoerd, die minder storingen geven. De vernieuwde installaties zijn opgebouwd met redundantie voor de opvang van verstoringen en staan decentraal in de posten.

Verkeersleiding

De verouderde computerinfrastructuur van het systeem van de verkeersleiding is enkele jaren geleden aangepakt. Hierdoor is een centrale, hoog beschikbare computer-installatie gerealiseerd, waarop alle basisprocessen van het verkeersleidingssysteem geïmplementeerd zijn. De installatie heeft redundantie voor de opvang van storingen.

Treinbeveiliging

Treinbeveiligingssystemen zijn regionaal en lokaal opgesteld en uitgevoerd in verschillende technologieën: relais (lokaal en regionaal) en elektronica (regionaal). Al deze systemen hebben gemeen, dat uiteindelijk de zogenaamde buiteninstallatie (zoals treindetectie, seinen, wissels en overwegen) moet worden aangestuurd. Deze buiteninstallatie en de verbindingen daar naar toe zijn nergens redundant uitgevoerd. Dat is ook weinig zinvol en doelmatig vanwege de beperkte effectiviteit (alleen lokaal) en hoge kosten. De energievoorziening van de buiteninstallatie wordt verzorgd vanuit een specifiek, hoog beschikbaar voedingsnet. De gevolgen van stroomstoringen daarbij zijn bij het ontwerp zoveel mogelijk teruggebracht, zodat er slechts geringe hinder voor het treinverkeer optreedt.

De verschillende technologieën die de binneninstallatie van de treinbeveiligingssystemen vormen, kunnen wel redundant worden uitgevoerd. De grote meerderheid van de installaties bestaat uit relaisinstallaties. Bij deze installaties zal sprake zijn van uitval van componenten, welke geringe hinder voor het treinverkeer veroorzaakt. Deze installaties zijn daarom nergens redundant uitgevoerd. Bij elektronische installaties zal sprake zal zijn van uitval van deelsystemen of een volledig systeem, welke ernstige hinder voor het treinverkeer veroorzaakt. Hiertoe is back-up in de installaties aanwezig die taken kan overnemen als daar aanleiding voor is. De energievoorziening van de treinbeveiligingssystemen kent verschillende maatregelen om te komen tot een hoge betrouwbaarheid, zoals buffering, UPS-en¹ of verschillende (onafhankelijke) aansluitingen op het openbare elektriciteitsnetwerk.

¹ Uninterrupted Power Supply.

Communicatie

ProRail werkt sinds 2005 aan de realisatie van een op glasvezeltechniek gebaseerd transmissienetwerk. Dit transmissienetwerk biedt redundantie voor de opvang van gestoorde verbindingen. Speciale aandacht heeft ProRail voor de rol van mobiele communicatie in de ICT-infrastructuur. De afhankelijkheid hiervan is groot en groeit dagelijks. Mobiele communicatie (GSM-R¹) wordt ingezet voor treinbeveiliging, spraakcommunicatie tussen machinisten en treindienstleiders, alarmoproepen en reisinformatie. De ontwikkeling van dit GSM-R-netwerk is in de loop van de jaren uitgebreid, evenals de hoeveelheid toepassingen die gebruik maakt van dit mobiele netwerk. Omdat het belang van dit systeem voor de continuïteit van de treindienst steeds belangrijker wordt, werkt ProRail daarom aan het verbeteren van de beschikbaarheid hiervan. De speciale telefooncentrales op de verkeersleidingsposten zijn recentelijk gemoderniseerd, waarbij de redundantie is versterkt. De operationele beschikbaarheid van deze communicatievoorzieningen is volgens ProRail adequaat.

Reisinformatie

De bestaande lokale systemen op de verkeersleidingsposten voor de verzorging van reisinformatie op en rond de stations zijn verouderd en kennen slechts eenvoudige vormen van redundantie. Uitval heeft tot gevolg dat de reisinformatie-functie kwalitatief degradeert. De omroep functioneert onafhankelijk van de reisinformatiepanelen. Delen van de omroepinstallatie zullen worden vernieuwd, waarbij als uitgangspunt wordt gehanteerd dat omroepinstallatie en reisinformatieborden niet tegelijkertijd mogen uitvallen.

Bestendigheids tegen calamiteiten

De systemen voor treinbeveiliging op de grote emplacements en voor de treindienstleiding staan opgesteld in de verkeersleidingsgebouwen. Er is nu nog geen back-up voor de uitval van een verkeersleidingspost als gevolg van een «disaster» (bijvoorbeeld brand) in een verkeersleidingsgebouw. Zoals aangegeven in het algemeen overleg met uw Kamer op 24 november 2010 zal eind 2011 het uitwijkcentrum gerealiseerd zijn, inclusief de mogelijkheden om daarnaar uit te wijken in geval van een calamiteit op een verkeersleidingspost.

¹ GSM-Rail.