

Vergaderjaar 2011–2012

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 276

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 november 2011

Gedurende het Algemeen Overleg van 11 oktober 2011 (Kamerstuk 29 984, nr. 275) heb ik over diverse spooronderwerpen gesproken met uw Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu. Gedurende dit overleg heb ik uw Kamer enkele toezeggingen gedaan, waarvan ik een deel reeds heb uitgevoerd. Met deze brief informeer ik u hierover. Graag verwijs ik u tevens naar mijn brief van 28 oktober 2011 (Kamerstuk 32 707, nr. 6) inzake het onderzoek van de Departementale Auditdienst naar besteding van de spoorbudgetten.

Financiële stromen spoor

Uw Kamercommissie heeft mij verzocht om één overzichtelijk stroomschema te maken met daarop de totale geldstromen van de ministeries van I&M en Financiën naar ProRail en NS. Als bijlage aan deze brief zend ik u de financiële stromen spoor, waarbij ik de realisatiecijfers voor 2010 presenteer.¹ Deze cijfers sluiten aan op het jaarverslag Infrastructuurfonds en begrotingshoofdstuk XII en de jaarrekeningen van ProRail, Keyrail en NS.

Problematiek Arnhem-Winterswijk en Zutphen-Winterswijk

Gedurende het overleg heb ik uw Kamercommissie toegezegd haar te informeren over de activering van ProRail inzake het oplossen van de spoorproblematiek op de trajecten Arnhem – Winterswijk en Zutphen – Winterswijk. Deze toezegging heb ik gestand gedaan in de beantwoording van de Kamervragen van de leden Haverkamp en Ormel (beiden CDA) (Aanhangsel Handelingen II 2011/12, nr. 499). Ik kan daar nog aan toevoegen dat onderdeel van de daarin genoemde aanpak voor de komende periode vormt een extern onderzoek in opdracht van ProRail en Syntus.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Elektrificatie van dieselspoorlijnen

Zoals toegezegd in het Algemeen Overleg van 11 oktober 2011 stuur ik u hierbij mijn visie over het door GroenLinks ingebrachte punt van elektrificatie van dieselspoorlijnen in relatie tot de effectiviteit van duurzaamheidsmaatregelen.

Uit de CO₂-voetafdruk Nederlandse Spoorlijnen van de Kenniskring Duurzaamheid Railforum blijkt dat in de spoorproductieketen de tractie-energie¹ op dit moment verreweg de belangrijkste factor voor CO₂-uitstoot is.

Elektrificeren van dieselspoorlijnen is een maatregel die de afgelopen 50 jaar is toegepast. Recente voorbeelden van elektrificatie van dieselspoorlijnen zijn de Havenspoorlijn in Rotterdam; het emplacement Aziëhavenweg in het havengebied van Amsterdam; de «vertramming» van Zwolle-Kampen en de tram Maastricht-Hasselt.

Verdere elektrificatie van diesellijnen wordt door de sector en haar opdrachtgevers mede bezien in het licht van de effectiviteit op het gebied van duurzaamheid en de vraag of dit uitvoerbaar en efficiënt is, in termen van kosten en baten.

In de totale keten van het spoorvervoer is er op verschillende plaatsen een groot verschil in energiegebruik. Op plaatsen waar veel energie verbruikt wordt, kan ook meer bespaard worden. Met maatregelen zoals toetreding van NS en ProRail tot Meer Jarenafpraak Energie-efficiency (MJA-3) en de CO₂ ladder is op deze plaatsen in absolute zin meer te bereiken dan door de elektrificering van minder intensief bereden spoorlijnen. Deze maatregelen zijn ook kostenefficiënter.

De spoorsector heeft dus ingeschat dat er op dit moment een efficiëntere manier is om elders op het spoor energie te besparen en CO₂-emissie te beperken dan via de verdere elektrificatie van diesellijnen. Dit ook in het licht van de hoge aanlegkosten die ermee gemoeid zouden zijn. Ik vind dat een goede afweging.

De beschikbare technieken in de gehele productieketen ontwikkelen zich voortdurend. Het is aan de spoorsector om steeds af te wegen en te adviseren welke maatregelen waar effectief en efficiënt ingezet kunnen worden. De sector neemt daarin ook initiatief, in overleggen zoals de Meer Jarenafpraak Energie-efficiency, de kenniskring Duurzaamheid van Railforum en binnen de afzonderlijke bedrijven.

Sturing op Kernprestatie Indicatoren (KPI's)

Over de KPI's heb ik u middels de brief van 4 oktober jongstleden (Kamerstuk 29 984, nr. 271) geïnformeerd. U hebt mij gevraagd uw Kamer nader te informeren over de verbeterplannen van NS en ProRail ten aanzien van de kernprestatie indicatoren. In het algemeen overleg op 11 oktober jongstleden, kwam hierover met name aan de orde of een aangepaste dienstregeling meetelt in de KPI's (met name het punctualiteitscijfer en de uitgevallen treinen). Het antwoord op die vraag is: dat is afhankelijk van wanneer de aangepaste dienstregeling is gepland. Ik licht dit toe.

De effecten van een aangepaste dienstregeling worden gemeten ten opzichte van de normale dienstregeling. Een aangepaste dienstregeling voor de volgende dag, zoals aan de orde kan zijn naar aanleiding van de verwachting van extreem weer, telt op de gebruikelijke manier mee in de KPI's. Dit wil zeggen dat aanpassing in de dienstregeling, waarbij NS treinen opheft en aansluitingen laat vervallen, tot uitdrukking komt in de

¹ Tractie-energie is de energie die verbruikt wordt om treinen aan te drijven.

prestaties aankomstpunctualiteit, gereden treinen, gerealiseerde aansluitingen en reizigerspunctualiteit.

Aangepaste dienstregelingen die langer vooruit (vanaf 48 uur) zijn gepland, verwerkt NS in de systemen. Bovendien kunnen de reizigers dan tijdig op de hoogte gebracht worden. Aankomst- en reizigerspunctualiteit worden dan gemeten ten opzichte van deze aangepaste dienstregeling (net als tijdens een vakantiedienstregeling).

Los van het feit of NS al dan niet een aangepaste dienstregeling in de systemen heeft verwerkt, informeert NS de reizigers zo snel mogelijk over de aangepaste dienstregeling en zijn de reisplanners uiterlijk de avond van tevoren geactualiseerd.

In alle gevallen wordt NS ook afgerekend op de KPI klantoordeel op tijd rijden waarin effecten van een aangepaste dienstregeling op de klanttevredenheid tot uitdrukking komen. Afgelopen winter is gebleken dat de klanttevredenheid fors afneemt en dit nog lange tijd na-ijlt, ook als prestaties objectief gezien weer op of boven de grenswaarden zijn.

Beter functioneren Spoor/Maatregelen Winterweer

U heeft mij in de procedure vergadering van 13 oktober gevraagd om een staccato opsomming van maatregelen van NS en ProRail om de winterweer problematiek te voorkomen.

Zoals ik heb toegelicht in mijn brief aan uw Kamer van 4 oktober jongstleden (Kamerstuk 29 984, nr. 271), is het uitgangspunt om het spoorstelsel in te richten om grote verstoringen beter te voorkomen en sneller te verhelpen, de overlast ervan voor reizigers te beperken en de reizigers daarbij adequaat te informeren; het hele jaar door. De in die brief toegelichte aanpak bestaat uit een groot aantal maatregelen. Een deel van de maatregelen is al uitgevoerd en een deel kent een langere implementatietermijn. In deze totaalaanpak staat het belang van de reizigers centraal. De door uw Kamer gevraagde concrete acties van NS en ProRail ter voorkoming van herfst- en winterproblematiek op het spoor zijn de volgende.

Maatregelen betere aansturing spoorstelsel

- Bij slechte weersverwachtingen kan worden overgegaan op een aangepaste dienstregeling.
- Er zijn meerdere varianten van een landelijk aangepaste dienstregeling, die afhankelijk van de zwaarte van de verwachte (weers)omstandigheden ingezet kunnen worden. Deze variëren van het terugbrengen van kwartiersdiensten van Sprinters naar halfuursdiensten, tot veel minder treinen rijden dan normaal, waarbij treinen rijden met zo min mogelijk gebruik van wissels.
- Betere samenwerking tussen NS en ProRail: bij verstoringen liggen de taakverdelingen, draaiboeken en procedures klaar om reizigers zo goed mogelijk te blijven informeren en de verstoring zo klein mogelijk te houden en zo snel mogelijk op te lossen.
- Alle wisselverwarmingsinstallaties zijn opnieuw gecontroleerd, er zijn waar nodig onderdelen vervangen. Ook is op een aantal plaatsen extra wisselverwarming aangelegd. In totaal gaat het hier om 3 100 wissels op de vooraf bepaalde kerninfrastructuur die nodig zijn voor de normale dienstregeling en bereikbaarheid van de werkplaatsen.
- Er zijn extra medewerkers paraat om op de dag zelf snel herstel van materieel en infrastructuur te verzorgen.
- Er staat extra materieel stand-by: 150 treinstellen.

- Het aantal speciale treinen waarmee het gladheidsbestrijdingsmiddel Sandite wordt verspreid is uitgebreid van 6 naar 8.
- ProRail heeft straks op 4 strategische locaties diesellocomotieven paraat om het spoor zo snel mogelijk vrij te maken door een trein weg te slepen als deze strandt.
- Ook wordt er nu een proef gedaan met anti-icing van treinen om te voorkomen dat er grote blokken ijs aan de trein komen te hangen die vervolgens in wissels vallen en dan de wissel blokkeren.
- ProRail stuurt bij slecht weer vele tientallen sneeuwplougen naar de cruciale wissels toe om die sneeuwvrij te houden.

Maatregelen Informatie voorziening

- NS gaat reizigers per SMS en e-mail vooraf informeren als NS een aangepaste dienstregeling gaat rijden. De avond van tevoren laat de Reisplanner de aangepaste dienstregeling zien.
- Reizigers kunnen op ns.nl/spoorbericht meer achtergrondinformatie vinden over het hoe, wat en waarom van een aangepaste dienstregeling, uitleg over de weerscondities, hun impact op het spoor en op de reis van de klant.
- In 2012 zijn alle nieuwe borden Infoplus op de stations geplaatst. De uitrol van de software gebeurt stapsgewijs, ten behoeve van de beheersbaarheid, en loopt door tot begin 2013. Op de nieuwe borden kan meer informatie voor de reiziger worden weergegeven. Zo kan de eerstvolgende trein worden getoond.
- De beschikbaarheid van ns.nl en Reisplanner is robuuster ingericht, waarmee storingen voorkomen kunnen worden en sneller worden opgelost als ze zich voordoen.
- Medewerkers beschikken over verbeterde railpockets, waardoor zij sneller en beter zijn geïnformeerd over de situatie, zodat zij reizigers adequaat kunnen helpen.
- De functionele zeggenschap over de reisinformatie is per 1 augustus 2011 over naar NS, hetgeen moet leiden tot snellere en consistente reisinformatie via alle kanalen. ProRail en NS werken verder aan de formele (juridische en economische) overdracht van de mensen en de informatiesystemen en -middelen. De planning is gericht op de zomer 2012. Over de wijze van overdracht vindt momenteel overleg plaats tussen ProRail, NS en de andere vervoerders.

Afschrift antwoordbrief Aachener Verkehrsverbund

Op maandag 31 oktober 2011 heb ik u een afschrift gestuurd van de antwoordbrief aan het Aachener Verkehrsverbund inzake de spoorverbinding Eindhoven–Heerlen–Aken.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus