

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)
9 december 2005	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.03073	-
Onderwerp	
Samenwerking en prestaties spoorsector	

Geachte voorzitter,

Tijdens het Algemeen Overleg van 9 november 2005 heb ik u toegezegd schriftelijk te reageren op de brief van de NS van 8 november 2005 (kenmerk BD/AV/20005/Vaste Kamercie 081105). Ik zend u hierbij in afschrift mijn reactie zoals ik die heb gestuurd aan de NS.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen

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

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Aan
de President Directeur van de Nederlandse
Spoorwegen
dr ir A.W. Veenman
Postbus 2025
3500 HA UTRECHT

Contactpersoon
Monique Nomen
Datum
9 december 2005
Ons kenmerk
DGP/SPO/U.05.02855
Onderwerp

Doorkiesnummer
070 - 351 7158
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
BD/AvdB/2005/Vaste Kamerclausuur 081105

samenwerking en prestaties spoorsector

Geachte heer Veenman,

Op 8 november 2005 schreef u mij een brief waarin u mij uitlegt dat een aantal oorzaken van de tegenvallende prestaties van NS niet, of slechts beperkt, in de invloedssfeer van NS ligt. In uw brief vraagt u mij aanvullende maatregelen te treffen om deze oorzaken aan te pakken. Hieronder geef ik eerst een algemene reactie. Daarna ga ik in op de diverse onderwerpen die u in uw brief noemt. Tot slot kom ik tot conclusies.

Eerste algemene reactie

Ik moet u zeggen dat de inhoud en timing van uw brief mij enigszins verbazen. In mijn beleving is het succes van de spoorsector gebaseerd op een combinatie van samenwerking en eigen verantwoordelijkheid.

Met de Spoorwegwet en de Concessiewet is er een ordening waarin de verantwoordelijkheid bij de spoorsector ligt. De vervoerconcessie en de beheerconcessie ondersteunen die structuur. Het is aan partijen zelf om de samenwerking onderling verder vorm te geven, om samen te optimaliseren zodat de sector de reizigers een zo goed mogelijk product kan aanbieden. Ik ben blij in uw brief te lezen dat NS op diverse punten haar verantwoordelijkheid neemt en hard aan het werk is om haar prestaties te verbeteren. Vanzelfsprekend ben ik bereid om maatregelen ter verbetering van de prestaties van de spoorsector waar mogelijk te ondersteunen. Maar in uw brief blijven samenwerking en de eigen verantwoordelijkheid van NS en ProRail wat mij betreft onderbelicht.

De timing van uw brief (vlak vóór het Algemeen Overleg van 9 november jl.) gaf mij onvoldoende voorbereiding om er in de Tweede Kamer op te reageren. Ik heb tijdens het Algemeen Overleg toegezegd dat ik de Vaste Kamercommissie schriftelijk zal informeren over mijn reactie op uw brief.

Budgetvrijheid ProRail voor prioritering

Volgens NS heeft ProRail slechts beperkte vrijheid in de inzet van de haar toegekende middelen. Ik zie dat anders. ProRail is volledig vrij om in de jaarlijkse subsidieaanvraag de prioriteiten daar te leggen waar volgens ProRail, in overleg met NS en andere vervoerders sectorbreed, het beste is. Als de minister ervan overtuigd is dat de reizigers op die manier het meeste profijt hebben van elke euro die wordt besteed aan de infrastructuur, verleent zij de subsidie. Vervolgens moet ProRail uitvoeren wat in de subsidiebeschikking staat. Indien tijdens de uitvoering van de subsidie blijkt dat andere prioriteiten noodzakelijk zijn, heeft ProRail de vrijheid (binnen bepaalde grenzen) om de voorgenomen werkzaamheden daarop aan te passen. ProRail moet dan wel een onderbouwing geven van deze aanpassingen. Na afloop van het jaar moet ProRail transparant zijn over de besteding van het budget en kunnen verantwoorden dat de subsidie rechtmatig en doelmatig besteed is. Bij dit alles heeft de Tweede Kamer natuurlijk het budgetrecht om te bepalen hoeveel geld er naar ProRail gaat.

Punctualiteitsdoelstellingen in contracten ProRail

NS merkt op dat in het Beheerplan van ProRail geen punctualiteitsindicatoren zijn opgenomen. Die constatering is op zich juist. Maar op uitdrukkelijk verzoek van de Tweede Kamer verplichten de beheerconcessie en de vervoerconcessie ProRail en NS afspraken te maken over ieders maatregelen die tezamen gericht zijn op het gezamenlijk bereiken van ten minste het in de rijksbegroting vermelde niveau van punctualiteit (art. 20 beheerconcessie, resp. art. 26 vervoersconcessie). ProRail is daarbij verantwoordelijk voor de infrastructuur. Die moet betrouwbaar en beschikbaar zijn en daarvoor zijn doelstellingen opgenomen in de beheerconcessie. NS is verantwoordelijk voor het rijden van treinen om reizigers te vervoeren. Die treinen moeten op tijd rijden en daarvoor zijn doelstellingen opgenomen in de vervoerconcessie.

NS vindt dat TAO's (trein aantastende onregelmatigheden) en EVB's (eenheden van bedrijfshinder) niet genoeg rekening houden met klanthinder. Juist met het oog op die klanthinder heb ik de sector verzocht gezamenlijk te komen met een betere indicator. ProRail en NS hebben mij laten weten dat zij samen werken aan de indicator klanthinder. Daarbij wordt nadrukkelijk de relatie gelegd met de punctualiteitsdoelstelling. Er is wel degelijk ruimte voor een gedifferentieerde aanpak van onderhoud waarbij gekeken kan worden naar bijvoorbeeld treinintensiteit. Wat niet gebeurt, en wat ook niet een zaak van ProRail is, is om op bepaalde trajecten een lager kwaliteitsniveau (bijvoorbeeld punctualiteit) of een lagere functionaliteit (type vervoer, snelheid) te hanteren. Dit is immers aan de vervoerder. Overigens kan NS als gerechtigde haar zienswijze geven op het beheerplan. ProRail zal in het beheerplan deugdelijk moeten onderbouwen waarom eventueel van deze

zienswijze is afgeweken. Ook via de toegangsovereenkomst kan NS ProRail overtuigen andere indicatoren te gebruiken.

Procesversnelling bij afhandeling suïcide

NS verzoekt om te bewerkstelligen dat de afhandeling van dit proces wordt versneld. Bij een suïcide staat wat mij betreft voorop dat deze heel aangrijpend kan zijn voor de nabestaanden en voor de betrokken personeelsleden van NS en ProRail. Daarom moeten we er uiterst zorgvuldig mee omgaan. Maar ik realiseer me ook dat onnodige overlast en vertragingen voor de reizigers onwenselijk zijn. Daarom heb ik met veel belangstelling kennis genomen van de innovatieve pilot 'Weer 'n derden' (in het kader van sporen zonder storen) van ProRail.

U schrijft al dat ik onlangs heb toegezegd dat ik de problematiek van de afhandeling van suïcides bij de bewindslieden van Justitie aan de orde zal stellen. Die toezegging zal ik uiteraard gestand doen. Ik zal de sector informeren zodra er iets te melden valt. Overigens is het in de huidige ordening zo dat ProRail over dit onderwerp verzoeken kan doen aan de minister; het staat NS vrij om haar wensen en bevindingen aan ProRail te melden.

Backupsysteem Verkeersleiding

NS verzoekt mij met klem het mogelijk te maken dat werkzaamheden van een verkeersleidingspost van ProRail door een andere post overgenomen kan worden. Zoals u weet heeft de minister naar aanleiding van een recente storing op de verkeersleidingspost Utrecht aan ProRail gevraagd om te onderzoeken welke verbeteringen er mogelijk zijn. De conclusies heb ik eind oktober gekregen. Naar aanleiding daarvan zal ik ProRail één dezer dagen opdracht geven om de nieuw geïdentificeerde maatregelen nader uit te werken middels kosten-baten analyses. Eén van de nieuwe maatregelen die ProRail zal onderzoeken is een backupsysteem zoals NS voorstelt. Zo'n systeem is niet zonder meer haalbaar. Voor verkeersleiding op emplacementen en stations is lokale kennis van de infrastructuur nodig. Dat betekent dat lokale verkeersleiders overgebracht moeten worden naar een nieuwe verkeersleidingspost in geval van een storing en dat duurt vaak langer dan de storing zelf. ProRail onderzoekt alternatieven hiervoor (in het kader van sporen zonder storen).

Treinverkeer mag geen verdere hinder ondervinden van 'normenkader veilig werken'

NS vraagt mij bij ProRail aan te dringen op versnelling van innovatieve maatregelen om te voorkomen dat het 'normenkader veilig werken' leidt tot verslechtingen voor de reizigers zoals meer uitval van treinen.

Volgens mij zijn alle partijen overtuigd van de noodzaak van onderhoudswerkzaamheden. En alle partijen vinden de veiligheid van degenen die die werkzaamheden uitvoeren heel belangrijk. Daaraan kunnen en willen we geen concessies doen. Het is in de eerste plaats aan de sector een goede balans te vinden tussen de veiligheid van de baanwerkers, de hinder die klanten van de werkzaamheden ondervinden, en

wat de werkzaamheden de overheid (dus de belastingbetaler) kosten. Over deze ingewikkelde afweging heeft de sector op 9 juni jl. met de minister van VenW en de staatssecretaris van SZW gesproken. Naar aanleiding van dit overleg stelt de sector een stappenplan op dat binnenkort aan de minister wordt voorgelegd. Ik neem aan dat in dat stappenplan concrete stappen zullen staan om innovaties door te voeren en dat het stappenplan past binnen de begroting en binnen de doelen van de Kadernota railveiligheid.

De intensivering van de onderhoudswerkzaamheden kan leiden tot een 'dip' in de punctualiteitscijfers. Dit neemt niet weg dat steeds is aangegeven dat de inspanningen (van ProRail, NS én goederenvervoerders) erop gericht zijn om eind 2007 op de in de begroting aangegeven punctualiteitswaarden (87-89%) uit te komen. Hierbij is het tijdelijke effect van de 'dip' al meegenomen. Ik neem aan dat het stappenplan van de sector zal ingaan op het bereiken van de waarde uit de begroting.

Overigens geldt ook hier dat NS als gerechtigde haar zienswijze kan geven op het beheerplan en via de toegangsovereenkomst ProRail kan overtuigen andere methoden te gebruiken.

Sturen op gebruik nachtgat

Onderhoudswerk is noodzakelijk en onderhoudswerk moet veilig worden uitgevoerd. Er moet dus voldoende tijd en capaciteit voor onderhoud beschikbaar zijn. Daarvoor zijn diverse onderhoudsroosters gecreëerd. Op dit moment zijn dat het Onderhoudsrooster kernnet, Onderhoudsrooster Hindervrij, Onderhoudsplannen emplacements en schouwroosters. Het is de bedoeling om eind 2007 daadwerkelijk een volledig dekkend onderhoudsrooster voor alle verschillende onderhoudsklassen te hebben.

NS verzoekt de minister ProRail zowel budgettair als in haar rol als capaciteitsverdeler in staat te stellen gebruik te maken van de mogelijkheden om 's nachts onderhoud te plegen. Ik wijs u er op dat als ProRail extra prioriteit zou geven aan onderhoud in de nacht, andere activiteiten aan het spoor minder prioriteit zullen moeten krijgen. Maar in het kader van de gebruiksvergoeding kan NS zelf ook (financiële) afspraken maken met ProRail om ProRail in staat te stellen tot meer onderhoud in de nacht.

Introduceren 'black days'

NS vraagt om bij grote verstoringen (bijvoorbeeld tijdens Sail 2005) deze verstoring niet mee te nemen in de finale punctualiteitsmetingen en voor die dagen een andere prestatie-indicator te ontwikkelen (bijvoorbeeld 'het zo snel mogelijk weer vervoeren'). Deze suggestie had NS al opgenomen in het vervoerplan van 31 oktober jl. Ik ben dat plan aan het beoordelen en zal er zo snel mogelijk op reageren. Daarbij zal ik ook ingaan op uw suggestie. Overigens ben ik nog in afwachting van het nadere onderzoek naar de verklaring voor de achterblijvende prestaties van NS. Dit onderzoek kan meer inzicht bieden in de vraag of er echt zoveel rampdagen zijn geweest en of de sector zich niet beter op zulke dagen kan voorbereiden.

Operationele samenwerking

NS suggereert één gezamenlijke 'brandweerorganisatie' voor de besturing van het reizigersproces (samenvoegen NS Reizigers Transportbesturing en ProRail Verkeersleiding). Ik vind samenwerking in de sector heel belangrijk, dus dit zou een goede suggestie kunnen zijn. Mijn suggestie aan u is dat het in de eerste plaats aan de sector is om hiertoe initiatieven te nemen. Zodra de sector mij gezamenlijk en onderbouwd aangeeft dat een gezamenlijke 'brandweerorganisatie' nodig is, zal ik mij hierover een oordeel vormen.

Conclusie

NS vraagt de minister en mij om in te grijpen in afwegingen die op grond van aansturingssystematiek van de spoorsector niet door ons maar door ProRail gemaakt moeten worden. De systematiek is er immers op gericht om de sector zelf te laten optimaliseren en voorstellen te laten doen voor prioritering. NS kan bij ProRail aandringen op die zaken die NS nodig vindt. Het is vervolgens aan ProRail om een afweging te maken tussen de belangen en argumenten van NS, en andere belangen (zoals de belangen van andere personenvervoerders, van goederenvervoerders en van onderhoud). De minister toetst of ProRail de zienswijzen van de gerechtigden in het beheerplan weergeeft en of ProRail, voorzover het plan afwijkt van die zienswijzen, een deugdelijke motivering van die afwijking geeft.

Zoals ik tijdens het Algemeen Overleg van 9 november jl. heb toegezegd, zal ik een afschrift van deze brief aan de Tweede Kamer aanbieden. Ik zal ook de heer Klerk als voorzitter van de Raad van Bestuur van ProRail een afschrift sturen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

mw drs M.H. Schultz van Haegen