



Aan fractie GroenLinks
t.a.v. dhr. J. van der Ham
Postbus 2009
4800 CA BREDA

Postadres
Postbus 90156, 4800 RH Breda

Bezoekadres
Stadskantoor
Claudius Prinsenlaan 10

Uw brief
13-09-2016

Datum
12 OKT. 2016

Ons kenmerk

* B R D 2 0 1 6 1 1 4 1 1 *

Onderwerp
Beantwoording vragen
ex art 40 RvO inzake
bereikbaarheid Breda per spoor

Telefoon / Behandeld door
5293935 K. Gangelhof

Bijlagen

Geachte heer Van der Ham,

Naar aanleiding van de door u gestelde vragen ex art.40 RvO inzake bovenvermeld onderwerp delen wij u het volgende mede.

Vraag 1.

Bent u ermee bekend dat vandaag, 13 september 2016, een groot deel van de treindiensten van en naar Breda over de (oude) Moerdijkbrug dusdanig verstoord is geraakt door een plotselinge buitendienststelling dat Omroep Brabant mensen die echt geen beschikking over een auto hebben aanraadt om de bus te pakken naar Dordrecht? Hoe beoordeelt u de impact hiervan op het beeld van Breda als stad die per trein goed bereikbaar is vanuit de Randstad?

Antwoord 1.

Ja, dat is ons bekend. Ook dat dit niet de eerste keer is dat de (oude) Moerdijkbrug dit jaar niet gebruikt kan worden vanwege herstelwerkzaamheden aan de rails. ProRail heeft ons laten weten dat de lassen in de spoorstaven op de brug relatief snel slijten en dat herstel veel tijd kost. Daarom onderzoekt ProRail op dit moment verschillende onderhouds- en herstelmethodeken. Wij rekenen erop dat dit snel tot een aanpak leidt waardoor de bereikbaarheid van Breda over spoor vanuit de Randstad niet meer wordt verstoord door onverwachte buitendienststellingen.

Vraag 2.

Kent u de brief van staatssecretaris Dijkzema van 6 september 2016, 29893 Nr. 205, die stilstaat bij de oorzaken van de ongeplande buitendienststellingen op de Moerdijkbrug in april en juli vorig jaar, en die aangeeft dat er de komende maanden sprake is van snelheidsbeperkingen en rekening gehouden moet worden met meer ongeplande buitendienststellingen op de korte termijn? Hoe beoordeelt u de impact hiervan op het gebruik van het station en gewenste investeringen in kantoren rondom het station?

Antwoord 2.

Ja, die brief kennen we. De snelheidsbeperkingen op de oude Moerdijkbrug hebben slechts een beperkte impact op de rijtijd. Deze zijn ingevoerd om de slijtage van de lassen op de korte termijn zoveel mogelijk te beperken. De staatssecretaris geeft in haar brief aan dat het mogelijk is dat op korte termijn (totdat de structurele oplossing is gerealiseerd) nog meer ongeplande buitendienststellingen nodig zijn om kort noodzakelijk onderhoud aan de lassen te plegen.



Omdat er geen sprake is van structurele of langdurige stremmingen, achten wij de impact hiervan voor het gebruik van het station en de gewenste investeringen rondom het station op dit moment beperkt.

Vraag 3.

Heeft u ook kennis genomen van het artikel *Veertig klanten op schaars spoor* over de Dienstregeling 2017 in de NRC van 21 augustus 2016?

Is het u daarin opgevallen dat Lage Zwaluwe / Moerdijkbrug de grootste spoorbouwput van Nederland is met geplande "grote werkzaamheden met veel overlast" in week 15, 16, 18, 28, 29, 34 en 35 in 2017?

Heeft u over deze werkzaamheden contact met partners in het spoorvervoer?

Antwoord 3.

Ook dat artikel kennen we en we hebben gezien dat er in 2017 bij Lage Zwaluwe in verschillende periodes werkzaamheden worden uitgevoerd. Er staat bij dat de afsluiting van het spoor meestal niet de hele week geldt en niet in alle richtingen. Via onze vaste contactlijnen met ProRail worden wij over het algemeen goed en tijdig geïnformeerd over zowel tevoren geplande en onvoorziene werkzaamheden en/of buitendienststellingen.

Vraag 4.

Bent u ermee bekend dat de komende jaren een groot deel van het spoorgoederenvervoer vanwege werkzaamheden in Duitsland niet over de Betuweroute wordt afgewikkeld, maar omgeleid over de Brabante route, en dus de Moerdijkbrug?

Let wel: door het goederenvervoer 's nachts moet onderhoud zoals vandaag nodig was, overdag worden uitgevoerd. Wat zijn uw opvattingen over deze toename van de drukte met treinen op een kennelijk gammel traject?

Antwoord 4.

Ja, dat is ons bekend. Als gevolg van de werkzaamheden aan het zogeheten Derde spoor in Duitsland, is voor het treinverkeer op de Betuweroute vanaf 2017 één week per maand slechts één spoor beschikbaar in plaats van twee. Hierdoor kunnen minder treinen gebruik maken van de Betuweroute en zal een deel van het treinverkeer worden omgeleid, onder meer over de Brabante route. Ook zullen er enkele korte perioden zijn waarin helemaal geen treinverkeer mogelijk is. Dan moet alle treinverkeer worden omgeleid. Overigens is het niet zo dat onderhouds- of reparatiewerkzaamheden nu alleen maar overdag kunnen worden uitgevoerd. Over de gevolgen van het omleiden van goederentreinen over de Brabante route als gevolg van de werkzaamheden aan het Derde spoor, vindt zowel op landelijk als op regionaal niveau goed overleg plaats tussen alle betrokken partijen. Op initiatief van de provincie Noord-Brabant zijn recent met IenM en ProRail in het kader van de aanpak Robuuste Brabante route afspraken gemaakt over een integraal pakket van maatregelen voor het spoor tussen de Moerdijk en Venlo. Dit pakket moet de Brabante route op korte termijn veiliger en stiller maken en leefbaarder voor de omgeving.

Vraag 5.

Volgens de Dienstregeling 2017 gaat de voor Breda belangrijke intercitytreinverbinding Eindhoven-Den Haag Centraal afgewikkeld worden over het hogesnelheidslijn-spoor. In theorie zou dat voor de meeste Bredase treingebruikers winst zijn. Gelet op eerdere ervaringen met dat spoor en NS maken wij ons echter zorgen of dit wel tijdig voor elkaar komt en zal resulteren in een betrouwbare treindienst. Weet u of NS inmiddels beschikt over het hiervoor benodigde materieel en of NS voor deze verbinding ook gaat proefdraaien? Of vindt de eerste try-out daarvan gewoon plaats met reizigers die op tijd in Breda aan denken te kunnen komen?

Antwoord 5.

Wij delen uw zorgen op dit punt. In het recent gehouden Bestuurlijk overleg OV- en Spoortafel Zuid heeft NS laten weten dat met ingang van de dienstregeling 2017 (11 december 2016) nog onvoldoende treinmaterieel beschikbaar is om de beoogde IC-treindienst Den Haag – Eindhoven over de HSL te laten rijden. Als gevolg hiervan zal op deze verbinding in de periode tot april 2017 met een gesplitste treindienst worden gereden. Dat betekent dat tussen Den Haag en Breda een IC over de HSL gaat rijden en reizigers van en naar de richting Eindhoven in Breda moeten



overstappen op een andere IC. Dit gebeurt 'cross platform'. Wij hebben in het overleg met NS aangegeven deze tussenstap te betreuren vanwege het ongemak voor de reiziger. Van een algeheel uitstel tot het moment dat wél voldoende materieel beschikbaar is, kan volgens NS echter geen sprake zijn omdat daarmee andere wijzigingen in de lijnvoering ten noorden van de Moerdijk ook zouden moeten worden doorgeschoven. Wij hebben overigens ook zorgen over de betrouwbaarheid van een IC-treindienst Den Haag – Eindhoven over de HSL, gelet op de negatieve ervaringen met de betrouwbaarheid van de IC Direct Breda – Amsterdam (zie ook beantwoording vraag 6).

Vraag 6.

Bent u ermee bekend dat het openbare prestatiedashboard van ProRail laat zien dat gedurende de afgelopen 12 maanden gemiddeld slechts tweederde van de Intercity Direct-treinen uit Amsterdam met minder dan 3 minuten vertraging in Breda aankomt, en dat in dezelfde periode op deze verbinding 12% van de geplande treinen uitvalt? Volgens datzelfde dashboard scoort ook de Intercity verbinding Den Haag – Venlo met een punctualiteit van 83,4% ruim onder het landelijk gemiddelde. Deze verbinding is op dit moment één van de minst betrouwbare Intercity-verbindingen in Nederland. Welke acties heeft u op basis van deze informatie ondernomen en welke resultaten van uw inspanningen zijn hierop gerealiseerd?

Antwoord 6.

Ja. Wij volgen dit dashboard (<http://kpi.prorail.nl/reizigersvervoer/>) met enige regelmaat en zien helaas nog geen verbetering. Op dit moment is de punctualiteit over de laatste 12 maanden onder de 65% gezakt. De tegenvallende prestaties van de Intercity Direct zijn aan het begin van dit jaar al aan de orde gesteld in de Tweede Kamer en ook zijn in januari Raadsvragen gesteld. Wij hebben toen al laten weten ons zorgen te maken over de naam en faam van de Intercity Direct. NS heeft aangegeven dat er is sprake van een drietal oorzaken: werkzaamheden aan het spoor, technische mankementen aan de trein (voornamelijk in de software) en de wind. Naar aanleiding daarvan heeft NS een aantal maatregelen aangekondigd, waaronder het rijden in een zogeheten 'sandwichopstelling', d.w.z. met een locomotief aan beide zijden van de trein. Hierdoor vervalt het 'kopmaken' ofwel het wisselen van locomotieven aan het begin en eind van de rit, zoals in Breda. Ook kan uitval van een locomotief dan makkelijker door de andere worden opgevangen. Eerder dit jaar is begonnen met een proef tussen Amsterdam en Rotterdam, recent rijden ook de Intercity Direct treinen die doorrijden naar Breda in deze opstelling. Overigens wordt op dit moment gewerkt aan andere prestatie-indicatoren dan de huidige, om beter zicht te krijgen op de werkelijke uitvalcijfers en mate van vertraging.

Vraag 7.

Wij zijn trots op het nieuwe station en balen van het spoor dat er(door)heen loopt. Net zoals de treinen die niet optimaal rijden, zien wij dat ook de kansen niet optimaal worden benut. Bent u dat met ons eens en zo ja, wilt u dan met ons in actie komen richting het ministerie, de NS en ProRail?

Antwoord 7.

Zoals uit bovenstaande antwoorden mag blijken, gebruiken wij al onze contacten met het ministerie, NS en ProRail nu al om de treinbediening van Breda optimaal te laten worden.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Breda,


, burgemeester.


, gemeentesecretaris.