

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

### 1048

Vragen van de leden **Amhaouch** en **Ronnes** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *problemen op de Maaslijn* (ingezonden 3 december 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 december 2018).

#### Vraag 1

Kent u de berichten «Maaslijn blijft probleem: reiziger moet maar wennen aan storingen» en «Weer klachten over te volle treinen op de Maaslijn»?<sup>1 2</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Deelt u de mening dat een structurele oplossing niet in de nabije toekomst gerealiseerd zal worden?

#### Antwoord 2

Het is prematuur om een verbetering van de situatie van de exploitatie van de Maaslijn op korte termijn uit te sluiten. Om de uitvoering van de exploitatie van de Maaslijn te verbeteren zijn er onder verantwoordelijkheid van de provincies als concessieverleners meerdere maatregelen in voorbereiding en uitvoering en er staan maatregelen gepland in de toekomst. Zo zijn er aan het begin van het lopende studiejaar vraagbeïnvloedingmaatregelen getroffen en is het de bedoeling van de drie provincies om met subsidie van het rijk zowel de lijn te elektrificeren, alsook om met behulp van een aantal maatregelen de Maaslijn robuuster te maken. De laatst vermelde maatregelen zijn echter wel pas over enige tijd gerealiseerd.

<sup>1</sup> [https://www.gelderlander.nl/cuijk/maaslijn-blijft-probleem-reiziger-moet-maar-wennen-aan-storingen~aa7cb21a/?utm\\_source=twitter&utm\\_medium=social&utm\\_campaign=socialsharing\\_web](https://www.gelderlander.nl/cuijk/maaslijn-blijft-probleem-reiziger-moet-maar-wennen-aan-storingen~aa7cb21a/?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=socialsharing_web)

<sup>2</sup> <https://www.gelderlander.nl/cuijk/weer-klachten-over-te-volle-treinen-op-de-maaslijn~a6cfc1c0/>

### Vraag 3

Is er een verklaring voor het feit dat in 2018 de problemen op de Maaslijn flink zijn toegenomen? Heeft u daarover contact gehad met de concessieverlener en de -houder? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is daar de uitkomst van?

### Antwoord 3

Zowel de provincie Limburg, mede namens de andere concessieverleners en Arriva, als ProRail hebben mij desgevraagd meegedeeld dat er drie belangrijke oorzaken zijn aan te geven voor de actuele problemen.

Ten eerste geldt voor de Maaslijn dat er sprake is van een langere duur van herstel van een aantal storingen aan de infrastructuur, ook wel de functiehersteltijd (FHT) genoemd. Dit wordt grotendeels verklaard door schade bij graafwerkzaamheden bij de aanleg van nieuwe treinbeveiliging. Bij een dergelijk grote scope, waarbij over vele tientallen kilometers zo uitgebreid gegraven wordt en in totaal 912,9 km. kabel, 141 seinen en 8 relaishuizen worden vervangen, is de kans op schade aanwezig. Er zijn door ProRail diverse maatregelen genomen om deze storingen als gevolg van het project rondom te treinbeveiliging te voorkomen. ProRail blijft het project continu monitoren om herhaling te voorkomen en te kijken waar verdere verbetering mogelijk is. De oplevering van deze nieuwe beveiliging wordt in mei 2019 verwacht. De verwachting is dat, zodra de nieuwe treinbeveiliging is opgeleverd, de FHT en de daaruit volgende hinder weer daalt naar het niveau van voorgaande jaren.

Verder speelt mee dat Arriva een aantal storingsgevoelige treinstellen noodgedwongen moet inzetten omdat er geen alternatief voor handen is, maar dat omwille van de benodigde capaciteit Arriva niet kan afzien van de inzet van deze treinstellen.

Tot slot beschikte Arriva door een brand in het motorcompartiment van een treinstel en een aanrijding met een tractor eerder dit jaar over twee treinstellen minder dan gebruikelijk. Met het inwerking treden van de nieuwe dienstregeling van 9 december 2018 is één van de terzijde staande stellen weer terug in dienst (het stel met aanrijdschade tractor). Het tweede stel (brand motorcompartiment) komt waarschijnlijk in de loop van volgend jaar weer in dienst.

### Vraag 4

Kunt u aangeven wat de oorzaken van de verstoringen zijn en wie daarvoor verantwoordelijk is of zijn? Kunt u daarbij in ieder geval aangeven wanneer de concessiehouder aansprakelijk is en/of wanneer ProRail aansprakelijk is en/of wanneer er sprake is van «spookstoringen»?

### Antwoord 4

Voor de oorzaken verwijs ik naar het antwoord op vraag 3.

Arriva is als concessiehouder in de basis verantwoordelijk voor verstoringen, die door haar handelen of nalaten van handelen ontstaan, zoals bijvoorbeeld «geen personeel» of «defect materieel». In de praktijk is het echter lastiger om de verantwoordelijkheden één op één toe te delen. «Geen personeel» kan immers het gevolg zijn van een eerdere verstoring elders op de Maaslijn als gevolg van een infrastructuurdefect. Dit geldt op dezelfde wijze voor NS op het hoofdrailnet.

ProRail is als beheerder verantwoordelijk voor de hoofdspoorweginfrastructuur.

In de toegangsovereenkomst die ProRail sluit met alle vervoerders is de aansprakelijkheid tussen partijen geregeld.

Spookstoringen zijn «sectiestoringen» of «stroomstoringen», waar na onderzoek geen aanwijsbare oorzaak of defecte onderdelen kunnen worden aangewezen. ProRail is verantwoordelijk voor het afhandelen van storingen op hun systemen. Zie voor de afhandeling het antwoord op vraag 5.

### Vraag 5

Kunt u uiteenzetten waarom ProRail aangeeft sommige problemen niet onder controle te kunnen krijgen?

#### Antwoord 5

De problemen waar ProRail op duidt zijn verstoringen met betrekking tot de treindetectie assentelsystemen en vormen 6% van het totaal aan technische storingen. Het lastige van deze storingen is dat deze niet technisch detecteerbaar zijn. Deze worden afgehandeld door het systeem direct te resetten, waardoor er weer treinverkeer mogelijk is en vervolgens worden evt. onderdelen preventief vervangen en kabels nagemeten. Om eventuele toekomstige storingen sneller op te lossen zit ProRail er bovenop met een team specialisten van ProRail, de leverancier en de aannemer.

#### Vraag 6

Deelt u de mening van Reizigers Openbaar Vervoer (Rover) dat de redding van dubbelspoor komt en dat pas als de Maaslijn over de hele afstand van Roermond tot Nijmegen dubbelspoor krijgt de huidige problemen op dit traject opgelost zullen zijn? Zo ja, welk perspectief kan dan aan de betrokken reizigers geboden worden?

#### Antwoord 6

Nee. Om de basiskwaliteit van de infrastructuur op de Maaslijn op orde te krijgen en te houden zijn er al verbetermaatregelen in gang gezet. Deze maatregelen zijn in het antwoord op vraag 2 beschreven. Verder heeft Arriva, in het kader van de aanbesteding in Limburg, nieuw (elektrisch) treinmateriaal in bestelling dat de storingsgevoelige dieseexploitatie kan vervangen op het moment dat de elektrificatie van de Maaslijn gereed is.

#### Vraag 7

Is het waar dat er kortere treinen worden ingezet? Zo ja, wat is daar de achtergrond van? En hoeveel reizigers zijn hier nu dagelijks de dupe van?

#### Antwoord 7

Zie voor gedeeltelijke beantwoording van deze vraag het antwoord op vraag 3. In aanvulling daarop heeft de Provincie Limburg in september 2018 onderzoek laten doen naar de bezetting van de treinen. Uit dit onderzoek blijkt dat gemiddeld gezien per ochtendspits de ingezette capaciteit volstaat, mits er geen sprake is van verstoringen. De verdeling van de ingezette capaciteit over de verschillende treinen verdient volgens de provincie wel nog aandacht en zal verder worden geoptimaliseerd. In geval van (substantieel) boven het gemiddelde liggende reizigersvraag volstaat de ingezette capaciteit niet. Dit is een actueel aandachtspunt van de provincies en de vervoerder.

#### Vraag 8

Wat is de maatschappelijke schade als dit nog een aantal jaren doorgaat?

#### Antwoord 8

De maatschappelijke schade van de problemen op de Maaslijn is voor zover mij bekend niet berekend, maar het is duidelijk dat er de afgelopen periode regelmatig problemen zijn geweest, hetzij met een te hoge bezetting van bepaalde treinen, hetzij met (herstel van) verstoringen aan de infrastructuur, resulterend in een slechte punctualiteit of uitval van treinen. Dat is ongewenst en heeft negatieve consequenties voor de reizigers. Het is de verantwoordelijkheid van de concessiehouder en concessieverleners om daar samen met ProRail actie op te ondernemen.