

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

1021

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het uit de roulatie halen van treinen* (ingezonden 12 oktober 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 5 januari 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 535.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Adieu Apekop»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u in kennis gesteld van het besluit dat de Mat 64 als treintype uit de roulatie wordt gehaald? Waarom is hiertoe besloten? Om hoeveel treinen gaat het? Hoeveel zitplaatsen betekent dat en op welke trajecten worden hoeveel minder treinen ingezet? Hoelang duurt het voordat het tekort is ingelopen? Welke hinder ondervindt de reiziger? Is het technisch mogelijk om de treinen langer te laten rijden totdat de nieuwe treinen er zijn? Zou de laatste optie beter zijn voor de reiziger? Wat is de afweging geweest?

Antwoord 2

De Mat' 64 rijdt inmiddels al zo'n vijftig jaar rond en is afgeschreven. Naar aanleiding van de ontsporing bij Teuge op 22 maart 2015 en een signaal van de ILT daarover heeft NS mij geïnformeerd dat de laatste treinstellen van dit materieeltype eind 2015 (per start dienstregeling 2016) niet langer planmatige ingezet zullen worden. Dit is tevens, inclusief de overwegingen, gemeld aan uw Kamer op 29 april 2015 (Kamerstuk 29 893, nr. 189).

De door NS gehanteerde revisietermijnen van de laatste treinstellen Mat'64 lopen in 2016 af. Aan het einde van dienstregeling 2015 (december 2015) waren er nog 31 treinstellen van het type Mat'64 waarvan er nog 24 treinstellen in dienst waren. Daarvan verliep van 2 treinstellen de revisietermijn eind 2015. Van het overgrote merendeel (20) gebeurt dat in het voorjaar

¹ De Telegraaf, 10 oktober 2015
(http://www.telegraaf.nl/reportage/24600417/_Adieu_Apekop_.html)

van 2016 en van de overige treinstellen gespreid in de loop van 2016. Het verlengen van de levensduur van het verouderde Mat '64 materieel of doorrijden met Mat '64 tot het einde van de door NS gehanteerde revisietermijn is voor NS om meerdere redenen niet gewenst.

Ten eerste verzet het veiligheidsmanagementsysteem (VMS) van NS zich tegen langer doorrijden met de Mat'64. In het VMS zijn zorgvuldig onderbouwde revisietermijnen van materieel opgenomen. ILT ziet er op toe dat NS haar eigen VMS naleeft. Als de Mat '64 langer in dienst blijft, is een revisie noodzakelijk, waarbij opnieuw bezien moet worden aan welke actuele technische specificaties de treinstellen moeten voldoen.

Daarbij geeft NS aan dat onderhoud niet meer mogelijk is doordat noodzakelijke reserveonderdelen om defecten te kunnen herstellen niet of nauwelijks meer verkrijgbaar zijn. Op dit moment worden al onderdelen van andere Mat'64 stellingen gebruikt om de andere treinstellen operationeel te houden. Zou revisie wel tot de mogelijkheden behoren dan nog zou er, zo geeft NS aan, onvoldoende capaciteit beschikbaar zijn in de werkplaatsen voor deze revisie, omdat deze capaciteit nodig is om geen vertraging te veroorzaken bij ingepland onderhoud en voorbereiding van de instroom van de nieuwe Sprinters vanaf december 2016.

Tot slot geeft NS aan dat het langer doorrijden met de laatste treinstellen Mat'64 ten koste gaat van de robuustheid en voorspelbaarheid van de dienstregeling.

De combinatie van dit alles heeft NS doen besluiten per dienstregeling 2016 (december 2015) alle nog resterende Mat'64 treinen uit actieve dienst te nemen.

De capaciteit van 24 treinstellen die begin december 2015 nog in dienst waren betrof circa 3600 zitplaatsen.

NS houdt een aantal van deze treinstellen tot 1 april 2016 wel als reservematerieel aan om in te zetten bij incidenten. Dit is mogelijk zolang de revisietermijnen niet verlopen zijn. Langer inzetten is volgens NS om hiervoor genoemde aspecten niet mogelijk. Dit is onderdeel van het maatregelenpakket van NS. In een separate brief licht ik het maatregelenpakket van NS nader toe.

Vraag 3

Voldoet de NS met het uit de roulatie halen van de Mat 64 aan de vereisten in de concessie? Kunt u dit toelichten? Welke prestatie-indicatoren worden hiermee getreden en in welke mate? In hoeverre was dit tekort aan treinen in 2016 te voorzien en wanneer werd dit duidelijk?

Antwoord 3

NS dient conform de concessie en wet- en regelgeving in de treinen en op de stations de veiligheid voor reizigers en personeel te borgen. Zoals in de brief aan uw Kamer van 29 april 2015 vermeld (Kamerstuk 29 893, nr. 189), heeft de toenmalige Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW, nu ILT) aan NS het signaal afgegeven dat het materieeltype Mat'64 zonder baanschuur een relatief grote kans op ontsporing heeft na aanrijding met een wegvoertuig. Het afgeven van zo'n signaal biedt de betreffende organisatie, in dit geval NS, een kans voor verbetering, maar leidt niet tot een juridisch afdwingbare verplichting. Er is immers geen sprake van het overtreeden van een norm of wettelijke verplichting. Het is aan NS om een dergelijk signaal op te pakken. NS heeft besloten dat de destijds nog beschikbare 43 treinstellen van dit materieeltype met ingang van de dienstregeling 2016 niet langer planmatig in te zetten.

Met de concessie wordt niet gestuurd op het type materieel dat NS inzet voor haar vervoer. Dat is aan NS om daarin keuzes te maken. Wel stuur ik met de concessie in meer algemene zin op de aangeboden vervoercapaciteit. Algemeen uitgangspunt in de concessie is dat NS verplicht is om de materieelinzet te plannen op basis van de verwachte vervoervraag en dusdanig dat er geen reizigers op het perron achterblijven en de reizigers met voldoende comfort kunnen reizen (artikel 31 uit de vervoerconcessie). Met de prestatie-indicatoren stuur ik op de gerealiseerde prestaties op het gebied van de geboden vervoercapaciteit. Daarnaast voert NS, conform de concessie, een programma uit, genaamd «vervoercapaciteit naar tevredenheid», dat er op gericht is de vervoercapaciteit voor de reizigers te verbeteren.

Ten aanzien van de prestatie-indicatoren zijn in de vervoerconcessie bodemwaarden 2015 en streefwaarden 2019 opgenomen. Voor vervoercapaciteit zijn drie prestatie indicatoren afgesproken. In het vervoerplan 2016 dat de Kamer binnenkort ontvangt, staan de ambities van NS voor 2016 in relatie tot de afgesproken bodem- en streefwaarden nader verwoord². Deze zogenaamde progressiewaarden geven de verwachting van NS weer ten aanzien van de te realiseren kwaliteit in 2016. Wanneer NS onvoldoende in staat is om de afgesproken vervoercapaciteit te leveren en onder de bodemwaarde presteert, wordt daarop gehandhaafd met een boete. NS voorzag in 2014 dat vanaf najaar 2016 materieelkrapte zou ontstaan, met name als gevolg van uitstroom V250 en behoud van de OV Studentenklaar. Daarom heeft NS toen besloten om nieuw intercity materieel aan te schaffen en tijdelijk een deel van het bestaande materieelpark en strategische reserves in te zetten voor diensten op de HSL. Om op het hoofdrailnet te voldoen aan de vervoervraag en de concessie-eisen heeft NS nieuw Sprintermaterieel besteld (Flirt), is oud materieel gereviseerd en wordt reservematerieel ingezet. Dit stroomt met ingang van de dienstregeling 2017 (december 2016) gefaseerd in. Bij de definitieve uitwerking van de dienstregeling 2016, bleek dat de materieelbehoefte in 2016 groter was dan in de middellange termijn planning was voorzien, onder andere door de naar boven bijgestelde economische groei-ontwikkelingen en reizigersgroei. Ik heb NS aangesproken op het door NS verwachte tekort en gevraagd alles uit de kast te halen om tot prestatieverbetering te komen. Via een separate brief informeer ik u over het definitieve maatregelenpakket.

² Voor een nadere toelichting op de systematiek van prestatiebesturing zoals die is opgenomen in de vervoerconcessie 2015–2025, zie de brief aan uw Kamer van 8 juni 2015 (TK 29 984, nr. 604).