

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

### 1200

Vragen van het lid **Van Tongeren** (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *problemen op het spoor na invoering van de nieuwe dienstregeling* (ingezonden 24 januari 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 februari 2017).

#### Vraag 1

Kent u de problemen op het spoor op de trajecten Utrecht – Leiden, Dordrecht – Rotterdam en Gouda – Alphen aan de Rijn?<sup>1</sup> Zo ja, wat is de oorzaak van deze problemen?

#### Antwoord 1

Op de door u genoemde trajecten hebben zich problemen van een zeer verschillende aard voorgedaan. Deze problemen staan los van de invoering van de nieuwe dienstregeling. Dit neemt echter niet weg dat het voor de reizigers op deze trajecten buitengewoon vervelend is. Om een goed beeld te geven zal ik per traject kort schetsen om welke problemen het ging.

Op het traject Utrecht-Leiden hebben de afgelopen maand meerdere langdurige storingen plaatsgevonden. Deze storingen hadden verschillende oorzaken, zoals defecte treinen, storingen aan de infrastructuur en storingen als gevolg van de weersomstandigheden. Onderzoek van NS wijst uit dat het totaal aantal verstoringen in januari niet significant afwijkt van andere maanden. De treinpunctualiteit op dit traject ligt ook in lijn met het landelijke gemiddelde. Wel is bekend dat storingen op dit traject helaas voor relatief veel hinder zorgen. Dit komt doordat er op de enkelsporige verbinding weinig uitwijkmogelijkheden zijn. Dit betekent dat als gevolg van een verstoring treinen al snel niet op tijd op de juiste plek kunnen zijn en de planning van materieel niet kan worden uitgevoerd zoals bedoeld. Hierdoor kan het voorkomen dat er kortere treinen rijden dan gepland.

Voor wat betreft de verstoring op 16 januari hebben NS en ProRail mij gemeld dat – in tegenstelling tot de berichtgeving – er meerdere factoren

<sup>1</sup> «Spoorellende tussen Woerden en Leiden», AD 16 januari 2017 (<http://www.ad.nl/groene-hart/de-spoorellende-tussen-woerden-en-leiden-a30c5750/>), «Veeervoer» in overvolle NS-treinen baart reizigers zorgen», AD 10 januari 2017 (<http://www.ad.nl/dossier-dordrecht/veevoer-in-overvolle-ns-treinen-baart-reizigers-zorgen-a2fd02b5/>), «Storingen aan nieuwe treinen Alphen – Gouda zijn kinderziektes», Studio Alphen 20 december 2016 (<http://studioalphen.nl/nieuws/167847/storingen-aan-nieuwe-treinen-alphen-gouda-zijn-kinderziektes.html>)

waren die deze verstoring veroorzaakten. Bij de start van de treindienst strandde een defecte trein bij Alphen aan den Rijn. Vervolgens werden er gladde sporen gemeld bij Bodegraven. Daarna ontstond er ook nog een sectiestoring op het traject Leiden-Alphen aan den Rijn, waardoor de rijrichting op dit enkelsporige baanvak geblokkeerd werd. Deze stapeling van incidenten maakte het voor NS en ProRail onmogelijk om nog een betrouwbare treindienst op te kunnen starten. In de reisinformatie is enkel het probleem «gladde sporen» vermeld, terwijl het een combinatie van verstoringen was. Er had dus beter «meerdere oorzaken» vermeld kunnen staan. Ik herken de berichten over drukke treinen in de afgelopen periode op het traject Dordrecht – Rotterdam. De werkzaamheden aan de Willemsspoortunnel en het proefbedrijf van de IC Den Haag – Breda over de HSL hebben daar tijdelijk tot minder treinen en dus meer drukte geleid. Dit onderhoud en proefbedrijf was noodzakelijk, maar leidt op zo'n drukbereden traject helaas ook tot hinder voor de reizigers. Daarom heeft NS verschillende maatregelen genomen om de overlast voor reizigers te beperken. Zo zijn er bussen ingezet en zijn reizigers vanuit Eindhoven geadviseerd om te reizen via Utrecht Centraal. De werkzaamheden zijn inmiddels afgerond en op dit traject wordt weer conform dienstregeling gereden.

Ten aanzien van het traject Gouda – Alphen aan de Rijn was de start van de nieuwe dienstregeling in december ook het startschot van de instroom van nieuw materieel. Daar kunnen helaas soms kinderziektes bij horen. Eind vorig jaar is sprake geweest van één dag met forse uitval, te weten 17 december. Ook op 20 januari jl. was sprake van defecten aan het materieel die maakten dat meerdere uren geen treinen konden rijden. Dat vind ik heel vervelend voor de getroffen reizigers. Maar bij de ingebruikname van nieuw materieel is dit type storingen nooit helemaal te voorkomen. NS houdt de prestaties van de nieuwe treinen nauwgezet in de gaten. In algemene zin laten de flirttreinen goede eerste operationele resultaten zien. Specifiek voor het traject Gouda – Alphen aan de Rijn geldt dat de punctualiteit beter is dan landelijk gemiddeld, maar de uitval – mede als gevolg van de gesloten treinomloop – relatief hoog ligt.

#### Vraag 2

Klopt het dat het spoortracé tussen Utrecht en Leiden zó verzakt is dat in de huidige NS-dienstregeling geen dubbeldekkers mogen worden ingezet, met alle capaciteitsgevolgen van dien?

#### Antwoord 2

Dat is niet het geval. Omdat het tracé Utrecht-Leiden op een slappe ondergrond (namelijk veengrond) ligt, is in het onderhoudsregime van ProRail en de aannemers rekening gehouden met het risico van verzakkingen. Daarnaast zijn op dit tracé geen zwaarbelaste goederentreinen toegestaan. Op deze wijze is de veilige berijdbaarheid geborgd en is het spoor dus geschikt voor uitvoering van de huidige dienstregeling, waaronder dubbeldeksmaterieel.

#### Vraag 3

Klopt het dat de aanleg van extra spoor op dit tracé wordt vertraagd omdat alle betrokken partijen afwachten in de hoop dat de ander de funderingsproblematiek aanpakt en betaalt?

#### Antwoord 3

Er is momenteel geen sprake van aanleg van extra spoor op dit traject. ProRail en NS doen op dit moment wel onderzoek naar de mogelijkheid om de treinfrequentie op het tracé te verhogen. Dit betreft een verzoek van de decentrale overheden. Wanneer op verzoek van decentrale overheden frequentieverhoging wordt overwogen, geldt dat deze overheden ook om medefinanciering wordt gevraagd. De grondkwaliteit in het gebied kan inhouden dat frequentieverhoging maatregelen zou vergen. Of dit het geval is, en zo ja wat de eventuele bijbehorende investeringen zouden zijn, wordt nog onderzocht.

#### Vraag 4

Kan het zijn dat het financiersprobleem van de provincie wordt veroorzaakt doordat zij de rijkssubsidie, die hiervoor beschikbaar was, inzet voor de aanleg van de Rijnlandroute?

#### Antwoord 4

Bij mij is niet bekend dat er sprake is van een financieringsprobleem bij de provincie. Voor de financiering van de aanleg van de Rijnlandroute is door het Rijk apart een beschikking afgegeven. Deze beschikking staat los van de beschikking van het Rijk aan het MIRT-project HOV-NET Zuid Holland Noord uit 2014.

#### Vraag 5

Welke mogelijkheden ziet u om deze patstelling te doorbreken?

#### Antwoord 5

Het beeld van een patstelling herken ik niet. Op dit moment wordt er gewerkt aan een technische verkenning naar de haalbaarheid van frequentieverhoging zoals de Provincie Zuid-Holland dat wenst. Benodigde investeringen worden gedurende de voortgang van deze verkenning inzichtelijk.

#### Vraag 6

Wanneer kunnen de reizigers een soepele treinreis en robuuste dienstregeling verwachten op dit traject?

#### Antwoord 6

NS en prorail streven naar continue verbetering van de prestaties zodat de reizigers een betrouwbare, veilige en comfortabele reis kunnen maken. Zoals aangegeven in de beantwoording van vraag 1, heeft een verstoring op dit traject al snel een relatief grote impact. NS en ProRail hebben mij laten weten de prestaties op dit traject nauwgezet te volgen. Met NS en ProRail heb ik duidelijke afspraken gemaakt over de operationele prestaties op het gehele spoor netwerk. Wanneer die prestaties achterblijven, zal ik deze partijen hier ook op aanspreken en indien nodig op handhaven.

#### Vraag 7

Vindt u ook dat deze problemen zó structureel zijn dat daardoor het maatschappelijk belang van betrouwbaar openbaar vervoer in het gedrang komt? Zo nee, waarom niet? Zo ja, Welke maatregelen stelt u zich voor om deze problemen zo snel mogelijk te verhelpen? Bent u bijvoorbeeld bereid om dit soort enkelspoorverbindingen snel en met voorrang aan te pakken?

#### Antwoord 7

Hinder als gevolg van verstoringen is voor reizigers altijd heel vervelend. Het is om die reden goed om de oorzaak van de hinder te bezien en hieruit lering te trekken voor de toekomst. Zoals ik in de beantwoording van vraag 1 heb laten weten, betreft het op de genoemde trajecten steeds incidenten van een verschillende aard. Zoals aangegeven in de beantwoording van vraag 6, heb ik met NS en ProRail duidelijke afspraken gemaakt over de operationele prestaties. Wanneer die prestaties achterblijven, zal ik deze partijen hier ook op aanspreken en indien nodig op handhaven. Investeringen in de spoorinfrastructuur sluit ik nooit uit, maar zijn kostbaar. Daarom wordt altijd uitgebreid bezien of dit voldoende baten biedt en of de verbeteringen ook met operationele oplossingen kunnen worden bewerkstelligd.

#### Vraag 8

Welke maatregelen neemt u op trajecten waar frequent sprake is van overvolle treinen?

#### Antwoord 8

De problematiek van te drukke treinen herken ik. Daarom heb ik hier ook gerichte sturing op gezet. Eind 2015 heb ik NS gevraagd alles op alles te zetten om de vervoercapaciteit te verbeteren. Dit heeft geresulteerd in een uitgebreid maatregelenpakket (kamerstuk 2015–2016, 29 984, nr. 650). De uitvoering daarvan is in een onafhankelijke review onderzocht. Daaruit blijkt dat de juiste maatregelen worden genomen en dat NS doet wat is afgesproken.

Het maatregelenpakket van NS bevat een breed scala aan initiatieven, gericht op zowel het vergroten als het beter benutten van de capaciteit. Een van de belangrijkste maatregelen is de spoedbestelling van extra Flirt treinstellen die dit jaar stapsgewijs instromen. Dit neemt niet weg dat het ook in de toekomst

tijdens de spits druk kan zijn in de trein. Dat is een bredere maatschappelijke opgave die wordt opgepakt vanuit brede samenwerkingsverbanden. NS wordt vanuit de concessie met ingang van dit jaar afgerekend op de prestaties ten aanzien van de zitplaatskans (zowel op HRN als HSL) en de jaarlijks vast te stellen top 10 drukke treinen (Kamerstuk 29 984, nr. 697). NS informeert mij binnenkort via de jaarverantwoording HRN over haar prestaties over 2016. Aan de hand daarvan neem ik een handhavingsbesluit. Ik zal uw Kamer daarover te zijner tijd informeren.