

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

973

Vragen van het lid **De Rouwe** (CDA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de berichten «Geen 19 miljoen maar 2,6 miljoen reizigers voor Fyra» en de dagstatistieken zoals bijgehouden door Failra* (ingezonden 10 januari 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 15 januari 2013)

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Geen 19 miljoen maar 2,6 miljoen reizigers voor Fyra»¹ en de dagstatistieken zoals bijgehouden door Failra?² Wat is uw reactie op dit artikel en de statistieken?

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met deze publicaties. Het is goed dat de reiziger geïnformeerd wordt over de prestaties van de Fyra. De kop van het artikel (Geen 19 miljoen maar 2,6 miljoen reizigers voor Fyra) heeft betrekking op de binnenlandse Fyradienst. De statistieken vertonen soms grillige dagen, waarin er veel Fyratreinen uitvallen of vertraagd zijn. Zoals ik in mijn brief aan Uw Kamer over de stand van zaken rondom Fyra Amsterdam – Brussel (van januari 2013) beschrijf, wordt er hard gewerkt aan oplossingen.

Vraag 2

Kunt u inzicht geven in de cijfers met betrekking tot punctualiteit, vertraging, uitval en aankomst en daarbij de redenen voor de vertraging en uitval?

Antwoord 2

In onderstaande tabel zijn cijfers met betrekking tot punctualiteit en uitval opgenomen over de eerste maand dat gereden is (van 9 december 2012 tot en met 9 januari 2013). De punctualiteit heeft betrekking op vertraging en aankomst.

¹ http://www.treinreiziger.nl/actueel/binnenland/geen_19_miljoen_maar_2%2C6_miljoen_reizigers_voor_fyra-144884

² <https://sites.google.com/site/failrahs/dagstatistieken>

Tabel: Punctualiteit en uitval van de Fyra Amsterdam – Brussel in de eerste maand (van 9 december 2012 tot en met 9 januari 2013) en

	Punctualiteit uitgaand en inkomend < 5.59 min	Punctualiteit uitgaand en inkomend <15.59 min	Uitval uitgaand en inkomend
Week 50	52,9%	78,9%	6%
Week 51	71,7%	89,5%	2,3%
Week 52	79,9%	91,1%	3,2%
Week 1	78,8%	85,8%	4,2%
Week 2 (t/m 9-1)	84,7%	91,6%	3%

De redenen van vertraging en uitval zijn:

- RBC-storingen (Radio Block Centre-storingen leiden tot contactverlies tussen de beveiligingssystemen in de baan en in de trein, waardoor de trein wordt stilgezet);
- De impact van RBC- en infrastructuurstoringen die optreden op het verdere verloop van de dienstregeling op een dag (storing cq. stranding van een trein);
- de nieuwe treinstellen, die op dit moment geoptimaliseerd worden.

Vraag 3

Is het waar dat bijna de helft van de beloofde Fyratreinen nog steeds niet rijdt? Wat is hiervan de reden? Wanneer rijden deze treinen wel?

Antwoord 3

Er is gestart met een dienstregeling Amsterdam – Brussel van 10 treinen per dag per richting. In de loop van 2013 breidt NS Hispeed de dienstregeling uit naar 16 treinen per dag per richting. Op dit moment heeft NS Hispeed niet voldoende materieel tot zijn beschikking om 16 keer per dag per richting tussen Amsterdam en Brussel te rijden. Naar verwachting zal dit in de tweede helft van 2013 gaan gebeuren.

Vraag 4

Welke afspraken zijn gemaakt als het gaat om punctualiteit? Wanneer moet hieraan voldaan worden?

Antwoord 4

Zoals gedefinieerd in de HSL-concessie wordt NS Hispeed afgerekend op een norm van 95% voor toerekenbare punctualiteit en een norm van 0,5% toerekenbare uitval van treinen. Dispunctualiteit (treinen met vertraging) en uitval van treinen als gevolg van externe oorzaken (zoals infrastructurele defecten, bijvoorbeeld een defecte bovenleiding) worden daarbij beschouwd als niet toerekenbaar aan NS Hispeed. NS Hispeed moet deze normen uit de concessie behalen en consolideren. Natuurlijk ga ik hierop toezien. Zoals besproken in het AO van 13 december 2012 (en zoals overeengekomen rond de HSA-concessie) zal ik NS Hispeed hier pas op handhaven wanneer NS Hispeed beschikt over voldoende materieel om aan de normen te kunnen voldoen.

Zoals ik tijdens het AO van 13 december jl. aan Uw Kamer heb meegedeeld, is de verwachting dat NS Hispeed in de tweede helft van 2013 al haar materieel beschikt. Via het structurele overleg dat mijn ambtenaren met NS Hispeed hebben, volg ik nadrukkelijk de voortgang.

De externe (niet HSA toerekenbare) verstoringsoorzaken in Nederland en België hebben een aanzienlijke invloed: zonder externe verstoringen is de punctualiteit t/m 31-12-2013³ gestegen naar 91%;

De norm waaraan HSA volgens de concessieafspraken («HSA toerekenbaar»), d.w.z. punctualiteit (<5.59) na aftrek van aan HSA toe te rekenen oorzaken op Nederlands grondgebied, moet voldoen is 95%.

³ Voor HSA toerekenbare punctualiteit en uitval is op moment alleen het cijfer over december beschikbaar, en nog niet januari (dit ijlt altijd na omdat eerst de oorzaken geïdentificeerd moeten worden, afgestemd moeten worden met Prorail en dan moet het basis cijfer gecorrigeerd worden).

Voor wat betreft de uitval van treinen is de norm 0,5% en was sprake van aan HSA toerekenbare uitval van treinen van 2,3%.

Ik vind het belangrijk dat in deze opstartfase de focus van alle betrokken partijen ligt op het doorvoeren van structurele verbeteringen in de prestatie van deze nieuwe treinverbinding. Daarom heb ik nog niet de sancties, waartoe de concessie mij de mogelijkheid biedt, opgelegd aan NS Hispeed (HSA).

Vraag 5

Heeft u inmiddels, conform de toezegging tijdens het Kamerdebat in december jl., gesproken met NS Hispeed? Wat is uit dat gesprek gekomen? Heeft u nog andere maatregelen genomen? Zo ja, welke?

Antwoord 5

Mijn ambtenaren hebben gesproken met NS Hispeed en ik heb op korte termijn een afspraak met NS-directeur dhr. Meerstadt, als aandeelhouder van NS Hispeed. Tijdens deze afspraak zal ik de huidige problematiek ter sprake brengen.

Daarnaast wordt tussen alle betrokken partijen op dit moment gesproken om aanpassingen in de baan aan te brengen om te zorgen dat er minder communicatieproblemen tussen baan en trein ontstaan.

Vraag 6

Is het waar dat bij de haastige invoering van Fyra begin december te weinig met klanten gecommuniceerd is over de overgang van de Beneluxtrein naar de Fyra? Wat vindt u hiervan?

Antwoord 6

De vervoerders en de Belgische en Nederlandse Staat zijn pas op een laat moment tot een akkoord gekomen. Daardoor konden reizigers pas laat geïnformeerd worden over de nieuwe situatie. Het was beter geweest als we de reiziger eerder hadden kunnen informeren. Echter, ik ben wel blij dat Zuidoost Nederland door het akkoord ook een snelle verbinding heeft met België. Ondanks de late bekendwording van het van start gaan van de Fyerverbinding Amsterdam – Brussel, is gebleken dat het aantal Fyareizigers 90% bedraagt van het aantal reizigers dat de Beneluxtrein vervoerde. Voorts was het vanaf 2001 duidelijk dat de Beneluxtrein zou verdwijnen.

Vraag 7

Kunt u inmiddels aangeven waardoor de problemen ontstaan zijn en binnen welke termijn deze zijn opgelost?

Antwoord 7

In mijn antwoord op vraag 2 geef ik aan hoe de problemen ontstaan. Voor de oplossing van deze problemen werken NS Hispeed en NMBS samen met de infrastructuurbeheerders in Nederland en België om:

- het aantal RBC-storingen (Radio Block Centre-storingen) te verlagen;
- de impact van RBC- en infrastoringen die optreden op het verdere verloop van de dienstregeling op een dag (het sneller verhelpen van een storing cq. stranding van een trein) te verlagen;
- de treinstellen zelf te optimaliseren. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met leverancier AnsaldoBreda en door HSA ingehuurd experts.

De voortgang en planning van de verbetermaatregelen zal ik nauwgezet volgen via de stuurgroep HSL-Zuid. Binnen welke termijn de problemen zijn opgelost kan ik u niet concreet zeggen. Totdat Fyra op gewenst niveau presteert, zal ik Uw Kamer maandelijks de voortgang van de prestaties van de Fyerverbinding Amsterdam – Brussel melden.

Vraag 8

Op welke manier gaat u in de nieuwe concessie harde afspraken vastleggen zodat deze problemen met de Fyra niet meer voorkomen?

Antwoord 8

Net als in de huidige concessie zullen ook in de nieuwe concessie punctualiteitseisen worden opgenomen. De huidige problemen met de Fyra doen zich voor omdat het de opstart van een nieuwe dienst met nieuw materieel betreft.

Vraag 9

Bent u bereid om tot aan zomer elke maand een overzicht aan de Kamer te verstrekken over punctualiteit, gemaakte en nagekomen afspraken? Zo ja, wanneer kan de Kamer de eerste rapportage verwachten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Ja, zoals ik in mijn brief over de stand van zaken rondom de Fyra Amsterdam – Brussel (van januari 2013) en in mijn beantwoording op vraag 7 aangeef, zal ik Uw Kamer maandelijks de voortgang van de prestaties van de Fyraverbinding Amsterdam – Brussel melden. In februari aanstaande zal ik Uw Kamer over de voortgang tot en met januari berichten.