

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

264

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *een gesprek met de spoorgoederensector over onder andere de slechte bereikbaarheid van de Rotterdamse haven* (ingezonden 29 september 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 oktober 2016).

Vraag 1

Kunt u informatie geven over hoe het staat met de betrouwbaarheid van de achterlandverbindingen per spoor (ook in cijfers) vanaf de haven van Rotterdam, waarbij rekening wordt gehouden met klanthinder van verladers en goederenvervoerders?

Antwoord 1

Voor de betrouwbaarheid van de verbindingen per spoor is een aantal indicatoren op de website prestaties.prorail.nl beschikbaar. ProRail toont hier dagelijks de meest actuele cijfers en het verloop in de afgelopen twaalf maanden. Zo geeft de prestatie indicator «treinpunctualiteit goederenvervoer» weer welk percentage goederentreinen onderweg minder dan 3 minuten (extra) vertraging oploopt. Op dit moment scoort ProRail op deze indicator onder de in de beheerconcessie afgesproken bodemwaarde van 80,0 procent. Het eerste halfjaar van 2016 scoorde ProRail 75,9 procent. ProRail voldoet daarmee vooralsnog niet aan het vereiste minimumniveau. Een definitief oordeel over de cijfers volgt overigens pas op basis van de jaarcijfers over heel 2016.

Uiteraard ben ik met ProRail in gesprek over de oorzaken van de score op deze prestatie-indicator en de maatregelen die genomen kunnen worden. Daarbij blijkt dat de prestaties lager liggen, omdat ProRail op verzoek van de sector stuurt op het kunnen rijden van treinen, ook als dit betekent dat deze treinen met een vertraging van meer dan 3 minuten aankomen. Daarnaast stuurt ProRail op het verminderen van non-commerciële stops. Door het verminderen van non-commerciële stops in 2016 is er een krappere ligging van treinpaden voor personen- en goederenverkeer in de dienstregeling tussen met name Breda en Tilburg ontstaan, wat een van de oorzaken voor de lagere score is. Dit veroorzaakt een daling in punctualiteit op de Brabant-route van ongeveer 85 procent in 2015 naar ongeveer 75 procent in 2016. Voor de nieuwe dienstregeling is dit een belangrijk aandachtspunt.

ProRail geeft aan dat de sector meer waarde hecht aan het binnen een ruimere marge kunnen rijden van goederentreinen dan de gehanteerde 3 minuten vertraging. Daarom kijk ik in het kader van de herijking van de prestatie-indicatoren met ProRail en in samenspraak met de sector of we één of meerdere nieuwe prestatie indicatoren kunnen ontwikkelen die beter aansluiten bij de wensen van de sector ten aanzien van de kwaliteit en betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer. Daarnaast is in het kader van het programma Derde spoor Duitsland een zogenoemd «dashboard» ontwikkeld om met partijen het gebruik van de verschillende routes van en naar Duitsland te monitoren. Naast de hierboven genoemde punctualiteit valt hier onder andere ook de benutting van het aantal goederenpaden en de doorstroming op het emplacement te Venlo onder. Met betrekking tot het eerste stel ik vast dat op de achterlandverbindingen nog voldoende ruimte is voor groei van het vervoer, met name als straks het Derde spoor in gebruik is en er via Zevenaar meer gebruiksmogelijkheden komen. Met betrekking tot de doorstroming op het emplacement te Venlo constateer ik dat in 2016 het aantal treinen met een overstand (voor bijvoorbeeld de wisseling van locomotieven en/of machinisten) op dit emplacement van langer dan anderhalf uur aanzienlijk is verminderd. Daarmee is de doorstroming substantieel verbeterd.

Vraag 2 en 3

Op welke wijze draagt ProRail zorg voor betrouwbare achterlandverbindingen vanaf de haven van Rotterdam en welke afspraken worden hierover gemaakt in de beleidsprioriteitenbrief? Wat staat hierover in het beheerplan 2017 en 2018?

Welke maatregelen neemt ProRail op korte en middellange termijn om de bereikbaarheid per spoor van de Rotterdamse haven op een betrouwbaar en concurrerend niveau te brengen en te houden, om te voorkomen dat ladingstromen wegglekken naar andere landen en om te voorkomen dat onnodig goederentreinen, ook met gevaarlijke stoffen, via het gemengde net moeten worden omgeleid door storingen in de Betuweroute en Havenspoorlijn?

Antwoord 2 en 3

Alvorens in te gaan op concrete maatregelen en acties gericht op betrouwbaarheid van de achterlandverbindingen hecht ik aan een goede duiding van de verantwoordelijkheden voor de betrouwbaarheid en het concurrerende niveau van de achterlandverbindingen. De kerntaak van ProRail is een goed beheer van de spoorinfrastructuur; dit is bij wet vastgelegd. Een goed beheer betekent dat ProRail verantwoordelijk is voor een goede staat van de infrastructuur en voor een goed gebruik daarvan. Door middel van beheer, onderhoud en vervanging werkt ProRail aan de betrouwbaarheid van de infrastructuur. Daarvoor wordt middels de gebruiksvergoeding een redelijke, marktconforme prijs gevraagd. Als onafhankelijk verdeler probeert ProRail binnen wettelijke kaders de capaciteit op de infrastructuur zoveel mogelijk tegemoet komend aan de geuite wensen aan vervoerders ter beschikking te stellen. Dit vindt zijn weerslag in de dagelijkse verkeersleiding, waarin wordt geprobeerd om het verkeer zoveel mogelijk op basis van de toegewezen capaciteit af te wikkelen.

Het is vervolgens aan vervoerders om met de hun beschikbare middelen, waarvan de met inachtneming van hun wensen toegedeelde capaciteit in treinpaden er één is, diensten aan verladere aan te bieden. De markt bepaalt of deze dienstverlening van voldoende concurrerend niveau is en voldoende aantrekkelijk is. De ervaringen van verladere met de dienstverlening is daarbij eveneens bepalend. Ik besef dat de kwaliteit van de dienstverlening mede wordt bepaald door (storingen van) de infrastructuur en de (dagelijkse) afwikkeling van het verkeer. ProRail is zich daarvan terdege bewust en probeert aldus zoveel mogelijk klantgericht te werk te gaan.

Daarnaast heeft ProRail een belangrijke rol bij verkenningen, planuitwerkingen en de realisatie van MIRT-projecten ter verbetering van de bereikbaarheid van – onder meer – de Rotterdamse haven. Voorbeelden hiervan zijn de projecten Theemsweg-tracé, Spooransluitingen Tweede Maasvlakte en de boog bij Meteren.

Met betrekking tot concrete maatregelen en acties lopen er verschillende trajecten. Zo heb ik in de beleidsprioriteitenbrief voor Beheerplan 2017

gevraagd verdere uitvoering te geven aan het zogenoemde Operationeel Spoor Concept Goederenvervoer (OSCG). In dit OSCG zijn allerlei acties geformuleerd voor alle betrokkenen om de operatie van het goederenverkeer efficiënter en effectiever te maken, zoals het ontwikkelen van corridorteams. In nauwe relatie met het OSCG werkt ProRail ook samen met de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam in een verbeterprogramma. Voorts implementeert ProRail maatregelen om het omleiden van goederentreinen als gevolg van de bouw van het Derde spoor in Duitsland in goede banen te leiden, zoals het inrichten van voldoende goederenpaden op omleidingsroutes.

Verder constateer ik dat ProRail een interne structuur heeft opgezet om het spoorgoederenvervoer effectief te kunnen bedienen. Zo is intern een coördinatie overleg voor goederen ingesteld en spreekt ProRail periodiek met de vervoerders in een directeurs overleg. Ook is er één loket voor de sector, een «one-stop-shop» ingericht. Daarnaast heeft ProRail de relatie met havenbedrijven, terminals, verladere en operators versterkt. Zodoende is ProRail inmiddels beter op de hoogte van de wensen van de klanten van de vervoerders.

Ik wil nog niet vooruitlopen op de specifieke accenten die ik begin 2017 zal meegeven in de beleidsprioriteitenbrief gericht op het Beheerplan 2018, maar ik zal zeker blijvende aandacht voor maatregelen gericht op het spoorgoederenvervoer vragen.

Vraag 4

Wordt de vrije capaciteit voor beheer op de Betuweroute goed benut door ProRail voor beheerwerkzaamheden ter voorkoming van storende Betuweroute infrastructuur (preventief en vervanging door deugdelijke en betrouwbare installaties)? Hoe hoog is de benutting van de incidentele onttrekkingen voor projecten en onderhoud?

Antwoord 4

Voor beheerwerkzaamheden worden op de Betuweroute zogenoemde treinvrije periodes in de jaardienstregeling opgenomen. Deze werkzaamheden worden zorgvuldig ingepland en zijn gericht op (preventief) onderhoud en vervanging van – onder meer – installaties. Deugdelijkheid en betrouwbaarheid zijn daarbij uitgangspunt.

In de lopende jaardienstregeling is er elke week gedurende één nacht een treinvrije periode ingepland. Tot nu toe zijn vrijwel alle periodes benut voor beheerwerkzaamheden. Overigens worden treinvrije periodes in overleg met de desbetreffende aannemer waar mogelijk ingekort en/of in de tijd verschoven door de eventuele samenhang met andere buitendienststellingen op de route.

Daarnaast kan het voorkomen dat incidenteel de infrastructuur buiten dienst gesteld moet worden voor spoedreparaties of urgente vervangingen. Daarvan is sprake als de veiligheid in het geding is. Na afronding van de betreffende werkzaamheden wordt de infrastructuur weer in gebruik genomen. De benutting van dit type onttrekkingen is daarmee volledig.

Vraag 5

Hoe gaat ProRail voorspelbaar en transparant borgen dat herstelwerkzaamheden aan de Moerdijkbrug snel en met beheersing van klanthinder voor verladere en reizigers plaatsvinden?

Antwoord 5

De afgelopen tijd heeft ProRail in intensief overleg met vervoerders, verladere, Strukton en de TU Delft gezocht naar de beste structurele oplossing voor de problematiek op de Moerdijkbrug. Momenteel wordt in overleg met vervoerders, verladere en consumentenorganisaties gezocht naar het beste tijdstip waarop de structurele oplossing kan worden uitgevoerd. Hierbij staat het zoveel mogelijk beperken van de hinder voor reizigers en verladere centraal. Uw Kamer wordt op zeer korte termijn in een separate brief hierover geïnformeerd.