

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

499

Vragen van de leden **Haverkamp** en **Ormel** (beiden CDA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het artikel «Rampweek voor Syntus: alwéér seinstoring»* (ingezonden 29 september 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 november 2011).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Rampweek voor Syntus: alwéér seinstoring»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kent u uw antwoorden op de vragen van 18 juni 2010 over dit onderwerp?²

Antwoord 2

Ja

Vraag 3

Kunt u aangeven of het betreffende baanvak nog steeds het slechtst gewaardeerde baanvak van Nederland is? Zo ja, hoe verklaart u dit? Wat gaat u doen om dit op te lossen? Zo nee, hoeveel baanvakken worden er slechter gewaardeerd?

Antwoord 3

Er heeft een aanzienlijke verbetering van de prestaties plaatsgevonden sinds juni 2010 (punctualiteit toen rond de 75%, aantal uitgevallen treinritten rond de 10%). Zowel het aantal vertragingen als het aantal uitgevallen dan wel opgeheven treinritten op het baanvak is aanzienlijk teruggedrongen. Inmiddels wordt er een punctualiteit behaald van gemiddeld rond de 90% en is het aantal uitgevallen treinritten teruggebracht tot minder dan 3%. Er is sprake van een situatie die weinig afwijkt van het landelijk gemiddelde.

¹ <http://www.gelderlander.nl/voorpagina/achterhoek/9561894/Rampweek-voor-Syntus%3A-alw%C3%A9%C3%A9r-seinstoring.ece>

² Tweede Kamer, Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2609.

In 2010 werd het baanvak Arnhem-Winterswijk volgens de OV-klantenbarometer het slechtst gewaardeerd van alle lijnen. Het «Algemeen klantendeel van alle onderzoeksgebieden» bedroeg 5,9 (Bron: OV Klantenbarometer, maart 2011).

Deze meest recente cijfers van OV Klantenbarometer (publicatiedatum maart 2011) geven echter geen actueel beeld; de enquêtes zijn al in het najaar van 2010 afgenomen. Op dat moment was de verbetering van de prestatie van het baanvak nog niet structureel merkbaar. Met de situatie van zomer 2010 nog in het hoofd is het logisch dat het klantoordeel op deze lijn nog steeds erg laag was. Er zijn geen recentere reizigerswaarderingcijfers beschikbaar.

Vraag 4

Kunt u een overzicht geven van de storingen op het baanvak Arnhem–Winterswijk vanaf juni 2010? Ziet u ten opzichte van juni 2010 verbeteringen in de prestaties? Zo ja, is het mogelijk deze lijn nog verder door te trekken? Zo nee, waarom niet? Is het mogelijk om aan te geven waardoor de storingen zijn veroorzaakt? Is er nog steeds sprake van «kinderziektes»?

Antwoord 4

Er is een duidelijke verbetering van de prestaties zichtbaar sinds juni 2010, zoals ik in vraag 3 heb aangegeven. Deze prestatieverbetering is het gevolg van een groot aantal maatregelen die zijn getroffen ter verbetering van de robuustheid en punctualiteit. Hiervoor heeft ProRail samen met de vervoerder en de provincie Gelderland in september 2010 een lijnteam opgericht met de volgende aanpak:

- De infra-layout is robuuster gemaakt en is meer buffer in de dienstregeling gecreëerd waardoor een robuuster logistiek plan is ontstaan.
- Een groot aantal elementen in de infrastructuur is vervangen of verbeterd.
- Om storingen als gevolg van vandalisme en gevaarlijk gedrag te reduceren is op een scholengemeenschap in Duiven een speciaal lespakket gegeven, zijn camera's geplaatst op alle beveiligde overwegen tussen Zevenaar en Winterswijk en is een extra mobiele camera in Duiven geplaatst. Als gevolg hiervan is het aantal verstoringen door vandalisme aanzienlijk afgenomen.
- Ook de vervoerder heeft de nodige verbeteringen doorgevoerd om verstoringen door materieel te voorkomen.

Ondanks de aanzienlijke verbetering van de prestaties sinds juni 2010 zijn ProRail, Syntus en de Provincie van mening dat de prestatie voor de reiziger verder omhoog moet. Daarom werken zij vanuit het genoemde lijnteam samen aan het verder terugdringen van het aantal vertraagde en uitgevallen treinen. Voor de nabije toekomst zijn onder andere de volgende maatregelen voorzien:

- optimalisatie van de dienstregeling op basis van van de gereedgekomen infra-layout bij station Arnhem. Hierbij kunnen treinen per december 2011 kruisingsvrij gepland worden.
- vervanging van een wissel door een sneller wissel in Didam.
- de vermindering van bliksemgevoeligheid en robuuster maken van de bediening van overwegen.
- de vervanging van alle treinen op het traject door nieuwe, snellere en naar verwachting betrouwbaardere modellen. Deze nieuwe treinen zijn besteld door de concessiehouders en zullen met de nieuwe vervoerder Arriva eind 2012 gaan rijden.
- de bouw van een stuk dubbelspoor bij Wehl. De realisatie hiervan is in voorbereiding.
- robuuster maken van de infra-layout bij station Zevenaar. Dit wordt momenteel uitgewerkt.

Vraag 5

Heeft ProRail ondertussen het baanvak Arnhem–Winterswijk vernieuwd? Zo ja, wat is dan de reden van de vele storingen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Op het baanvak is een groot aantal maatregelen getroffen, zoals onder vraag 4 is toegelicht. Er heeft geen totale vernieuwing plaatsgevonden. Zoals aangegeven bij de beantwoording van vraag 3 is er hierdoor een aanzienlijke verbetering van de prestaties zichtbaar sinds juni 2010. De

verstoringen die nu nog plaatsvinden, zijn grofweg door 40% materieel, 30% infra, 20% weer en derden, 10% proces/onbekend

De verschillende betrokken partijen werken vanuit het genoemde lijnteam samen aan het verder terugdringen van deze verschillende categorieën van storingen en daarmee het verbeteren van de prestaties voor de reiziger.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het vertrouwen van reizigers in de Achterhoek in het openbaar vervoer op deze manier verder geschonden wordt? Op welke wijze kunt u ervan bijdragen om het vertrouwen te herstellen?

Antwoord 6

Vertrouwen van reizigers in het openbaar vervoer valt of staat met een betrouwbare en punctuele uitvoering van de dienstregeling. Zowel ProRail als Syntus werken voortdurend aan het verbeteren van de betrouwbaarheid en de punctualiteit. Daarnaast worden thans activiteiten door beide partijen ontplooid die eveneens bijdragen aan het verhogen van een betrouwbare en punctuele dienstregeling.

Vraag 7

Bent u voornemens ProRail en Syntus op te roepen gedupeerde reizigers tegemoet te komen?

Antwoord 7

Ik beschouw dit als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van ProRail en Syntus.

Voor zover ik kan beoordelen stellen zij ook alles in het werk om in gemeenschappelijkheid de reizigers tegemoet te komen.

Vraag 8

Wat is uw beoordeling van de genomen maatregelen om gestrande reizigers zo snel mogelijk met alternatief vervoer te kunnen vervoeren? (Zie uw antwoord op vraag 6 van de eerder genoemde vragen)

Antwoord 8

Op grond van de verleende concessie is Syntus verplicht voor vervangend busvervoer te zorgen, dat binnen een uur ter plaatse moet zijn. Voor incidentele verstoringen is dat een adequate oplossing.

Vraag 9

Welke maatregelen gaat u treffen om te voorkomen dat de storingen zich voor blijven doen?

Antwoord 9

Ik heb er het volste vertrouwen in dat beide partijen er alles aan zullen doen om het aantal verstoringen blijvend terug te dringen.

Vraag 10

Wie is er nu verantwoordelijk voor de verstoringen: Syntus of ProRail?

Antwoord 10

Zie ook het antwoord op vraag 5. Als het gaat om infrastructuurstoringen is ProRail verantwoordelijk. Als het gaat om materieel verstoringen is Syntus verantwoordelijk. Daar komt bij dat er ook sprake is van verstoringen als gevolg van derden. Hierbij moet u denken aan vandalisme, zogenaamde spoorlopers, en aanrijdingen. In goed overleg wordt in deze gevallen door beide partijen naar een oplossing gezocht die tot gevolg heeft, dat activiteiten worden ontplooid die bijdragen aan het herstel van de betrouwbaarheid van de infrastructuur en de treindienst.