

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

320

Vragen van het lid **Haverkamp** (CDA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «NMa geeft nog geen toestemming voor overdracht reisinformatie naar NS»* (ingezonden 3 juli 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 23 oktober 2012). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 3463

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «NMa geeft nog geen toestemming voor overdracht reisinformatie naar NS»?¹

Antwoord 1

Ja, het bericht is mij bekend.

Vraag 2

Waarom lukt het de NMa (Nederlandse Mededingingsautoriteit) niet om het onderzoek op tijd af te ronden?

Antwoord 2

Het betreft hier de overdracht van reisinformatie van ProRail naar NS. Wanneer een dergelijke overname boven de wettelijke omzetrempels komt, zijn de betrokken partijen verplicht melding te maken van het voornemen bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa). NS en ProRail hebben 28 mei jongstleden melding gedaan van het voornemen van de overdracht per 1 juli 2012. De NMa moet dan vervolgens binnen 4 weken (met de mogelijkheid van termijnverlenging bij aanvulling van de melding) toetsen of er reden is om aan te nemen dat de daadwerkelijke mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan op significante wijze zou kunnen worden belemmerd.

De NMa had bij het uitvoeren van de concentratietoets op basis van de Mededingingswet mogelijke mededingingsbezwaren gesignaleerd. NS en ProRail hebben daarop aan een voorstel gewerkt om de overdracht dusdanig aan te passen dat deze mededingingsbezwaren worden weggenomen. Hiervoor was ook na 1 juli tijd nodig. Inmiddels heeft de NMa bij besluit van 4 oktober jongstleden op basis van dit aangepaste voorstel groen licht aan de

¹ http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/nma_geeft_nog_geen_toestemming_voor_overdracht_reisinformatie_naar_ns-144463

overdracht gegeven. NS en ProRail verbinden zich daarbij aan enkele strikte voorwaarden die voorkomen dat de concurrentie op de vervoersmarkt wordt beperkt als gevolg van de overdracht.

Vraag 3

Welke gevolgen heeft het niet vóór 1 juli afronden van het onderzoek door NMa voor de overdracht van de reisinformatie van ProRail aan NS?

Antwoord 3

De overdracht van reisinformatie moet conform wet- en regelgeving onder meer voldoen aan de randvoorwaarden voor mededinging, zoals ik eerder aan de overdracht gesteld heb. Het onderzoek van de NMa heeft meer tijd gevegd om tot een besluit te komen. Tot de goedkeuring van de NMa is de huidige wijze van operationele samenwerking tussen ProRail en NS en de sturing op het gebied van reisinformatie ongewijzigd gebleven en conform de bestaande afspraken tussen NS, ProRail en de overige vervoerders gecontinueerd. Nu de NMa groen licht heeft gegeven, kan de overdracht op korte termijn ook formeel worden afgerond met inachtneming van de voorwaarden die de NMa aan haar besluit heeft gesteld.

Vraag 4

Welke gevolgen heeft dit voor bedrijfsvoering van zowel ProRail als NS?

Antwoord 4

Zie mijn antwoord op vraag 3. De huidige wijze van operationele samenwerking tussen ProRail en NS en de sturing op het gebied van reisinformatie is ongewijzigd gebleven en conform de bestaande afspraken tussen NS, ProRail en de overige vervoerders gecontinueerd.

Vraag 5

Wat betekent het uitstel voor de andere vervoerders?

Antwoord 5

Voor de regionale vervoerders is ten tijde van het onderzoek van de NMa de bedrijfsvoering (inclusief dienstverlening door ProRail) conform de huidige situatie gebleven. De regionale vervoerders zijn overigens direct betrokken bij de overdracht van reisinformatie.

Vraag 6

Welke gevolgen heeft het vertraagde onderzoek voor verbetering van reisinformatie in het kader van het Winterweerprogramma?

Antwoord 6

De overdracht van reisinformatie is onderdeel van de wintermaatregelen die genomen worden sinds vorig jaar (Tweede Kamer, 29 984, nr. 255). NS en ProRail zijn in goede samenwerking bezig met de voorbereidingen van de winter en geven daarmee ook verder gevolg aan de maatregelen van vorig jaar, zoals de overdracht van reisinformatie. Echter, de onzekere situatie die (voor een belangrijke periode) ontstaan is door de vertraging van de overdracht kan invloed hebben op het functioneren van (een deel van de) medewerkers. Dit zou effect kunnen gaan hebben op de kwaliteit en effectiviteit van een aantal maatregelen voor komende winter, zoals het verbeteren van de omroepberichten en het regelmatig geven van updates aan de reizigers. Met de inmiddels in gang gezette trainingen van de omroepmedewerkers tracht NS het risico dat dit de kwaliteit en effectiviteit van de geplande verbeteringen in de reisinformatie raakt te beheersen. Het verbeteren van de stabiliteit en beschikbaarheid van de reisinformatiemiddelen als wintermaatregel en de verdere uitrol van het InfoPlus systeem worden onverminderd doorgezet en hangen niet samen met de overdracht.

Vraag 7

Bent u bekend met de verstoring rondom Schiphol op donderdag 28 juni 2012? Wat was de oorzaak van deze verstoring en welke stappen worden genomen om het treinverkeer op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad robuuster te maken?

Antwoord 7

Ja, ik ben bekend met de verstoring.

Als gevolg van een korte stroomstoring bij de beheerder van het elektriciteitsnet Liander is er 28 juni rond 8.30 uur een vervolgstoring ontstaan in de spoorbeveiligingssystemen van ProRail bij Schiphol. Seinen en wissels rond Schiphol konden niet worden aangestuurd. Daardoor was er vanaf 8.30 uur geen treinverkeer mogelijk van en naar Schiphol. Er reden wel treinen tot Amsterdam Zuid, Amsterdam Lelylaan en Hoofddorp. De storing was om 10.15 uur verholpen, waarna het treinverkeer door de vervoerder weer kon worden opgestart.

Bij een stroomstoring in het openbare elektriciteitsnet zal de voeding van de systemen langs het spoor automatisch omschakelen op de back up voeding. Eén van de voedingspunten langs het spoor schakelde echter niet om waarna het treinbeveiligingssystemen in storing raakte. Dit had tot gevolg dat de verkeersleiding geen treinen meer kon aansturen. Pas nadat alles weer gereset was, konden treinen weer veilig gebruik maken van het spoor. Pas wanneer ProRail voldoende zekerheid heeft dat treinen veilig kunnen rijden op het betreffende spoor, geven zij toestemming het treinverkeer weer op te starten.

Het spoor rond Schiphol is één van de drukst bereden stukken spoor van Nederland. Op het moment dat hier een storing ontstaat ondervinden veel reizigers hier direct hinder van. Er vinden op dit moment daarom grondige inspecties plaats en de aannemers van ProRail plegen extra onderhoud. Alle bovenleidingen, wissels, spoor en seinen worden zorgvuldig nagelopen en vervangen waar nodig. Dit is kost enige tijd, maar er wordt gewerkt aan een structurele oplossing.

Vraag 8

Is het u bekend dat het wederom voor reizigers onduidelijk was of treinen wel/niet reden en tot welk station de treinen die wel reden zouden gaan rijden?

Antwoord 8

Ja, dat is mij bekend. Ik hecht er grote waarde aan dat de reiziger goed wordt geïnformeerd, juist ook bij verstoringen. Het ontvangen van adequate reisinformatie (tijdig en juist), opdat reizigers zelf hun handelingsperspectief kunnen bepalen is van groot belang. Er wordt veel moeite gestoken om hierin te verbeteren. De situatie op Schiphol (zie antwoord 7 over de toedracht van de verstoring rondom Schiphol op 28 juni 2012) was een geval waarbij niet direct duidelijk was wat er speelde en wat de effecten waren.

De bijsturing van deze specifieke verstoring was complex waardoor er veel ad hoc besluiten zijn genomen over het rijden of niet rijden van treinritten. Dit is van invloed geweest op de kwaliteit en tijdigheid van de reisinformatie. Mede naar aanleiding van de verstoringen in de afgelopen winter worden hierop maatregelen genomen zoals ik ook in het winterweerprogramma heb aangegeven (Tweede Kamer, 29 984, nr.306). Ik blijf NS en ProRail aanspreken op implementatie van deze maatregelen.