

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

1313

Vragen van het lid **Van Gent** (GroenLinks) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Economische Zaken over *problemen op en rond het spoor*. (Ingezonden 24 december 2009)

1

Heeft u kennis kunnen nemen van wat er met Prorail en NS tijdens de uitending van Nova op 22 december is besproken? Wat is uw beoordeling van de opmerkingen dat «de politiek» boter op haar hoofd heeft en de ontstane problemen veroorzaakt zijn door achterblijven van investeringen?

2

Kunt u inzichtelijk maken hoe de 2 miljard euro, die Prorail jaarlijks ontvangt, worden besteed en of Prorail eerder heeft aangegeven dat haar budget ontoereikend is voor de noodzakelijke investeringen?

3

Beschikken Prorail en NS over een winterplan dan wel over een plan van aanpak voor extreme weersomstandigheden? Zo nee, waarom niet?

4

Kunt u inzichtelijk maken of en welke voorzorgsmaatregelen Prorail en NS hebben getroffen toen bekend werd

dat er winterweer te verwachten was? Zo nee, waarom niet?

5

Kunt u aangeven waar volgens u de knelpunten zitten, wie voor de oplossing hiervan verantwoordelijk is en welke actie u hierop heeft ondernomen? Wanneer heeft u zich persoonlijk met Prorail en de NS in verbinding gesteld over de verstoorde dienstregeling?

6

Bent u bereid zo spoedig mogelijk met Prorail en de NS te bezien hoe alle wissels met spoed elektrisch verwarmd kunnen worden? Zo nee, waarom niet?

7

Kunt u het achterstallig onderhoud aan het spoor inzichtelijk maken? Zo nee, waarom niet?

8

Kunt u aangeven of er een verband bestaat tussen de chaos op het spoor en de onderbesteding bij Prorail?

9

Kunt u aangeven op welke wijze de problematiek rondom de complexiteit en belasting van het Nederlandse spoorstelsel kan worden aangepakt? Is verbreding of verdubbeling van het spoor bijvoorbeeld een oplossing?

10

Kunt u inzichtelijk maken of er tijdens deze kabinetsperiode verhoudingsgewijs een evenredig bedrag in het openbaar vervoer is geïnvesteerd ten opzichte van de investeringen in het wegennet? Zo nee, waarom niet?

11

Kunt u inzichtelijk maken welke maatschappelijke kosten de chaos door het winterse weer op zowel het spoor als de weg de afgelopen dagen met zich mee heeft gebracht? Zo nee, waarom niet?

12

Deelt u de mening dat werkgevers actief kunnen bijdragen aan een soepeler verloop van chaotische situaties door bijvoorbeeld bij «extreme» weersomstandigheden sneller de mogelijkheid tot thuiswerken aan te bieden? Is hierover overleg geweest met (vertegenwoordigers van) werkgevers? Zo nee, waarom niet?

Toelichting

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen ter zake van de leden Koopmans, Mastwijk en Eski (allen CDA), ingezonden 22 december 2009 (vraagnummer 2009Z25184).

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat), mede namens de minister van Economische Zaken (ontvangen 20 januari 2010)

Naar aanleiding van de verstoringen op het spoor als gevolg van het winterweer zijn hierover door een aantal leden vragen aan mij gesteld. In deze brief beantwoord ik de vraag van de leden Koopmans, Mastwijk en Eski (allen CDA), de vragen van lid Van Gent (Groenlinks) en de vragen van lid de Mos (PVV). De vragen van lid Roemer over verkeerschaos door sneeuwval, die deels betrekking hebben op het spoor, zijn in een separate brief beantwoord (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 1311). Uiteraard betreur ik het feit dat voor treinreizigers ernstige overlast is ontstaan als gevolg van de sneeuwval. Ik heb per brief van 22 december 2009 zowel NS als ProRail gevraagd een grondige evaluatie uit te voeren van de ontregelingen als gevolg van het winterse weer, en mij daarover uiterlijk eind januari 2010 te rapporteren. Ik heb gevraagd daarbij onder andere in te gaan op de genomen maatregelen ter voorbereiding op het winterse weer, de maatregelen gedurende de verstoringen, de bijsturingmaatregelen en de maatregelen om de reiziger te informeren. Verder heb ik gevraagd in de rapportage in te gaan op de oorzaken en gevolgen van de ontstane situatie, de te trekken lessen en de wijze waarop de overlast in de toekomst kan worden voorkomen. De evaluatie wordt door ProRail en NS gezamenlijk uitgevoerd. Een deel van de gestelde vragen zal ik derhalve beantwoorden op basis van de uitkomsten van die evaluatie.

1

Ja. Er is duidelijk gebleken dat materieel en infrastructuur kwetsbaar zijn voor deze weersomstandigheden. Zoals ik heb gemeld evalueren ProRail en NS op mijn verzoek de gebeurtenissen van 17 december en de daarop volgende dagen. Eind januari 2010 ontvang ik een rapportage van deze evaluatie. Op basis hiervan zal verder worden

bezien welke verbetermaatregelen noodzakelijk zijn.

NS heeft mij laten weten dat zij, om de reizigers in deze omstandigheden beter van dienst te zijn, per direct ruim € 10 miljoen investeert om enkele treintypen beter winterbestendig te maken. Daarnaast neemt NS nog enkele maatregelen die een langere doorlooptijd hebben en nog tientallen miljoenen extra zullen kosten zoals aanpassingen van de tractiesystemen. Om een goed totaalbeeld te krijgen vind ik het van belang om deze maatregelen te bezien in samenhang met de uitkomsten van de evaluatie. Zie verder ook mijn antwoorden op vraag 2 en vraag 7.

2

De bedragen die ProRail jaarlijks ontvangt zijn opgenomen in de begroting van het Infrastructuurfonds. In het MIRT-projectenboek is een onderverdeling opgenomen. Op bladzijden 328 en 329 zijn de aanlegtabellen opgenomen voor personenvervoer respectievelijk goederenvervoer. Op bladzijde 330 is de onderhoudstabel opgenomen. Hierin is het bedrag dat ProRail jaarlijks ontvangt voor beheer en onderhoud uitgesplitst. De onderhoudsmaatregelen die samenhangen met het winterweer zoals de wisselverwarming zijn onderdeel van de posten klein onderhoud, groot onderhoud en vervanging. De in dit kader relevante calamiteitenorganisatie is onderdeel van de kostensoort apparaatskosten. ProRail heeft nimmer aangegeven dat het budget niet toereikend zou zijn voor noodzakelijke maatregelen met het oog op het extreme winterweer.

3

De spoorsector werkt nauw samen zowel in de voorbereiding van scenario's in geval van calamiteiten waaronder slecht weer scenario's als ook in de operatie. De spoorsector beschikt over een crisis- en calamiteitenorganisatie. Deze handelt bij diverse incidenten conform vooraf beschreven scenario's en checklists. In dat kader beschikken de afzonderlijke partijen NS en ProRail over plannen ter voorbereiding op onder andere winterweer. ProRail beschikt over een plan voor extreme weersomstandigheden, met

daarin risico's en te nemen beheersmaatregelen zowel in de voorbereiding als op het moment van de daadwerkelijke verslechterende weersomstandigheden. Voorbeelden zijn het monitoren van de weersomstandigheden, het inzetten van extra storingsploegen, het terugschalen naar gebruik van beperkte delen van de infrastructuur, etc. Ook NS beschikt over een winterplan en een plan van aanpak voor extreme weersomstandigheden. Elk jaar bereidt NS zich voor op de winter om verwachte onregelmatigheden in de treindienst zo goed mogelijk op te vangen. Samen met ProRail wordt een aantal essentiële zaken met betrekking tot de voorbereiding op winterweer gecontroleerd. Ook voor het materieel heeft NS standaard wintermaatregelen klaarliggen, zoals het langer voorverwarmen van het materieel. Daarnaast heeft NS standaard een nooddienstregeling klaarliggen om een uitgedunde dienstregeling als gevolg van beperkingen te kunnen rijden. De effectiviteit van deze plannen en de mogelijke verbetermaatregelen zijn onderdeel van de evaluatie die ProRail en NS nu uitvoeren.

4

Deze vraag wordt geadresseerd in de evaluatie. Ik zal derhalve terugkomen op deze vraag op basis van de uitkomsten hiervan. Zie verder ook het antwoord op vraag 3.

5

Deze vraag wordt geadresseerd in de evaluatie, die ik op 22 december van ProRail en NS heb gevraagd. Ik zal derhalve terugkomen op deze vraag op basis van de uitkomsten hiervan.

6

Ook op deze vraag zal ik terugkomen op basis van de uitkomsten van de evaluatie door NS en ProRail.

7

ProRail heeft aangegeven dat van achterstanden op het spoor geen sprake is. Zie daarvoor mijn brief van 9 april 2009 (Kamerstuk 29 984, nr 176) naar aanleiding van de onderbesteding bij ProRail en de vitaliteit van de spoorsector.

8

In mijn brief van 25 november 2009 (Kamerstuk 29 984, nr 207) heb ik u

geïnformeerd over de uitkomsten van de audit naar de financiële reeksen bij ProRail. Daaruit is naar voren gekomen dat de onderbesteding op het reguliere onderhoud (functiehandhaving) vrijwel geheel gevolg is van efficiency. Ik zie daarom geen relatie tussen de onderbesteding en de verstoringen op het spoor.

9

Ik zal terugkomen op deze vraag op basis van de uitkomsten van de evaluatie door NS en ProRail.

10

Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik in antwoord op een vraag van de heer Vendrik gemeld dat in de periode 2008–2011 voor wegeren € 11,5 miljard beschikbaar is en voor openbaar vervoer € 10,9 miljard. Deze bedragen zijn nog exclusief een decentraal budget (voor zowel wegeren als OV) van € 9,2 miljard waarvan € 8 miljard via de BDU.

11

De maatschappelijke kosten van de gevolgen van de slechte weersomstandigheden op spoor en weg kunnen nader uitgesplitst worden in directe en indirecte kosten. De directe kosten betreffen vooral de reistijdverliezen voor reizigers en goederen. Ook de meerkosten voor de netwerkbeheerders en vervoersaanbieders (RWS, ProRail, NS, regionaal OV, etc.): inzet van extra mankracht, reparatiekosten, enzovoorts, en de kosten van verkeersongevallen horen in deze categorie thuis. Naast deze directe effecten is het aannemelijk dat de verkeersproblemen ook indirecte effecten voor bedrijfsleven en de rest van de maatschappij hebben veroorzaakt. Hierbij kan gedacht worden aan problemen met bedrijfsvoering door afwezigheid of te laat komen van personeel of grondstoffen.

Dit effect zit deels al verwerkt in de berekening van reistijd- en betrouwbaarheidsverliezen. Voor spoor is op deze korte termijn alleen een eerste indicatieve berekening van reistijdverliezen per dag van verstoring mogelijk. Deze wordt momenteel uitgevoerd. De inschatting is dat het reistijdverlies voor de eerste «probleemdag» (17 december 2009) hoger zal liggen dan de daaropvolgende dagen, mede omdat toen een negatief reisadvies was afgegeven.

Voor wegeren is een eerste schatting mogelijk voor reistijd- en betrouwbaarheidsverliezen voor de gebruikers van het hoofdwegenet op basis van cijfers over de filezwaarte in december 2009. Op 17 december bedroeg de filezwaarte 123.027 kilometerminuten, dit is ruim het dubbele van het gemiddelde op de voorgaande werkdagen in december. De bijbehorende extra kosten ten opzichte van de «normale» filekosten zijn voor 17 december naar schatting € 8 miljoen. De extra kosten op de tweede «topsneeuw dag», 21 december, waren beduidend lager (circa de helft van 17 december). Naar verwachting was dit het gevolg van de kerstvakantie en de weerwaarschuwingen. Voor zowel spoor als wegeren geldt dat de bedrijfseconomische meerkosten van de exploitanten van het spoor- en wegennetwerk, de ongevalskosten en indirecte effecten (voor zover niet reeds meegenomen in de reistijdverliezen), niet bij bovengenoemde schattingen zijn inbegrepen.

12

Net zoals reeds veelal gebeurt bij ingrijpende wegwerkzaamheden kunnen ook bij extreme weersomstandigheden problemen worden verminderd indien werknemers meer thuis werken. Met werkgevers wordt over het stimuleren van telewerken onder andere overleg gevoerd in het kader van de genoemde wegwerkzaamheden en in de Taskforce Mobiliteitsmanagement en de bijbehorende regionale convenanten. Ook de Stichting van de Arbeid heeft in oktober 2009 een advies gepubliceerd genaamd: Aanbeveling Mobiliteit en telewerken. Dat advies is gericht aan werkgevers en werknemers op decentraal niveau. Gezien het bovenstaande acht ik het momenteel niet zinvol aanvullend overleg te starten dat louter gericht is op extreme weersomstandigheden. Het is in het eigen belang van werkgevers en werknemers om hierover onderling goede afspraken te maken.