

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

1630

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat treinen vaker stilvallen* (ingezonden 24 maart 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 april 2017).

Vraag 1

Kent u het bericht «Treinen vallen vaker stil»?¹. Zo ja, wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 1

Ja, ik ken het artikel. Het aantal «stilgevallen» treinen is geen goede indicatie voor de uitval van treinen. Een «stilgevallen» trein hoeft lang niet altijd uit de dienst te worden genomen. Meestal kan de machinist na een paar minuten weer verder rijden, zo laat NS mij weten. NS rapporteert mij daarom over uitgevallen treinen.

Uit cijfers die ik van NS ontving blijkt dat het percentage uitgevallen treinen op het hoofdrailnet in de eerste twee maanden van 2017 hoger ligt dan in dezelfde periode vorig jaar². Overall scoort NS op reizigerspunctualiteit, waarin zowel uitgevallen treinen, niet punctuele treinen en gemiste aansluitingen meetellen, in deze maanden boven de in de concessie afgesproken bodemwaarde.

Op de HSL blijkt het percentage uitgevallen treinen in de eerste twee maanden van 2017 lager dan vorig jaar³. Dat neemt niet weg dat de reizigerspunctualiteit op de HSL, waar uitgevallen treinen onderdeel van uit maken, achterblijft bij de afgesproken bodemwaarde. Dit was ook over geheel 2016 het geval. Ik heb NS daarom een boete opgelegd voor deze achterblijvende prestatie en uw Kamer daarover geïnformeerd bij mijn brief van 13 april 2017.

Dat treinen vaker uitvallen relateert NS aan het toegenomen vervoer over de HSL-Zuid en de introductie van de Flirt. Ik licht dat hieronder nader toe.

¹ http://www.telegraaf.nl/binnenland/27846076/_Treinen_vallen_vaker_stil_.html

² Het percentage uitgevallen treinen was in januari 2017 3,3 procent en in januari 2016 1,6%. In februari 2017 scoorde NS 2,7% en in dezelfde periode vorig jaat 1,5%.

³ Het percentage uitgevallen treinen HSL betrof in januari 2017 8,5% en in dezelfde periode vorig jaar 12,8%. In februari 2017 scoorde NS 8,4% terwijl de uitval in dezelfde periode vorig jaar 11,2% was.

HSL-Zuid

Sinds 23 januari rijden meer treinen over de HSL-Zuid. Dit betreft de introductie van de nieuwe intercity Den Haag–Breda. Deze rijdt tweemaal per uur per richting tussen Den Haag en Breda. Sinds 3 april jl. rijdt deze trein door naar Eindhoven. Een vergroting van het aantal treinen op de HSL zal – bij gelijkblijvende kans op uitval – in absolute aantallen tot meer uitval leiden. Bij de beantwoording van Kamervragen van het lid Smaling (SP) over de aanhoudende problemen met de Intercity direct⁴ heb ik verder aangegeven dat de ervaring leert dat de introductie van een nieuwe treindienst vaak leidt tot een tijdelijke dip in de prestaties. NS geeft aan dat het grotere aantal treinen leidt tot een groter uitstralingseffect van een verstoring op de HSL-Zuid (m.n. de zuidtak: Rotterdam- Breda): een storing van de IC direct beïnvloedt de IC Den Haag – Breda en andersom. Ik verwacht dat dit effect weer afneemt als de nieuwe treindienst goed is ingeregeld. Zoals reeds eerder aan uw kamer gemeld werken NS en ProRail samen om de uitval van de IC direct te verminderen door middel van de uitvoering van een verbeterprogramma⁵. In die verbeteraanpak wordt ook de intercity Den Haag–Breda meegenomen.

Flirt

Uit cijfers die ik van NS ontving blijkt dat de Flirt bij de introductie regelmatig niet reed door beperkingen in de infrastructuur. Het percentage gereden Flirts in de introductieperiode is opgelopen van 56,5% in week 1 naar 83,8% in week 3. Volledige uitval van de treindiensten doet zich nauwelijks voor omdat NS op de trajecten waar de Flirt wordt ingezet vervangend materieel achter de hand heeft. Het percentage gereden ritten met reservematerieel bedroeg in de eerste week 39,9% en is afgenomen naar 14,2% in week 3. Het beschikbaar hebben van vervangend materieel is één van de maatregelen om tijdens de introductie van nieuw materieel de betrouwbaarheid op peil te houden. De prestaties van de treindienst met de introductie van de Flirt is daarmee goed te noemen.

NS werkt er aan om specifieke praktische problemen die ontstaan met de introductie van deze nieuwe trein op te lossen. Zo is volgens NS sprake van problemen met de schuifrede op een aantal specifieke stations, waaronder de stations Nijmegen Dukenburg en Wijchen. Op deze stations zorgt de combinatie van de schuifrede en het perron soms voor storingen. NS heeft de software die de schuifrede bedient aangepast.

Vraag 2

Kunt u cijfermatig onderbouwen of de toename van het aantal treinen inderdaad de toename van het aantal pechgevallen verklaart? Kunt u daarbij ook een uitsplitsing maken naar de toename van het aantal gereden kilometers en de toename van het aantal treinen?

Antwoord 2

Zie antwoord 1.

Vraag 3

Indien de toename van het aantal pechgevallen niet (geheel) verklaard kan worden door de toename van het aantal treinen (of gereden kilometers), wat is volgens u dan wel de (nadere) verklaring?

Antwoord 3

Zie antwoord 1.

Vraag 4

Kunt u aangeven welk aantal van de pechgevallen plaatsvindt bij de nieuwe sprinters?

Antwoord 4

Zie antwoord 1.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, aanhangselnummer 1274

⁵ Kamerstuk 22 026/33 678, nr. 495.

Vraag 5

Kunt u inschatten wat de economische schade van de toename van stilvallende treinen voor Nederland is?

Antwoord 5

Er is geen onderzoek beschikbaar naar economische schade van stilvallende treinen. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 5 juli 2016⁶ worden – in lijn met de wens van uw Kamer – wel de maatschappelijke kosten van verstoringen door het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) in beeld gebracht. In het Mobiliteitsbeeld 2016 zijn de resultaten van het korte termijn onderzoek opgenomen, namelijk de kosten voor reizigers als resultaat van een langere reistijd van station tot station door zowel vertragingen als treinuitval bij NS⁷. In de komende jaren wordt dit in de Mobiliteitsbalans stapsgewijs verder uitgebreid. De economische schade van individuele stilvallende treinen valt niet binnen de scope van het onderzoek.

Vraag 6

Heeft het kabinet als concessieverlener en/of als aandeelhouder reeds gesproken met NS over welke maatregelen reeds zijn genomen en welke maatregelen genomen gaan worden? Zo, ja wanneer waren deze gesprekken en wat was de uitkomst van deze gesprekken? Zo nee, waarom nog niet en wanneer gaan deze gesprekken plaatsvinden?

Antwoord 6

Ja, als concessieverlener spreek ik regelmatig met NS over de prestaties. Ik stuur daarbij, zoals ik in antwoord 1 heb opgemerkt, onder meer op reizigerspunctualiteit, waar onder andere uitgevallen treinen in meetellen. In overeenstemming met een van de aanbevelingen van de Parlementaire Enquête Fyra heeft NS aan lenM een ingebruikname advies overlegd over de betrouwbaarheid van de introductie van de Flirt treinen. Ondanks het feit dat het een spoedbestelling betreft, heb ik kunnen vaststellen dat NS in haar proces voldoende waarborgen heeft ingebouwd om de betrouwbaarheid van de nieuwe treinen vooraf zeker te stellen. Ik heb daarom NS gemeld geen bezwaar te hebben tegen de door NS voorziene introductie van de Flirt. De cijfers tonen ook aan dat de Flirt op punctualiteit boven het landelijk gemiddelde scoort ondanks enkele specifieke problemen. Er is regulier contact tussen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en NS over het oplossen hiervan.

Om de uitval van de IC Direct te verminderen werken NS en ProRail samen aan de uitvoering van een verbeterprogramma⁸.

Vraag 7

Nemen deze problemen bij alle vervoerders in Nederland toe of geldt dit alleen bij NS?

Antwoord 7

Als concessieverlener voor het hoofdrailnet ben ik verantwoordelijk voor de aansturing van NS. Ik heb geen inzicht in de uitvoering van concessies die regionaal zijn verleend door decentrale overheden.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 673.

⁷ Kamerstuk 31 305, nr. 217.

⁸ Kamerstuk 22 026/33 678, nr. 495.