

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

### 294

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *het overslaan van stations* (ingezonden 28 september 2010).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 27 oktober 2010).

Vraag 1

Kent u het bericht «NS en ProRail pakken problemen proeftraject aan»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat zijn de kosten voor het realiseren van inhaalsporen bij Culemborg?

Antwoord 2

Volgens de planstudie voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zijn er geen inhaalsporen bij Culemborg nodig om PHS mogelijk te maken. Er zijn hiervoor dus geen kostenramingen gemaakt.

Vraag 3

Is het waar dat de stations Nijmegen Lent, Elst en Arnhem Zuid al ruim anderhalf jaar regelmatig worden overgeslagen door de intercity Zwolle-Roosendaal, terwijl deze trein daar volgens de dienstregeling wel moet stoppen? Is het waar dat reizigers die in Elst willen overstappen op de verbinding naar Tiel in dit geval een uur vertraging oplopen?

Antwoord 3

NS meldt mij desgevraagd dat het gedurende de huidige dienstregeling tot dusverre in 0,9% van de gevallen (163 maal van de 17 922 maal) is voorgekomen dat genoemde stations zijn voorbijgereden. In alle gevallen hadden de treinen die stations voorbij zijn gereden een flinke vertraging als gevolg van een incident. Om te voorkomen dat deze treinen de vertraging «mee zouden nemen» naar hun respectievelijke eindpunten Zwolle en Roosendaal en daar zouden «doorgeven» aan volgende treindiensten hebben ProRail en NS op basis van een vooraf afgestemd scenario besloten de trein niet te laten

<sup>1</sup> Reizigersorganisatie ROVER, «NS en ProRail pakken problemen proeftraject aan» 21 september 2010.

stoppen tussen Arnhem en Nijmegen. In alle gevallen was er een redelijk alternatief aanwezig (namelijk de stoptrein Nijmegen-Zutphen). Deze bijsturingsmaatregel is natuurlijk vervelend voor de getroffen reizigers (betekent een extra overstap) maar is verklaarbaar vanuit het oogpunt van bijsturing. Bovendien zouden de reizigers die in Elst wilden overstappen op de verbinding naar Tiel in alle 163 gevallen ook zonder bijsturingsmaatregel verdere vertraging hebben opgelopen, aangezien de overstapverbinding niet gehaald zou zijn. De bijsturingsmaatregel voegt daar geen verdere vertraging aan toe.

De vertraging van de trein Roosendaal-Zwolle en vv bedroeg in alle 163 gevallen 10 à 15 minuten, waardoor de overstap in Elst zeker zou zijn gemist en de reizigers die wilden overstappen in Elst een vertraging van 30 minuten zouden hebben opgelopen. De overstap op de stoptrein in Nijmegen of Arnhem voegt daar dan geen extra vertraging aan toe.

Vraag 4

Is het traject Nijmegen-Arnhem om deze reden inmiddels overbelast verklaard en is er gestart met het maken van een capaciteitsvergrotingsplan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Nee.

Het feit dat een vervoerder incidenteel moeite heeft om zijn dienstregeling waar te maken, is geen grond voor een overbelastverklaring.

ProRail moet een baanvak overbelast verklaren als de (toekomstige) capaciteitsaanvragen van alle vervoerders niet op dat baanvak passen. Dat is hier niet aan de orde.

Vraag 5

Zijn er nog meer stations die regelmatig worden overgeslagen als gevolg van capaciteitsproblemen? Zo ja, welke stations zijn dit en zijn de betreffende trajecten overbelast verklaard?

Antwoord 5

Bij NS zijn verder geen gevallen bekend over het regelmatig voorbijrijden van stations, noch uit de eigen operationele afdelingen, noch uit het klachtenbestand.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het overslaan van stations door treinen, die daar volgens de dienstregeling wel moeten stoppen, onaanvaardbaar is? In hoeverre worden ProRail en NS hierop afgerekend op basis van outputsturing?

Antwoord 6

Het voorbijrijden van stations is ongewenst omdat reizigers dan niet het vervoer krijgen aangeboden waar ze op rekenen. Toch kan het incidenteel nodig zijn om een station voorbij te rijden teneinde grote vertragingen voor andere treinen en dus voor een groter aantal reizigers te voorkomen. Het is dan een keuze tussen twee kwaden.

Antwoord 6

In het kader van outputsturing reken ik NS en ProRail niet direct af op het overslaan van stations. Wel schrijft de vervoerconcessie de minimale frequentie voor waarmee NS elk station moet bedienen. Als NS hieraan door het voorbijrijden van stations niet voldoet, kan ik handhavend optreden (en er dus indirect toch op afrekenen).

Vraag 7

Deelt u de mening dat het voorbijrijden van stations wordt gestimuleerd vanwege het feit dat er wordt gestuurd op reizigerspunctualiteit terwijl dit niets zegt over de reistijd van de klant in de gehele de keten?

Antwoord 7

Nee, ik deel deze mening niet.

Ten eerste stuur ik nu nog niet op reizigerspunctualiteit. In het Vervoerplan 2011 wordt de indicator reizigerspunctualiteit voor het eerst opgenomen. Ten tweede is er mede op verzoek van de consumentenorganisaties en uw Kamer gekozen voor de introductie van de indicator reizigerspunctualiteit omdat deze meer klantgericht is dan de indicator aankomstpunctualiteit trein, die we tot op heden hanteren. De reizigerspunctualiteit zegt meer over de reistijd van de klant in de gehele keten dan de aankomstpunctualiteit trein.

Vraag 8

Bent u bereid om de bestaande indicatoren, in lijn met de Motie-Van Hijum/Dijksma<sup>2</sup>, meer klantgericht in plaats van treingericht te maken?

Antwoord 8

Voor elk zorggebied bevat het vervoerplan zowel één of meer objectieve indicatoren als één of meer subjectieve indicatoren (klantoordelen). Deze laatste zijn per definitie klantgericht.

Op het zorggebied «op tijd rijden» introduceren we in 2011 de indicator reizigerspunctualiteit om ook de objectieve indicatoren meer klantgericht te maken in plaats van treingericht. Ik acht dit in lijn met de motie-Van Hijum/Dijksma.

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 30 800 XII nr. 22.