

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

692

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Gevoel dat het heftiger wordt»* (ingezonden 13 november 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 november 2014)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Gevoel dat het heftiger wordt» over de vele storingen en treinvertragingen in het noorden van Nederland?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herkent u zich in de typering dat spoorbeheerder ProRail op het spoor in het noorden van Nederland «waardeloze kwaliteit» levert? Zo nee, waarom niet? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 2

In het artikel «Gevoel dat het heftiger wordt» wordt verwezen naar spoortrajecten van onder meer Arriva in Groningen en Drenthe en naar de lijn Groningen – Zwolle. Uit de cijfers sinds januari 2013 blijkt dat de punctualiteit in 2014 op of boven het niveau van 2013 zit. Ook de uitval is doorgaans vergelijkbaar met 2013, waarbij er af en toe sprake is van verbetering ten opzichte van 2013 en af en toe van een verslechtering. Over het geheel genomen is de prestatie op de lijnen Zwolle-Groningen/Leeuwarden stabiel. Uit analyse van de punctualiteitscijfers van ProRail op lijnen waar Arriva rijdt blijkt dat er in 2013 en zeker ook dit jaar een duidelijke verbetering zichtbaar is. De punctualiteit op deze spoorlijnen is mede dankzij de goede samenwerking tussen ProRail en Arriva toegenomen.

Zo is de punctualiteit (gemeten als percentage van de treinen dat binnen de 3 minuten aankomt) op de lijn Groningen-Winschoten bijvoorbeeld toegenomen van 90,7% in 2012 en 90,0% in 2013 naar 92,6% dit jaar (t/m 12 november). Ook de lijn Groningen-Leer laat een duidelijke verbetering zien van 77,5% in 2012 en 85,8% in 2013 naar 94,5% in 2014 (t/m 12 november,

¹ Dagblad van het Noorden van 11 november 2014

gemeten tot aan Nieuweschans). Op de lijn Roodeschool-Groningen was de punctualiteit 86,5% in 2013 en tot nu toe 87,7% in 2014.

Ik acht een goede en betrouwbare bereikbaarheid van het noorden via het spoor, net zoals voor de rest van Nederland, van groot belang. Om die reden streef ik samen met de spoorsector en de regionale overheden naar voortdurende verbetering van de prestaties. Dit komt mede tot uiting in de resultaten over 2014 waarbij ik het van belang vind dat de prestaties verder verbeteren. Daar stuur ik NS en ProRail op aan door de vervoer- en beheerconcessie.

Vraag 3

Kunt u toelichten wat de oorzaken waren voor de storingen op de lijn Roodeschool-Groningen dit jaar?

Antwoord 3

De ontsporing bij Hilversum was aanleiding om extra onderzoek te doen naar een bepaald soort wissels, dit leidde tot uitval van treinen nabij Sauwerd. Station Sauwerd maakt onderdeel uit van de lijn Groningen-Roodeschool en de lijn Groningen-Delfzijl. Er waren daarnaast twee aanrijdingen bij Winsum met uitval tot gevolg. Ook problemen met het assenteller systeem bij Sauwerd leidden tot uitval.

Vraag 4

Deelt u de mening dat regionale overheden, de aanbestedende partijen in het openbaar vervoer, als gelijkwaardige gesprekspartners van ProRail mee moeten kunnen praten over het beheer en onderhoud door ProRail, nu dit van invloed is op de prestaties in de door hen verleende concessies en het niveau van veiligheid? Zo nee, waarom niet? Welke indicatoren worden op het spoor gehanteerd voor wat betreft punctualiteit en veiligheid en worden deze in samenspraak met de regionale overheden opgesteld? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ik deel uw mening dat regionale overheden, wanneer zij concessieverlenende overheden zijn, moeten kunnen meedenken en praten over het beheer en onderhoud door ProRail op de lijnen waarvan zij de concessie verlenen. Hiertoe is in de nieuwe beheerconcessie een verplichting opgenomen om bij de uitvoering van deze concessie samen te werken met decentrale overheden. Deze samenwerkingsverplichting geldt onder andere ten aanzien van de werkwijze van het inplannen van beheer en onderhoud. Daarnaast geldt dat decentrale overheden een adviesrecht hebben binnen de beheerplancycclus van ProRail. Ook de halfjaarlijkse landsdelige spoortafels leveren een belangrijke bijdrage aan de afstemming tussen ProRail en decentrale overheden. Op deze manier hebben decentrale overheden invloed op de kwaliteit van de prestaties van ProRail.

Ten aanzien van de indicatoren geldt dat er een reeks aan prestatie- en informatie-indicatoren in de beheerconcessie is opgenomen met betrekking tot punctualiteit en veiligheid.

Ten aanzien van punctualiteit worden de volgende prestatie-indicatoren gehanteerd:

Punctualiteit < 3 minuten, reizigers-verkeer totaal

Reizigers-punctualiteit <5 minuten Hoofd Rail Net

Punctualiteit regionale series (<3 min)

Punctualiteit < 3 min HSL-producten en ICE

Punctualiteit goederenverkeer

Ten aanzien van veiligheid worden informatie-indicatoren gehanteerd, namelijk:

Aantal aanrijdingen overweggebruikers

Aantal botsingen trein-trein

Aantal ontsporingen

Aantal STS-passages

Aantal STS-passages gevaarpunt bereikt

Aantal arbeids-veiligheidsincidenten

Aantal milieuovertredingen

Alle in de beheerconcessie opgenomen prestatie- en informatie-indicatoren zijn ter consultatie voorgelegd aan de concessieverlenende overheden.

Daarnaast geldt ten aanzien van veiligheid dat volgens de wet ProRail

verantwoordelijk is om te allen tijde de veilige berijdbaarheid van het spoor te borgen. Veiligheid in treinen en op/bij transfervoorzieningen maakt daarnaast expliciet onderdeel uit van de prestatiegebieden zoals deze zijn opgenomen in de beheerconcessie. Hoe ProRail invulling geeft aan deze prestatiegebieden is in de eerste plaats aan ProRail zelf. Zij stelt daartoe veiligheids- en onderhoudsnormen op en rapporteert hier onder andere over in het beheerplan. Ook hier hebben de decentrale overheden invloed op door middel van het adviesrecht. De ILT ziet vanuit haar wettelijke toezichtstaken toe op de veiligheid op het spoor.

Vraag 5

Hoe wordt de hogere gebruiksvergoeding doorberekend aan de verschillende vervoerders op het spoor en ondervinden regionale vervoerders hier relatief nadeel van?

Antwoord 5

Het vorige kabinet heeft besloten om de gebruiksvergoeding met € 50 miljoen te verhogen. Ook de Tweede Kamer heeft hiermee ingestemd. Daarnaast heeft ProRail vernieuwingen in de methodiek ontwikkeld op instigatie van de ACM (Autoriteit Consument en Markt) en conform de EU-richtlijn.

ACM heeft een positief oordeel gegeven over de nieuwe methodiek. Deze wordt voor het eerst toegepast in 2015. De verhoging van de gebruiksvergoeding is evenredig verdeeld over de drie vervoerssegmenten (NS, regionale reizigersvervoerders en goederenvervoerders). Dit resulteert in een stijging van ca. 20% in 2016 t.o.v. 2014 voor alle vervoerssegmenten, waarbij er per vervoerder verschillen kunnen zijn omdat diensten in een andere mate worden afgenomen.

Vraag 6

Bent u bereid om deze vragen te beantwoorden vóór het algemeen overleg Spoorveiligheid/ERTMS op 27 november 2014?

Antwoord 6

Ja.