

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

2437

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de punctualiteitscijfers van de IC Direct* (ingezonden 6 januari 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 2 mei 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1293.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel op OVPro.nl?¹

Antwoord 1

Ja. Ik vind de slechte prestaties van de IC direct zorgelijk (met name de hoge uitval). Dit is voor mij een reden om met NS en ProRail nadere afspraken te maken over verbetering en deze afspraken vast te leggen in een verbeterprogramma.

Vraag 2

Wat zijn de prestaties van de IC Direct in 2014 en 2015, welke oorzaken zijn toe te schrijven aan de mindere prestaties van de IC Direct en wie zijn voor welk deel verantwoordelijk voor deze slechte prestaties?

Antwoord 2

Het artikel op OVPro.nl gaat in op de uitval en punctualiteit van de IC direct. Voor de jaren 2014 en 2015 zijn de uitvals- en punctualiteitscijfers weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: Uitvalcijfers (percentage treinen dat niet gereden heeft) en punctualiteitscijfers (percentage treinen dat gereden heeft en minder dan 3 minuten vertraagd aankomt ten opzichte van de geplande aankomsttijd) voor de IC direct.

	Uitval	Treinpunctualiteit
2014 Q1	4,4%	88,9%
2014 Q2	7,8%	87,7%
2014 Q3	8,1%	86,7%

¹ OVPro.nl, 5 januari 2016, «Regionale spoorvervoerders reden in 2015 stipter dan NS», <http://www.ovpro.nl/special/2016/01/05/hoge-punctualiteit-regionale-spoorvervoerders-in-2015>

	Uitval	Treinpunctualiteit
2014 Q4	4,5%	87,7%
2015 Q1	7,3%	86,7%
2015 Q2	6,7%	83,4%
2015 Q3	7,6%	83,8%
2015 Q4	11,0%	78,4%

Bron: Voortgangsrapportage HSL-Zuid nr. 36 en nr. 38.

Oorzaken van dispunctualiteit en uitval zijn toe te schrijven aan storingen aan materieel, storingen aan de infrastructuur op de HSL-corridor, logistieke en personele processen, externe oorzaken (wind, stroomstoringen, ongevallen) en vervolgertraging door eerder vertraagde of gestrande treinen. In het kader van het Verbeterteam IC direct hebben NS en ProRail² de uitval nader geanalyseerd. Tabel 2 geeft een overzicht van het aandeel van diverse oorzaken in de totale uitval.

Tabel 2: Oorzaken van uitval en hun aandeel in de totale uitval in de periode van 1 januari 2015 t/m medio februari 2016.

Wie	Oorzaak	Aandeel	Voorbeelden
NS	Materieel	15%	Storingen aan materieel (deuren, elektrische installaties, communicatieapparatuur etc.).
NS	Personeel	11%	Bedienfouten tijdens het rijden, onvoldoende personeel aanwezig op vertrekmoment.
NS	Onderhoud & Rangeren	11%	Uitloop van onderhoud en rangeerprocessen; gepland materieel niet direct inzetbaar of met verkeerde samenstelling.
NS	Overig	8%	Voorkomen rijwegconflicten met andere treinen, te krappe materieelplanning bij onvoorziene wijzigingen in treindienst.
NS	Vervolguitval	19%	Uitval als gevolg van eerdere vertraging of uitval van NS-trein.
ProRail / Infrasp Extern	Infrastructuur	21%	Sein-, wissel-, overweg-, tunnel-, stroomstoring etc.
Extern	Weer	9%	Te harde wind, overige weersomstandigheden.
Extern	Divers	6%	Aanrijdingen, geen treinverkeer op last van brandweer of politie, versperring door trein andere vervoerder.

Van de totale uitval in de onderzochte periode was ca. 64% toewijsbaar aan NS, ca. 21% aan ProRail en ca. 15% aan externe omstandigheden. In het laatste kwartaal van 2015 nam de uitval sterk toe. Dit hangt samen met de introductie en frequentieverhoging van de IC Direct tussen Amsterdam en Rotterdam. In de Voortgangsrapportage HSL-Zuid 37 is gemeld dat NS verwacht dat de punctualiteit en uitval van deze dienst in de eerste maanden mogelijk slechter zou scoren dan de bestaande Intercity direct diensten tussen Amsterdam en Breda. Dit vanwege inleereffecten die horen bij een nieuwe treinsamenstelling – met een locomotief vóór en achter de trein – die op termijn juist moet leiden tot een verbetering van de prestaties. Deze verwachting blijkt zich helaas te manifesteren.

Vraag 3

Wat betekenen deze prestaties voor de prestatieindicatoren die betrekking hebben op de HSL-route en de prestaties die de NS en ProRail hier moeten leveren? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 3

De aan NS toerekenbare punctualiteit en uitval van de IC Direct tellen voor NS mee in de prestatie-indicator Reizigerspunctualiteit HSL-Zuid. Deze indicator ziet ook op de prestaties van de Thalys. Voor deze indicator is in de vervoerconcessie een bodemwaarde afgesproken van 94,0%. Over heel 2015

² ProRail is de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur, waar de HSL-Zuid onderdeel vanuit maakt. Het dagelijks beheer van de HSL-Zuid – inclusief onderhoud en storingsherstel – is in handen van Infrasp BV.

realiseerde NS een waarde van 94,2%. NS voldeed daarmee in 2015 aan de afgesproken prestatienorm voor reizigerspunctualiteit op de HSL-Zuid. Voor 2019 is afgesproken om een realisatie van tenminste 96,0% te behalen. In de beheerconcessie met ProRail is een prestatie-indicator afgesproken die ziet op de aankomstpunctualiteit van HSL-producten. Het aantal treinen dat minder dan 3 minuten vertraging heeft, mag niet onder de bodemwaarde van 79,5% komen. Over heel 2015 werd een waarde behaald van 79,8%. ProRail voldeed daarmee in 2015 aan de afgesproken prestatienorm. Voor 2019 is afgesproken om een realisatie van tenminste 82,0% te behalen. Daarnaast bestaat er een aparte informatie-indicator waarmee de uitval van HSL-treinen wordt gemonitord. De stijging van de uitval die daarin zichtbaar is, is aanleiding om nu te interveniëren en afspraken over een verbeterprogramma te maken. Zoals in de kabinetsreactie op het rapport van de Enquêtecommissie Fyra is aangegeven, spreek ik met NS en met ProRail een nieuwe prestatie-indicator af die met ingang van 2017 toeziet op de uitval op de HSL-Zuid die respectievelijk aan NS en ProRail toerekenbaar is.

Vraag 4

Betekent dit dat u met de NS rond de tafel gaat zitten om een verbeterprogramma af te spreken voor de prestaties op de HSL-route? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ja.

Vraag 5

Acht u de maatregelen die de NS nu neemt om de punctualiteit van de IC Direct te verbeteren afdoende om de prestaties te verbeteren? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, wat gaat u doen vanuit uw verantwoordelijkheid als concessiehouder om de NS te stimuleren tot betere prestaties op de HSL-route?

Antwoord 5

Om de prestaties te verbeteren heb ik met NS een uitgebreid pakket aan verbetermaatregelen afgesproken. De kabinetsreactie op het rapport van de Enquêtecommissie Fyra gaat in op de wijze waarop ik deze afspraken zal toetsen en op de realisatie daarvan zal sturen.