

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

137

Vragen van het lid **Minhas** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de brief over de evaluatie van de IT-storing bij NS van 3 april 2022* (ingezonden 8 september 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 3 oktober 2022).

Vraag 1

Deelt u de opvatting dat het spoor van het Rijk is?¹

Antwoord 1

Ja, voor wat betreft de hoofdspoorwegen is dat het geval.

Vraag 2

Deelt u de opvatting dat de wijze van besturing van dat spoor wordt ingevuld door de vervoerder, maar dat het beoordelen van de vraag – of die besturing efficiënter kan worden ingevuld of op een manier die beter is voor de reiziger (bijvoorbeeld bij grote verstoringen) – primair aan het Rijk en ProRail is en niet aan de NS?

Antwoord 2

Ik interpreteer dit als een vraag naar de verantwoordelijkheidsverdeling tussen ProRail, NS en het Rijk. NS is als vervoerder verantwoordelijk voor een goede dienstverlening aan de reiziger. In de concessie voor het hoofdrailnet heb ik als concessieverlener met NS afspraken gemaakt over de kwaliteit van de dienstverlening. Eén van de afspraken is dat verstoringen zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. In de concessie zijn tevens afspraken gemaakt over de wijze waarop NS tijdens verstoringen moet handelen. Met NS heb ik ook afspraken gemaakt over het opstellen en uitvoeren van de dienstregeling. Daarbij valt te denken aan afspraken over de minimale bediening van stations, aansluiting van de dienstregeling op de verwachte vervoersvraag en de wijze waarop decentrale overheden en consumentenorganisaties bij de ontwikkeling van de dienstregeling moeten worden betrokken. Het opstellen van de dienstregeling is, met inachtneming van deze en andere eisen, de verantwoordelijkheid van NS. Net als het hierop (efficiënt) inrichten van haar eigen bedrijfsvoering.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 993.

ProRail is als infrastructuurbeheerder verantwoordelijk voor het adequate beheer van de spoorweginfrastructuur, waaronder de verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur (die door onder andere vervoerders wordt aangevraagd) en het leiden van het verkeer over de hoofdspoorweginfrastructuur. Ook met ProRail zijn op dit moment in de beheerconcessie afspraken gemaakt over verstoringen. Een belangrijk element van de afspraken met NS en ProRail is dat zij samenwerken om verstoringen zoveel mogelijk te voorkomen en, indien verstoringen toch optreden, samenwerken om die adequaat op te lossen. Ik kan op basis van de concessies met NS en ProRail sturen op de naleving van de gemaakte afspraken. Ik treed periodiek met NS en ProRail in overleg over de uitvoering van de respectievelijke concessies, onder meer aan de hand van prestatie-indicatoren waarvoor bodem- en streefwaarden gelden.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u het feit dat ProRail verbeteringsmogelijkheden ziet voor een snellere opstart na grootschalige verstoringen door een sterkere eenvoudiger besturing van het netwerk en een sterkere focus op de regio daarbij?

Antwoord 3

ProRail heeft drie aanbevelingen geformuleerd voor het structureel verbeteren van de opstart van de treindienst van NS bij impactvolle verstoringen, op basis van gesprekken met diverse (regionale) vervoerders. De aanbeveling zoals deze in de vraag verwoord is, herken ik niet geheel uit het rapport. Uit de context leid ik af dat het gaat over de aanbeveling om de reguliere landelijke dienstregeling en de hieraan gerelateerde inzetplannen voor personeel en materieel te vereenvoudigen. Vereenvoudiging van de dienstregeling houdt in het opknippen van lange trajecten in kortere trajecten en het ontvlechten van treinseries die elkaar nu kruisen. De inzetplannen voor personeel en materieel kunnen – zo luidt de aanbeveling – vereenvoudigd worden door een meer lijnsgebonden inzet van materieel en vooral ook personeel.

Het vereenvoudigen van de reguliere landelijke dienstregeling en de hieraan gerelateerde inzetplannen voor personeel en materieel zou kunnen bijdragen aan het sneller opstarten van de treindienst van NS na (grootschalige) verstoringen. NS erkent dit, maar stelt dat een «opgeknijpte» dienstregeling voor de reiziger in reguliere omstandigheden leidt tot een reistijdverslechtering en toename in het aantal overstappen. Ik vind dat de reiziger moet kunnen rekenen op een goede reguliere dienstregeling. Ik vind het dan ook belangrijk om te voorkomen dat de reguliere dienstregeling voor de reiziger suboptimaal wordt in een poging om de reiziger in geval van een verstoring (een uitzondering dus) optimaler te kunnen vervoeren.

Dat laat onverlet dat er mogelijk vereenvoudigingsmogelijkheden zijn die geen ingrijpende en reizigersonvriendelijke wijzigingen aan de dienstregeling vergen. Ik heb NS daarom gevraagd kritisch te bezien welke (reizigersvriendelijke) vereenvoudigingsmogelijkheden zij wél kan doorvoeren die ook kunnen bijdragen aan een snellere opstart na verstoringen.²

Vraag 4

Bent u van mening dat het gegeven dat NS de genoemde aanbeveling bij vraag 3 als «niet aanvaardbaar» beschouwt meegenomen kan worden in uw afwegingen, maar het oordeel of dit wel of niet aanvaardbaar is, niet bij de NS ligt maar bij de eigenaar van het spoor (het Rijk)?

Antwoord 4

Zoals ik heb aangegeven in het antwoord op vraag 2 stuur ik NS en ProRail aan op grond van outputgeoriënteerde prestatie-indicatoren. Het opstellen van de dienstregeling en de daarbij behorende inzetplannen voor materieel en personeel is – met inachtneming van de verplichtingen uit de concessie – de verantwoordelijkheid van NS. Als concessieverlener verlang ik dat NS hierbij het reizigersbelang voorop zet. In mijn antwoord op vraag 3 heb ik

² Kamerstuk 29 984, nr. 993.

aangegeven dat ik NS heb gevraagd om kritisch te bezien welke (reizigersvriendelijke) vereenvoudigingsmogelijkheden zij wél kan doorvoeren die ook kunnen bijdragen aan een snellere opstart na verstoringen.

Vraag 5

Bent u bereid om ProRail te verzoeken om haar conclusie en aanbeveling rondom eenvoudiger besturing en een meer regionale focus van het netwerk nader uit te werken, zodat helder wordt hoe en op welke wijze die vereenvoudigde besturing uitvoerbaar is en op welke termijn dat haalbaar is?

Antwoord 5

Het opstellen van de dienstregeling is – met inachtneming van de eisen uit de vervoerconcessie – de verantwoordelijkheid van NS, niet van ProRail. Ik zie geen aanleiding om ProRail of NS te vragen om de aanbeveling nader uit te werken.

Vraag 6

Bent u bereid om daarin een nader onderscheid te maken tussen intercitylijnen en sprinterlijnen en daarbij de ontwikkeling van corridors te betrekken?

Antwoord 6

In mijn antwoord op vraag 5 geef ik aan dat ik geen aanleiding zie om ProRail of NS te vragen om de aanbeveling nader uit te werken. Wel heb ik NS gevraagd om kritisch te kijken naar wat er wél mogelijk is aan (reizigersvriendelijke) vereenvoudigingsmogelijkheden. NS is daarnaast bezig met de opvolging van de aanbevelingen uit de evaluaties van de IT-storing op 3 april jl. NS onderzoekt alternatieve dienstregelingen na (grootschalige) verstoringen die mogelijk in de toekomst kunnen zorgen voor het continueren van een treindienst (in beperkte vorm) na verstoringen. Drie van de onderzochte alternatieven betreffen plannen voor sprinterdiensten. De overige drie betreffen zogenoemde «pendelplannen».

Vraag 7

Bent u van mening dat de uit het regionaal spoor geleerde lessen hierbij betrokken moeten worden?

Antwoord 7

Ik heb NS gevraagd om de uit het regionaal spoor geleerde lessen te betrekken bij de uitwerking van de plannen voor de voornoemde sprinterdiensten en pendelplannen.

Vraag 8

Heeft u reizigersorganisaties om een reactie en advies gevraagd over het ProRail-rapport? Zo ja, wat was hun reactie? Ze nee, bent u bereid om dat advies alsnog te vragen?

Antwoord 8

ProRail heeft reizigersorganisatie Rover gesproken over verbetermogelijkheden die zij vanuit reizigersperspectief ziet, ter voorbereiding op het onderzoek waarvoor ProRail in gesprek ging met (regionale) vervoerders. De uitkomsten van het onderzoek van ProRail zijn gepresenteerd in een themasessie met de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov (Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer).

De Wet personenvervoer 2000 verplicht mij als concessieverlener in een aantal situaties om advies te vragen aan consumentenorganisaties. Het gaat om de situaties waarin een concessie verleend of gewijzigd wordt. Hiervan was geen sprake. Daarom heb ik de consumentenorganisaties ook niet om een formeel advies gevraagd. Omdat ik veel waarde hecht aan goede betrokkenheid van de consumentenorganisaties bij de uitvoering van de concessies, heb ik wel opgeroepen om hen goed mee te nemen bij de uitvoering van het onderzoek. Zij zijn zowel voorafgaand aan als na afloop van het onderzoek van ProRail betrokken geweest.

Vraag 9

Wat vindt het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) van het huidige besturingssysteem van de NS?

Antwoord 9

In contacten met mijn ministerie heeft reizigersorganisatie Rover zich kritisch geuit ten aanzien van de reactie van NS op de aanbeveling om de reguliere dienstregeling en bijbehorende inzetplannen voor materieel en personeel te vereenvoudigen. Gezien de verschillen in de standpunten van Rover en NS moedig ik beide partijen aan om met elkaar in gesprek te gaan.

Vraag 10

Bent u bereid om in het programma van eisen voor de nieuwe hoofdrailnetconcessie eisen op te nemen waarmee u de NS – zo nodig – kunt dwingen om eventuele instructies van het Rijk op dit punt op te volgen?

Antwoord 10

De concessiehouder dient zich uiteraard te houden aan de concessie-eisen. Ik stuur daarbij op output waar het kan en alleen op input waar het maatschappelijke noodzaak is. De komende periode werk ik aan een ontwerpconcessie, die ik ook zal delen met uw Kamer.

Vraag 11

Bent u tevens bereid om te onderzoeken of en in welke mate decentralisatie van spoorlijnen kan bijdragen aan een betere regionale afstemming bij verstoringen, bijvoorbeeld doordat vervangend busvervoer dan sneller geregeld kan worden vanwege multimodale netwerken en aanbieders, maar ook vanwege een beperktere omvang van de benodigde busvloot?

Antwoord 11

Decentralisatie zie ik niet direct als oplossing voor een betere regionale afstemming bij verstoringen. Uit onderzoek blijkt namelijk dat afstemming in een gedecentraliseerde context eerder meer dan minder aandacht vraagt (eenmeting Limburg)³. Er zullen dan immers aanvullende afspraken moeten worden gemaakt tussen meerdere concessieverleners en vervoerders over wie het vervangend vervoer organiseert, voor welke reizigers en onder welke voorwaarden. Mijn aanname is bovendien dat ook in een gedecentraliseerde context eenzelfde hoeveelheid reizigers van A naar B gebracht moeten worden. Het lijkt me daarom niet aannemelijk dat een kleinere busvloot nodig is om vervangend vervoer te organiseren. Ik wil ook het beeld wegnemen dat een regionale vervoerder in allerijl beschikking kan hebben tot een eigen busvloot. Deze zijn immers gebonden aan allerlei concessieafspraken met regionale overheden. Daarom ben ik niet overtuigd van de noodzaak om dit te onderzoeken vanuit de invalshoek van een betere regionale afstemming bij verstoringen.

Vraag 12

Kunt u deze vragen gedetailleerd en een voor een beantwoorden?

Antwoord 12

Ja.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 898.