

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

**2958**

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat ook de opvolger van de Fyra steeds vaker uitvalt* (ingezonden 19 augustus 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 10 september 2014).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat de Intercity Direct tussen Amsterdam en Breda sinds januari steeds vaker uitvalt?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het bericht dat de Intercity (IC) Direct steeds vaker uitvalt? Kunt u cijfers geven over uitval en vertraging van meer dan vijftien minuten voor de afgelopen twaalf maanden, voor zowel de IC Direct verbinding tussen Amsterdam en Breda als de Benelux-verbinding met België?

Antwoord 2

Van januari t/m april 2014 was sprake van een stijgende trend van 3,3% naar 9,3%. Daarna is de uitval gedaald naar 6,5% in juni. In juli steeg de uitval weer naar 9,8% (w.v. 4,1% toerekenbaar aan HSA). Op kwartaalbasis steeg de uitval van 4,4% in Q1 naar 7,8 in Q2 (w.v. 4,3% toerekenbaar aan HSA)<sup>2</sup>. De hier gepresenteerde cijfers zijn afkomstig van ProRail en NS.  
Punctualiteit en uitval IC Direct

	2013	2013	2013	2013	2013	2014	2014	2014	2014	2014	2014	2014
	aug	sept	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	juni	juli
Punctualiteit > 15 minuten (%)	98,5	98,3	97,2	97,2	97,3	98,1	98,0	98,3	98,2	97,2	97,6	98,0
Uitval (%)	3,7	5,8	7,1	8,9	7,3	3,3	4,5	5,6	9,3	8,4	6,5	9,8

<sup>1</sup> Telegraaf, 18 augustus 2014

<sup>2</sup> Voor mijn verwachtingen over de toekomst verwijs ik naar het antwoord op vraag 9.

Van de IC Den Haag-Brussel (de huidige Beneluxtrein) zijn geen punctualiteitscijfers beschikbaar voor vertragingen van meer dan 15 minuten. De gemiddelde uitval van de Beneluxtrein bedroeg 3,4% in 2013 en 4,5% over de eerste zes maanden van 2014.

#### Vraag 3

Wat is de ontwikkeling van reizigersaantallen in de IC Direct van de afgelopen twaalf maanden? In hoeverre schrikt de uitval van treinen reizigers af om een extra toeslag te betalen of een abonnement te nemen?

#### Antwoord 3

De reizigersaantallen (op basis van verkochte toeslagen) van de IC Direct over 2013 en de eerste twee kwartalen van 2014 zijn als volgt:

2013 – 1 <sup>e</sup> kwartaal	674.000
2013 – 2 <sup>e</sup> kwartaal	753.000
2013 – 3 <sup>e</sup> kwartaal	692.000
2013 – 4 <sup>e</sup> kwartaal	809.000
2014 – 1 <sup>e</sup> kwartaal	824.000
2014 – 2 <sup>e</sup> kwartaal	818.000

NS ziet geen effect optreden in het aantal reizigers in de maanden waarin de uitval is gestegen. Het aantal reizigers in hetzelfde kwartaal 2014 is juist hoger dan in 2013.

#### Vraag 4

Wat zijn de oorzaken dat de IC Direct zo vaak uitvalt? Wat is er door de NS en u de afgelopen maanden gedaan om deze problemen op te lossen?

#### Antwoord 4

De oorzaken van de hoge uitval liggen zowel bij de inzet van materieel als bij overige factoren, waaronder infrastructuur en incidenten.

In het Fyra-alternatief is het de ambitie om zo spoedig mogelijk met een hoge frequentie te gaan rijden. Hiervoor heeft NS Traxx-locomotieven besteld, die vanaf augustus 2014 tot en met december 2014 geleidelijk in de dienstregeling worden opgenomen. In de afgelopen maanden heeft NS zeer intensief gebruik gemaakt van het huidige materieelpark om de hoge frequenties ook zonder nieuw materieel te realiseren. Dit heeft geleid tot extra slijtage, hogere storingsgevoeligheid en helaas ook tot meer uitval. Daarnaast is materieel uit de bijsturingreserve ingezet om tijdens de spits extra treinen te rijden tussen Amsterdam en Rotterdam. Uitbreiding van het materieelpark was op dat moment niet mogelijk omdat de Traxx-locomotieven maar beperkt beschikbaar waren. Ik heb de kwetsbaarheid van het in te zetten materieel aangegeven in het schriftelijk overleg met uw Kamer (26 april 2013).

Een deel van de uitval is niet toerekenbaar aan HSA maar hangt samen met de infrastructuur (bijvoorbeeld wisselstoringen rond Amsterdam) en externe factoren (zoals ongevallen, spoorlopers). Zo is de hoge uitval in juli voor een belangrijk deel ontstaan door het ongeluk op de A10 op 4 juli waarbij een vrachtauto op het spoor terecht kwam. Wat ook meespeelt, is dat verstoringen op het hoofdrailnet doorwerken naar de IC-Direct verbinding en dat bij versperringen intercity's vanwege het grotere aantal reizigers voorrang hebben boven de IC Direct op het conventionele deel van de HSL-corridor. Voor een overzicht van lopende en voorgenomen maatregelen verwijs ik naar vraag 6.

#### Vraag 5

In hoeverre is er sprake van problemen met het materieel? Indien hier sprake van is, is er contact geweest met de producent van de Traxx-locomotieven om hier bijvoorbeeld financiële compensatie voor te krijgen? Was bij de NS al bekend dat deze problemen bij de Traxx-locomotieven konden optreden?

#### Antwoord 5

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 4 is de beperkte beschikbaarheid van het materieel voor een deel verantwoordelijk voor de hoge uitval. Met Bombardier is een verbetertraject gestart (zie vraag 6).

#### Vraag 6

Welke concrete maatregelen gaan u en de NS nemen om de grote uitval van de IC Direct te stoppen? Op welke termijn verwacht u dat deze maatregelen effect hebben en de reiziger er weer van uit kan gaan dat de trein naar behoren rijdt?

#### Antwoord 6

Ik heb naar aanleiding van de berichtgeving in de pers aan NS en ProRail gevraagd mij nader te informeren over de hoge uitval van de IC Direct. NS en ProRail hebben inmiddels maatregelen genomen om de uitval weer snel omlaag te brengen. Naast de aanschaf van nieuw materieel heeft NS een quick-response team ingesteld dat dagelijks de uitval/storingen volgt, onderzoek doet naar de oorzaken en bekijkt welke maatregelen (direct) genomen moeten worden.

Het is aan NS en de fabrikant om eventuele problemen met het materieel op te lossen. NS en Bombardier werken samen aan een uitgebreid analyseprogramma om de performance van de locomotieven verder te verhogen. Ook is NS gestart met een revisieprogramma om de prestaties van de rijiugten te verbeteren. ProRail ondersteunt NS in haar aanpak om de uitval zoveel mogelijk te beperken. Mede in het kader van het Programma reductie TAO's (Trein Aantastende Onregelmatigheden) stuurt ProRail (preventief) op reductie van storingen op het conventionele deel van de HSL-Zuid-corridor. Dit heeft ertoe geleid dat het aantal onregelmatigheden op de wissel van dit tracé de laatste 2,5 jaar met 30% is gedaald. Bij Breda zijn drie onregelmatigheden aangepakt en daarna niet meer teruggekeerd. Verder heeft de Schipholtunnel permanent extra aandacht vanwege de positie van mainport Schiphol. Het belangrijke wissel op de Watergraafsmeer is inmiddels duurzaam hersteld. Ik heb NS en ProRail gevraagd mij periodiek te informeren over de voortgang en de effecten van deze maatregelen.

#### Vraag 7

Deelt u de mening dat inmiddels van de NS verwacht mag worden dat er een betrouwbare verbinding wordt geboden over de hogesnelheidslijn?

#### Antwoord 7

Ja.

#### Vraag 8

Wat zijn de gevolgen van de uitval op dit traject voor de NS en de schatkist? Heeft deze uitval gevolgen voor de boete van de NS en bent u van mening dat deze boete voldoende prikkel is voor de NS om beter te presteren? Zo nee, welke maatregelen wilt u aanvullend nemen?

#### Antwoord 8

Voor zover uitval niet aan NS is toe te rekenen, leidt dit tot een verlaging van de verschuldigde HSL-heffing en dus minder inkomsten voor de staat. De omvang van de vermindering wordt jaarlijks na afloop van een jaar door ProRail bepaald. Voor de uitval die voortkomt uit problemen met materieel kan op grond van de nieuwe concessie die op 1 januari 2015 ingaat een direct opeisbare boete worden opgelegd.

#### Vraag 9

Welke termijn vindt u nog acceptabel voor de NS om te zorgen voor een betrouwbare dienstregeling en welke maatregelen gaat u nemen als de NS na deze termijn nog steeds geen betrouwbare dienstregeling biedt? Overweegt u dan alsnog deze verbinding aan te besteden?

#### Antwoord 9

NS verwacht dat de genomen maatregelen en het minder intensief gebruik van het materieel (door instroom nieuw materieel) het komend half jaar effect hebben waardoor de gemiddelde uitvalpercentages weer zullen dalen. Mocht dit niet het geval zijn dan zal ik NS vragen om verdergaande verbetermaatregelen te nemen.

Vraag 10

Kunt u deze vragen vóór het algemeen overleg HSL-Zuid/Fyra op 11 september 2014 beantwoorden?

Antwoord 10

Ja.