

abcdefgh

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
6 februari 2002	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/VI/U.02.00337	2010204290
Onderwerp	
Vragen van het lid Dijsselbloem inzake Railinfra-beheer.	

Geachte voorzitter,

In antwoord op vragen van het lid Dijsselbloem over het onderwerp Railinfra-beheer met kenmerk 2010204290, die op 15 januari 2002 zijn gesteld, wordt u bij deze geïnformeerd.

1. Heeft u kennis genomen van het artikel "Minister schuldig aan vertraging"?
1. Het artikel uit de Haagsche Courant van 9 januari 2002 heb ik onder ogen gekregen.
2. Kunt u het bestaan en de inhoud bevestigen van een interne notitie van Railinfra-beheer waaruit zou blijken dat de problemen van de NS steeds te wijten zijn aan de infrastructuur (wissels, seinen, rails en hoogspanningsleidingen) zoals het artikel stelt?
2. Het document is, voorzover het al bestaat, niet aan mij voorgelegd. Ik ken de notitie niet en kan dus, in antwoord op uw vraag, het bestaan hiervan niet bevestigen. Navraag bij Railinfra-beheer leert dat ook die organisatie de notitie niet kent.
3. Hoe verhoudt de inhoud van dit artikel zich tot de cijfers van de afgelopen jaren waaruit blijkt dat het aandeel van de NS zelf in de oorzaken van de vertragingen fors is toegenomen en het aandeel veroorzaakt door infrastructuur zou zijn afgenomen, zoals ook bevestigd in het onderzoek dat de Tweede Kamer zelf deze zomer liet verrichten?

Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 351 6171
Telefax 070 351 6666

3. De schrijver van het artikel heeft wellicht geen nota genomen van de vorige onderzoeken (onder meer door de Tweede Kamer). Uit deze onderzoeken blijkt inderdaad dat het aantal van en het aandeel in de storingen dat te wijten is aan de NS is toegenomen en het aandeel veroorzaakt door de infrastructuur is afgenomen. Tevens wijs ik u erop dat er aan het begin van 2001 afspraken zijn gemaakt tussen de vervoerder NS-Reizigers enerzijds en Verkeersleiding en Railinfrabeheer anderzijds, over een storingsreductie van 35 tot 40% over een periode van 5 jaar met een gelijkblijvende hersteltijd. Ook voor de tussenliggende jaren zijn afspraken gemaakt. Met deze afspraken wordt in de bekostiging tussen VenW en Railinfrabeheer terdege rekening gehouden. Railinfrabeheer heeft in 2001 een goede start gemaakt door het bereiken van een lager aantal treindienst aantastende onregelmatigheden dan de voor dat jaar met NS Reizigers afgesproken reductie.
4. Zijn in de eerste analyses van de oorzaken van de problemen ook de ernst van de gevolgen meegenomen? Hoe liggen de verhoudingen tussen de verschillende oorzaken wanneer ook de ernst van de gevolgen worden meegenomen?
4. De partijen hebben onderling afspraken gemaakt over het storingsniveau en de herstelperiode (zie vraag 3) maar niet over de impact ervan. De monitoring is afgestemd op deze afspraken. De ernst van de gevolgen van storingen uit zich bijvoorbeeld in de punctualiteit van de treindienst. Bij NS wordt al vele jaren op dezelfde wijze de punctualiteit en de verdeling van de veroorzaakte hinder door de verschillende bedrijven vastgesteld. In 2000 veroorzaakte de taakorganisaties Railinfrabeheer en Verkeersleiding samen ongeveer 20% van de hinder; in 2001 ongeveer 16,5%. Deze hinder wordt aangegeven met de EVB (eenheid van bedrijfshinder), een maat nog ontwikkelt in een geïntegreerde NS. In deze maat worden zowel de belangrijkheid van de baanvakken als het aantal vertraagde treinen meegenomen. Deze maat zal op termijn veranderen, daartoe wordt door vervoerders en taakorganisaties een gemeenschappelijke studie gedaan. Bekend is dat deze wijze van monitoring onvoldoende informatie geeft om effectief op oorzaken te managen. Met u ben ik daarom van mening dat de door u in de vraag genoemde analyses mogelijk moeten zijn. Daarom heb ik in de brief over de herbezinning van 7 september 2001 aan u gemeld dat het monitoringsysteem zal worden aangepast en worden verbeterd. Hierna zal het naar verwachting mogelijk zijn dergelijke analyses te maken.
5. Wat is de stand van zaken van de concrete maatregelen aan de infrastructuur zoals aangekondigd in uw brief aan de Tweede Kamer inzake "Herbezinning Spoor van 7 september 2001? Welke mogelijkheden tot versnelling van de infrastructuur maatregelen zijn er en bent u hiertoe bereid?
5. In de brief van 7 september 2001 heb ik reeds een versnelling van maatregelen aangekondigd. Zo zal ik 400 cruciale storingsgevoelige wissels laten vervangen, noodschakelaars op emplacementen eerder dan gepland laten aanbrengen om bij uitval van het beheersingssysteem toch een beperkte treindienst mogelijk te maken, en de verbinding tussen kabels en spoorstaven voor de geleiding van elektrische stromen te verbeteren. Ik heb daarvoor Railinfrabeheer een bedrag ter beschikking gesteld van circa € 45 mln eenmalig en daarbovenop € 6 mln per jaar structureel toegezegd. De financiële drempels ter versnelling van de nodige maatregelen zijn hiermee weggenomen. De maatregelen zullen pas dit jaar en de volgende jaren hun effecten geven.
6. Wat is het resultaat van het onderzoek van u en uw collega, de minister van Financiën naar de vraag of aanvullende middelen nodig zijn voor knelpunten op het gebied van infrastructuuronderhoud, zoals genoemd in uw brief van 7 september 2001?

6. In mijn brief van 7 september 2001 met kenmerk DGP/VI/U.01.02797 over de herbezinning spoor heb ik inderdaad een onderzoek aangekondigd over wat er moet gebeuren aan knelpunten op het gebied van infrastructuur onderhoud. Dit onderzoek is gebeurd in de vorm van drie audits bij Railinfrabeheer. Voor de uitvoering van dit onderzoek zijn drie onafhankelijke consultants ingeschakeld. Een van de audits werd uitgevoerd naar de bekostiging van Railinfrabeheer. In de brief heb ik u toegezegd dat uit dit onderzoek duidelijk zou worden in hoeverre de geraamde middelen toereikend zijn. Een van de conclusies uit de audit bekostiging is dat het in 2001 voor Railinfrabeheer beschikbare bedrag, groot € 768 mln, realistisch is. Het voor 2002 ten behoeve van onderhoud voor Railinfrabeheer beschikbare bedrag van € 798 mln is ook voldoende voor het leveren van de gewenste prestaties. Conform het onderzoek bestaat na 2002 voor RIB de mogelijkheid om het prestatieniveau te verhogen bij een gelijkblijvend budget.
- In dezelfde brief van 7 september 2001 heb ik tevens aangegeven dat ik de afgelopen jaren - dus nog voor het onderzoek - extra investeringen in het spoor, ten behoeve van de bovenbouwvernieuwing, heb gedaan. Zo heb ik in het jaar 2000, aanvullend op het reguliere onderhoudsbedrag, al € 64 mln extra geïnvesteerd in het kader van het verbeteren van de veiligheid. Op dit moment zijn, zoals aangegeven, de uitkomsten van de audits voorhanden. Deze worden met name voor de jaren vanaf 2003 door Verkeer en Waterstaat en Financiën beoordeeld.
- Voor wat betreft de dekking vanaf 2003 van mogelijk extra benodigde investeringen op de wat langere termijn, zal conform de brief bezien worden of deze ten laste komen van (aanleg)investeringen in het Infracfonds en/of via beschikking worden gevonden uit het Fonds Eenmalige Baten NS (FENS) en/of additionele middelen worden aangewend. Zo zijn bij de voorbereiding van een impulsbrief in ICES-kader ten behoeve van een nieuw kabinet bedragen voor "slim en veilig OV" aan de orde.
7. Kunt u in een nadere analyse van de oorzaken van de problemen op het spoor in 2001 helderheid scheppen over de oorzaken en verantwoordelijkheden en deze vóór de behandeling van de Spoorwet aan de Kamer doen toekomen?
7. Met u ben ik van mening dat zulke analyses mogelijk moeten zijn. Daarom heb ik in de brief over de herbezinning van 7 september 2001 aan u gemeld dat het monitoringsysteem zal worden aangepast en worden verbeterd. Hierna zal het naar verwachting pas mogelijk zijn dergelijke analyses te maken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos