

Vergaderjaar 2010–2011

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 197**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 september 2011

Hierbij mijn antwoorden op de vragen van het Kamerlid Bashir<sup>1</sup>, over de kerntaken van ProRail. Tevens ga ik in deze brief in op de toezegging van mijn ambtsvoorganger aan de Kamerleden Aptroot en Van Gent<sup>2</sup> over de randvoorwaarden voor een mogelijke rol van ProRail bij elektrisch rijden.

Allereerst excuses voor de late beantwoording en mijn late reactie op de toezeggingen. Deze hebben op zich laten wachten omdat de aandacht van mijn ministerie en van ProRail sinds november 2010 volledig is uitgegaan naar de aanpak van het beter functioneren van het spoor. De vraag naar een mogelijke rol van ProRail bij elektrisch rijden en de randvoorwaarden daarbij is daarom tijdelijk terzijde gelegd. Vervolgens heeft ook binnen ProRail een heroverweging plaatsgevonden op de rol bij elektrisch rijden.

1

*Wat is uw mening over het bericht dat ProRail investeert in een proef met een inductiebus?*<sup>3</sup>

Ik sta positief tegenover maatschappelijke ontwikkelingen en proefprojecten op het gebied van duurzaamheid en heb er waardering voor dat ProRail hier ook oog voor heeft. Niettemin heb ik ProRail aangesproken op de handelswijze om, vooruitlopend op een beleidsuitspraak over een mogelijke rol van ProRail bij elektrisch rijden, aan deze proef medewerking te verlenen.

2

*Kunt u aangeven wat volgens u de kerntaken en rolvervulling van ProRail moeten zijn?*

De kerntaken van ProRail zijn de aanleg en het beheer van het spoor in Nederland. Deze kerntaken zijn vastgelegd in de statuten van ProRail en zijn nader ingevuld door de Spoorwegwet en de Beheerconcessie. ProRail is een publieke dienstverlener die zich niet richt op marktactiviteiten. Zie

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, Vragen 2010Z12428

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 31 305, nr. 168 en 29 984, nr. 220.

<sup>3</sup> OV Magazine.

ook mijn antwoorden ter zake op de vragen van het lid Roemer van 11 mei 2010<sup>1</sup>.

3

*Ziet u de ontwikkeling van elektrische bussen als een publieke taak of meer als een marktactiviteit? Kunt u dit antwoord toelichten?*

De ontwikkeling van elektrische bussen is een marktactiviteit. Nationale en internationale overheden stellen hiervoor vanuit het publieke belang van duurzaamheid veelal kennis- en innovatiefondsen beschikbaar. Het daadwerkelijk rijden van elektrische bussen in het openbaar vervoer hangt ook af van de doelstellingen en eisen van de aanbestedende overheden. Het mogelijk maken van elektrisch rijden is zowel een publieke als een private activiteit. De overheid heeft een taak bij de ontwikkeling van de laadinfrastructuur voor elektrisch rijden. Netwerkbedrijven vervullen in opdracht van de overheid een publieke taak bij het transport en de overslag van elektriciteit.

4

*Wat zijn de kosten die de Postcode Loterij in het kader van dit project maakt en wat zijn de kosten die ProRail maakt in dit verband? Ziet u mogelijkheden om de Postcode Loterij ook nuttige investeringen in het spoor te laten doen? Bent u bereid hen hiertoe aan te sporen? Zo nee, waarom niet?*

ProRail heeft mij gemeld dat de Stichting DOEN met een bijdrage van de Postcode Loterij in het kader van dit proefproject € 240 000 aan kosten heeft gemaakt. De pilot met de inductiebus in Utrecht was tijdelijk (tot 1 december 2010) en kwam niet ten laste van de beheermiddelen van ProRail.

Het betrof een kleinschalige proef met één inductiebus in de stationsomgeving van Utrecht Centraal. ProRail heeft zich bij deze proef beperkt tot het beheer van de netwerkaansluiting en de oplaadvoorziening. De kosten van deze proef voor ProRail zijn vergoed door de Stichting DOEN.

De Postcode Loterij en de Stichting DOEN maken eigen, onafhankelijke afwegingen over hun subsidiedoelen. Daarop heb ik geen invloed.

5

*Kunt u aangeven hoeveel kosten ProRail maakt ten behoeve van innovatieve projecten buiten haar kerntaak? Wat is uw mening hierover?*

ProRail heeft een jaarlijks budget van 3 miljoen euro per jaar voor verkenning- en innovatieprogramma's ter verbetering van beheerproducten en -processen. Voorbeelden hiervan zijn «uitgesteld remmen», de innovatieprijsvraag, het onderzoeken van mogelijke innovaties gerelateerd aan de spoorinfrastructuur, zoals de proef met internet in de trein, windmolens boven het spoor en de pilot Spoor-TV (uitzendingen om het wachten op de stations te veraangemen). Ik beschouw dit niet als innovatieve projecten buiten de kerntaak van ProRail maar als het leveren van een bijdrage aan duurzaamheid en innovatie, gerelateerd aan de spoorinfrastructuur die ProRail beheert en de kennis die ProRail daarover heeft.

6

*Deelt u de mening dat er nog talloze innovaties op het spoor nodig zijn, zoals ERTMS<sup>2</sup>, uitgesteld remmen en elektrificatie van diesellijnen en ProRail zich beter daar op kan richten dan op allerlei innovaties buiten het spoor? Kunt u uw antwoord toelichten en aangeven hoe het staat met de genoemde innovaties?*

---

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, Aanhangsel (2422).

<sup>2</sup> European Railway Traffic Management System

Ik ben met u van mening dat ProRail, net als ieder ander bedrijf, moet blijven innoveren.

Het is belangrijk dat het spoor veilig en betrouwbaar is, optimaal wordt benut en dat het functioneren ervan steeds verbetert. In mijn brief aan uw Kamer van 27 mei 2011 over de stand van zaken ERTMS op het traject Amsterdam – Utrecht<sup>1</sup>, bent u geïnformeerd over de zogenaamde ERTMS-pilot Amsterdam – Utrecht. Het doel van deze pilot is onder andere meer ervaring op te doen met ERTMS op het huidige spoorwagennet. Dit zal door de spoorsector gebruikt worden voor het opstellen van een nieuw implementatievoorstel voor ERTMS. Eén van de mogelijke voordelen van ERTMS die daarbij een rol kunnen spelen is inderdaad het zogenaamde «uitgesteld remmen».

De elektrificatie van diesellijnen heeft een positief effect op de leefbaarheid nabij het spoor. De hiermee gemoede kosten zijn echter naar mijn mening vooralsnog meer effectief in te zetten voor andere projecten met een hoger rendement voor de duurzaamheid.

7

*Bent u bereid ProRail op te roepen zich te richten op haar kerntaak? Zo nee, waarom niet?*

Ja, indien dat nodig mocht zijn. ProRail is een publieke dienstverlener die zich moet focussen op de kerntaken. ProRail is inmiddels gestopt met activiteiten op het gebied van elektrisch rijden.

### **Toezeggingen aan de Kamerleden Aptroot en Van Gent**

Hieronder ga ik in op de toezegging van mijn ambtsvoorganger aan de Kamerleden Aptroot en Van Gent over een mogelijke rol van ProRail bij elektrisch rijden en de randvoorwaarden daarbij.

Elektrisch rijden komt tegemoet aan publieke doelstellingen op het gebied van milieu en duurzaamheid. Mijn ambtsvoorganger heeft naar aanleiding van een motie van uw Kamer in samenwerking met het toenmalige ministerie van Economische Zaken een plan van aanpak Elektrisch rijden opgesteld<sup>2</sup>.

In het algemeen overleg<sup>3</sup> over dit plan van aanpak, is toegezegd de Kamer te informeren over een mogelijke rol van ProRail bij elektrisch rijden en dan met name over de randvoorwaarden daarbij. Dit vanwege het feit dat ProRail zich in de positie bevindt om de stroomvoorziening te verzorgen aangezien er in de daluren sprake is van restcapaciteit. Daarnaast beheert ProRail stations, die knooppunten van diverse vervoerswijzen zijn. Ook is door uw Kamer is in het kader van energiebesparing in de spoorsector gewezen op de mogelijke rol die ProRail en NS zouden kunnen vervullen in pilotprojecten voor elektrische voertuigen bij stations<sup>4</sup>. Dergelijke activiteiten mogen echter nooit afleiden van of gevolgen hebben voor de uitvoering van de kerntaken voor het spoor door ProRail.

ProRail heeft naar aanleiding hiervan mijn ambtsvoorganger geïnformeerd over de plannen met elektrisch rijden en de mogelijke rol die ProRail daarbij zou kunnen vervullen. Hierover zijn lenM en ProRail vervolgens met elkaar in gesprek gegaan.

Naar aanleiding van de grote verstoringen op het spoor heeft ProRail in het voorjaar aangekondigd niet meer actief verdere activiteiten op het gebied van elektrisch rijden te willen ontplooiën en zich volledig te focussen op de kerntaken.

Ik heb ProRail toen laten weten hiervoor begrip te hebben, maar daarbij wel aangegeven dat het in de toekomst mogelijk moet blijven om een

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 32 404, nr. 51.

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 31 305, nr. 145.

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 31 305, nr. 168.

<sup>4</sup> Tweede kamer, vergaderjaar 2010–2011, 29 984, nr. 233.

andere partij eventuele activiteiten te laten uitvoeren rondom het spoor en elektrisch rijden.

Inmiddels heeft ProRail mij laten weten dat de opgebouwde kennis en kunde op verantwoorde wijze aan een derde partij kan worden overgedragen. Per 30 september 2011 vindt overdracht plaats aan PROOV BV, een consortium van publieke en private partijen. Ik kan hiermee instemmen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus