

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

746

Vragen van de leden **Slob** (ChristenUnie) en **Van Gent** (GroenLinks) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *aanhoudende storingen op regionale spoorlijnen* (ingezonden 12 november 2010).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 9 december 2010).

Vraag 1

Kent u het bericht «Treinverkeer Heerlen–Maastricht nog steeds plat»¹ en het bericht op NOS-Teletekst² over een nieuwe sein- en overwegstoring?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het onacceptabel is dat het vervoer 6 dagen achtereen ernstig ontregeld wordt door een storing?

Antwoord 2

Uiteraard vind ik langdurige storingen op spoortrajecten onwenselijk. Via concessies sturen het Rijk en de decentrale overheden op maximale prestaties van ProRail en de vervoerders. Het treinvervoer tussen Heerlen en Maastricht valt onder de vervoerconcessie van de provincie Limburg aan het vervoerbedrijf Veolia. Het beheer van het betreffende spoortraject valt onder de beheerconcessie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan ProRail. Beide concessies bevatten prestatie-indicatoren met betrekking tot de kwaliteit van het geleverde vervoer, de beschikbaarheid van de infrastructuur en storingen. De provincie Limburg heeft mij laten weten het ongewenst te vinden dat de infrastructuur zes dagen achtereen niet beschikbaar was. Veolia heeft op 13 november 2010 de treindienst hervat, meteen nadat de Inspectie Verkeer en Waterstaat daarvoor toestemming had gegeven. Tot dat moment heeft Veolia vervangend busvervoer geregeld. De provincie Limburg ziet erop toe of de inzet van dit vervangend busvervoer goed is verlopen. Veolia, de provincie Limburg en ProRail voeren momenteel een evaluatie uit naar de gang van zaken rondom de storingen.

¹ Treinreiziger.nl, Treinverkeer Maastricht – Heerlen nog steeds plat, 5 november 2010.

² NOS Teletekst pagina 751, 9 november.

In het beheerplan 2010 van ProRail zijn prestatie-indicatoren voor «beschikbaarheid infrastructuur» en «storingstijd» opgenomen, waarvoor de grenswaarden op respectievelijk 99,53%³ en 0,21%⁴ zijn vastgesteld. Deze grenswaarden hebben betrekking op de gehele landelijke hoofdspoorweginfrastructuur. Er is dus geen sprake van specifieke afspraken per spoortraject. Over de gerealiseerde beschikbaarheid en storingstijd rapporteert ProRail elk kwartaal aan mij. Op basis van de kwartaalrapportage over het vierde kwartaal van 2010 zal ik beoordelen of ProRail de overeengekomen jaarprestaties heeft gerealiseerd.

Vraag 3

Heeft u ProRail hierop inmiddels aangesproken? Welke maatregelen kunt u nemen richting ProRail vanwege deze slechte prestatie?

Antwoord 3

Ja, ik heb ProRail hierop inmiddels aangesproken.

In het antwoord op vraag 2 heb ik aangegeven op welke wijze ik de prestaties van ProRail ten aanzien van beschikbaarheid en storingstijd beoordeel. Indien mocht blijken dat ProRail niet voldoet aan de voor 2010 gestelde grenswaarden ten aanzien van de prestatie-indicatoren beschikbaarheid en storingstijd dan kan ik overgaan tot handhaving op basis van het beschikbare instrumentarium in de beheerconcessie.

Vraag 4

Herinnert u zich de herhaalde Kamervragen over de aanhoudende infrastructuurproblemen in de Achterhoek? Welke maatregelen neemt ProRail om te voorkomen dat in Limburg een soortgelijke situatie ontstaat?

Antwoord 4

Ja, ik neem aan dat u met name doelt op de beantwoording van vragen van de leden Ormel en Eski over veelvuldige treinstoringen op de lijn Winterswijk-Arnhem⁵.

ProRail heeft mij geïnformeerd dat zij op het spoortraject Heerlen-Maastricht een verzaamd onderhoudsregime hanteert en de volgende maatregelen heeft genomen ter verbetering van de beschikbaarheid:

- Verwijderen van bladeren op, tussen en om het spoor.
- Snoeien van begroeiing langs het spoor.
- Mechanisch reinigen van het spoor.
- Regelmatige inzet van een trein die «Sandite»⁶ op de spoorstaaf spuit om gladheid als gevolg van platgereden bladeren te voorkomen.
- Inzet van een slijptrein.
- Monitoren van de detectie van treinen.

Vraag 5

Deelt u de mening dat dit soort storingen te wijten is aan de verouderde beveiligingsysteem en dat dit mede wordt veroorzaakt doordat het Mistral-project keer op keer uitgesteld wordt?

Antwoord 5

Neen, die mening deel ik niet. De storingen die hier aan de orde waren werden niet veroorzaakt door veroudering van de beveiligingssystemen, maar door gladheids- en detectieproblemen als gevolg van een vette substantie door platgereden bladeren. Ook is er geen relatie met het Mistral-project. In het kader van het Mistral-project worden in de periode tot 2018 de beveiligingsinstallaties op 23 spoortrajecten vervangen. Het spoortraject Heerlen-Maastricht maakt geen onderdeel daarvan uit.

³ De beschikbaarheid van het spoor binnen openingstijden.

⁴ Percentage van de tijd dat de infrastructuur, als gevolg van storing, niet beschikbaar is voor de treindienst en hinder oplevert.

⁵ Brief van 21 mei 2010, kenmerk VENW/DGMO-2010/7469.

⁶ Sandite is een mengsel van gel met zand en metaaldeeltjes.

Vraag 6

Kunt u per lijn voor zowel het hoofdrailnet als het gedecentraliseerde spoor een overzicht verschaffen van het aantal sein-, wissel- en overwegstoringen in de eerste drie kwartalen van 2010?

Antwoord 6

Bij de beantwoording van vragen van uw Kamer inzake de begroting Verkeer en Waterstaat Hoofdstuk XII 2011⁷ heb ik in antwoord op de vragen 155 en 156 aangegeven op welke wijze ik met ProRail prestatie-afspraken maak over onder andere de prestatie-indicator «storingstijd». Ik hanteer daarbij geen specifieke afspraken met betrekking tot sein-, wissel- en overwegstoringen. Op het hierbijgevoegde kaartje is per spoorlijn, zowel op het hoofdrailnet als op de gedecentraliseerde lijnen, aangegeven wat de storingstijden in 2010 tot en met het derde kwartaal waren.⁸ Deze specifieke storingstijden per spoorlijn leiden tot een storingstijd van 0,13% voor de gehele landelijke hoofdspoorweginfrastructuur. Zoals in het antwoord op vraag 2 aangegeven is de grenswaarde voor 2010 vastgesteld op 0,21%.

Vraag 7

Hoe oud is de relaisbeveiliging en bekabeling op het Nederlandse spoorweganet in het algemeen en op de decentraliseerde lijnen in het bijzonder? Is dit vanuit het oogpunt van bedrijfszekerheid wel een verantwoorde leeftijd?

Antwoord 7

Het Nederlandse spoorweganet bevat relais-beveiligingsinstallaties en bekabelingen van verschillende leeftijden. De oudste dateren uit 1953, de jongste uit 2010. Ten behoeve van de bedrijfszekerheid worden deze periodiek gekeurd en, indien nodig, op onderdelen of integraal vervangen. Hierdoor wordt een verantwoorde bedrijfszekerheid gewaarborgd. Er is daarbij geen sprake van een andere aanpak van de gedecentraliseerde lijnen dan bij het hoofdrailnet van NS.

Vraag 8

Herkent u het beeld dat de problemen bij decentrale lijnen groter lijken zijn dan op het hoofdspoor?

Antwoord 8

Neen.

Alleen op de lijn Winterswijk-Arnhemwaren de storingsproblemen inderdaad groter dan gemiddeld. In het antwoord op vraag 4 heb ik verwezen naar de brief aan uw Kamer over dat specifieke spoortraject en over de verbetermaatregelen die daar genomen zijn.

Omdat, in tegenstelling tot het hoofdrailnet, een aanzienlijk aantal decentrale lijnen enkelsporig is, kunnen storingen in de infrastructuur daar eerder leiden tot de noodzaak om het treinverkeer stil te leggen. Er is dan immers geen mogelijkheid meer om gebruik te maken van het andere, naastgelegen spoor.

Vraag 9

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is van het project Mistral? Is het waar dat het project opnieuw uitgesteld is, zo ja, waarom? Kunt u garanderen dat veiligheid en beschikbaarheid op peil blijven?

Antwoord 9

In 2009 heeft ProRail in het kader van het project Mistral de aanbesteding van elektronische beveiligingssystemen voor de eerste drie spoortrajecten opgestart. In januari 2010 heeft mijn ambtsvoorganger in het kader van de subsidiebeschikking 2010 aan ProRail gevraagd daarbij de kosten en baten van dergelijke elektronische beveiligingssystemen te vergelijken met die van beveiligingssystemen op basis van conventionele technologie. Mede op basis daarvan heeft ProRail in juni 2010 besloten deze aanbestedingsprocedure stop te zetten. In september 2010 heeft ProRail mij geïnformeerd dat zij mij voor het eind van 2010 zal informeren over de vervolg-aanpak van Mistral.

⁷ brief «Feitelijke begrotingsvragen Verkeer en Waterstaat», 16 november 2010, kenmerk CenD/DBO-2010/458

⁸ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

ProRail verwacht hiervoor in 2011 nieuwe contracten af te sluiten. Dit verandert niets aan de planning om, zoals in het antwoord op vraag 5 aangegeven, in de periode tot 2018 de beveiligingsinstallaties op 23 spoortrajecten te vervangen.

Zoals in het antwoord op vraag 7 aangegeven blijven de veiligheid en beschikbaarheid op peil door periodieke controles. Ook zonder integrale vervanging, zoals bijvoorbeeld in het kader van Mistral, worden onderdelen van de beveiligingsinstallaties vervangen als dat nodig is.