

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
30 augustus 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.01772	2040517120
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van het lid Dijkema over de toenemende storingen door slecht onderhoud door ProRail.

1. Kent u het bericht "Storingen treffen meer reizigers"?
1. Ja, dat bericht ken ik.
2. Wat is volgens u de oorzaak van het feit dat tienduizenden treinreizigers de afgelopen week last hebben gehad van vertragingen?
2. Voorzover nu bekend hebben de storingen onder andere de volgende oorzaken:
 - Twee spoorspattingen veroorzaakt door het warme weer (een spoorspatting is het kromtrekken of breken van de spoorstaaf door extreme temperatuurwisseling);
 - defecte bovenleidingen waarbij de oorzaak soms bij ProRail, en soms bij NS lag;
 - een ten onrechte bezet spoor-melding (kortsluiting) veroorzaakt door vandalisme;
 - eenmaal het onbevoegd betreden van een persoon van het spoor;
 - twee computerstoringen van twee verschillende systemen.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

3. Vindt u ook dat het imago van ProRail slechter is dan de prestaties van ProRail, zoals ProRail beweert?
3. Ik kan me die hartekreet van de directie van ProRail wel een beetje voorstellen. ProRail staat voor de grote opgave om het herstelplan spoor uit te voeren. Hiervoor is niet voor niets een periode van acht jaar uitgetrokken (2004-2012). Ik constateer daarbij dat negatieve zaken (bijvoorbeeld over individuele storingen) eerder en grootschaliger in het nieuws komen dan positieve prestaties (bijvoorbeeld de structurele aanpak van beheer en onderhoud, de internationale benchmarks die laten zien dat Nederland in vergelijking met andere landen het niet slecht doet, en de daling van het aantal overwegslachtoffers).
4. Deelt u de mening van reizigersorganisatie Rover dat het computersysteem dat zorgt voor de treinenverloop erg vatbaar is voor allerlei invloeden van buitenaf?
4. Computersystemen en de ICT-systemen van de treindienstleiding zijn niet 100% onfeilbaar of redundant uitgevoerd. Daartoe is in het verleden, bij de ontwikkeling en bouw van de systemen, besloten. Desalniettemin is al vóór de computerstoring in Utrecht geconstateerd dat een hoger beschikbaarheidsniveau noodzakelijk is. Hiertoe worden stappen ondernomen die zijn opgenomen in het herstelplan spoor (zie hiervoor tevens mijn brief inzake de storingen op 6 en 7 april van 23 augustus 2005).
5. Welke stappen gaat u ondernemen om ervoor te zorgen dat het aantal vertragingen op het spoor door gebroken bovenleidingen, onwillige wissels, en niet functionerende computersystemen, afneemt?
5. Deze stappen heb ik in werking gezet met het herstelplan spoor en de uitvoering hiervan in de periode 2004 – 2012. Hiervoor is circa € 2 mld beschikbaar gemaakt in die periode. Voor het concrete uitvoeringsprogramma verwijs ik u naar de verdiepingsbijlage bij de begroting van het infrastructuurfonds 2004. In de jaarlijkse beheerplancyclus wordt dit geactualiseerd en gemonitord.
6. Bent u bereid om bij ProRail aan te dringen op snelle invoering van een betrouwbaarder systeem om wissels en seinen aan te sturen?
6. Werken aan betrouwbaarheid van de infrastructuur en systemen is één van de kernpunten van mijn beleid. De verbetering van het bestaande systeem is onderdeel van het herstelplan.
7. Is het waar dat de NS de kosten van de door ProRail veroorzaakte vertragingen niet in alle gevallen kan verhalen op ProRail? Zo ja, is het noodzakelijk om de concessie aan te passen om de NS zodanig voor de geleden schade die veroorzaakt wordt door ProRail te compenseren?

7. Ja, het is juist dat de NS niet in alle gevallen de kosten van de door ProRail veroorzaakte vertragingen kan verhalen op ProRail. ProRail en de NS hebben een en ander vastgelegd in de toegangsovereenkomst. Voor het jaar 2005 hebben ProRail en de NS er voor gekozen om de onder het Overgangscontract II bestaande kostenverdeling van 50% - 50% te continueren. In de Toegangsovereenkomst 2006 kunnen partijen er voor kiezen om andere afspraken te maken. Een andere verhaalsregeling is binnen de concessie mogelijk.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs