

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 698

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 december 2016

Op zondag 11 december 2016 is de nieuwe dienstregeling op het hoofdrailnet ingegaan. De dienstregeling 2017 betreft een grote wijziging ten opzichte van voorgaande jaren. NS legt met dit dienstregelingsontwerp de basis om de komende jaren groei op het spoor mogelijk te maken. In 2017 verwacht NS 2% meer treinreizigers. Vanaf 11 december rijden er ongeveer 150 treinen per dag meer dan in 2016.

In deze brief ga ik, zoals ik eerder heb toegezegd, in op enkele knelpunten waarvoor uw Kamer aandacht heeft gevraagd: de Kennemerlijn en de verbinding tussen Zeeland en de Randstad.

Zoals u weet is NS, binnen de kaders die ik in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet gesteld heb, verantwoordelijk voor het opstellen van de dienstregeling. Kort gezegd bepaalt de concessie de minimale bediening van elk station en schrijft ze voor dat NS de dienstregeling afstemt op de vervoervraag en hierover overleg voert. Zo bespreekt NS het ontwerp aan de OV- en spoortafels en vraagt advies bij de decentrale overheden en consumentenorganisaties.

Daarin streeft NS ernaar een dienstregeling te ontwerpen die zoveel mogelijk reizigers een betere reis biedt en zo min mogelijk reizigers een achteruitgang. Dat is elk jaar weer een ingewikkelde puzzel. Ik concludeer dat NS in totaliteit een mooie balans heeft gevonden, maar dat voor de Kennemerlijn en Zeeland er nog een uitdaging ligt om in gesprek met de regio te zoeken naar verdere optimalisaties. Dat gesprek vindt plaats en moet de ruimte krijgen om tot gezamenlijke conclusies te komen.

Kennemerlijn

Tijdens het Algemeen Overleg van 27 oktober 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 692), in de lijst van vragen en antwoorden over het MIRT (Kamerstuk 34 550 A, nr. 20), het Algemeen Overleg OV van 8 december 2016 en bij

andere gelegenheden zijn er vanuit uw Kamer diverse vragen gesteld over de Kennemerlijn. Ik heb toegezegd hierop terug te komen.

Vanuit de regio zijn er klachten over te korte en daardoor te drukke treinen, over het aantal treinen in de dienstregeling en over het overleg tussen NS en de regio. Ook hier geldt dat het aan NS is om binnen de kaders van de concessie te zoeken naar optimalisatie van de dienstregeling tegen de achtergrond van de reizigersvraag en daarover het overleg te voeren met de regio. In het AO van 27 oktober heb ik toegezegd dat ik zou verifiëren of dat overleg in de regio ook daadwerkelijk plaats vindt. Waarbij ik tevens heb gesteld dat de conclusie ook kan zijn dat er wel degelijk overleg is, maar dat partijen niet content zijn met de uitkomst.

De start van de discussie rond de Kennemerlijn is gelegen in het ontwerp van de dienstregeling 2015. NS had indertijd plannen de dienstregeling op de Kennemerlijn te versoberen en deze daarmee beter aan te laten sluiten bij de marktvrage. De aanleiding daarvoor was de stagnatie en daling van de reizigersaantallen (ook in de spits) en een lage bezetting (tot minder dan 10% in de daluren). Nadat er veel onvrede ontstond over deze plannen heeft NS met decentrale overheden en consumentenorganisaties overlegd over aanpassing. Dit heeft geleid tot een gematigde versobering in de dienstregeling 2016. Regionale partijen vonden destijds de aangepaste versobering weliswaar een hard gelag voor de bereikbaarheid in de regio, maar ook begrijpelijk gezien de feiten over de reizigersaantallen (met name in de daluren).

Onlangs is onder regie van de provincie Noord-Holland samen met de betreffende gemeenten en NS een proces in gang gezet om de bus en de trein in de regio beter op elkaar aan te sluiten en door de combinatie met deze OV-netwerken de bereikbaarheid in de regio te verbeteren. Partijen verwachten dat er meerwaarde te behalen is in een betere afstemming van trein en het hoogwaardig OV-netwerk in de provincie. De regio heeft daarom als onderdeel van de OV-knooppuntontwikkeling binnen het programma «Maak Plaats!» onder regie van de provincie begin 2016 een Corridordialoog Kennemerlijn in het leven geroepen, waarin de provincie en de gemeenten langs de Kennemerlijn met diverse maatschappelijke organisaties en met NS over vraagstukken op het gebied van ruimtelijke ordening en openbaar vervoer spreken. Hierbij wordt ook het bovengenoemde OV-vraagstuk ter hand genomen. Daarnaast zal NS op 21 december a.s. opnieuw met de gemeenten in gesprek treden om aan de regio toe te lichten hoe zij met de knelpunten op de Kennemerlijn omgaat. Ik steun de provincie bij het initiatief van de corridordialoog en zal het resultaat daarvan monitoren via de OV en Spoortafels. Ik hoop dat dit voor een volgende dienstregeling verbeteringen in de deur-tot-deur reis met zich mee gaat brengen.

Op de korte termijn biedt dit echter nog geen antwoord op het probleem van te korte en daardoor te volle treinen. Uit de analyses van NS blijkt dat de geplande capaciteit op de Kennemerlijn voldoende is, maar dat al geruime tijd meer dan gemiddeld de treinen op deze lijn niet in de geplande samenstelling rijden. Dat wil zeggen dat er te vaak een te korte trein rijdt. Het toevoegen van extra treinen aan de geplande inzet in de spits heeft dus geen zin. NS moet er voor zorgen dat ze haar planning goed uitvoert en dat de juiste trein met de juiste lengte komt voorrijden, zodat de reizigers niet in een te volle trein worden vervoerd. Daarom heb ik met NS afgesproken dat NS bij de dagelijkse opstart van de dienstregeling extra aandacht heeft voor de juiste samenstelling van de treinen op de Kennemerlijn. Ik zal daar in het kader van het maatregelenpakket tegen volle treinen op toezien.

- De dienstregeling 2017 bevat voor de regio ook een aantal verbeteringen:
- Naar aanleiding van een advies van de consumentenorganisaties rijdt NS extra Intercity's tussen Alkmaar en Schagen in de ochtend- en avondspits, die aansluiten op de Intercity van en naar Haarlem.
 - Reizigers ten noorden van Alkmaar die richting Haarlem reizen, kunnen in Alkmaar snel overstappen vanuit de Intercity Schagen – Alkmaar op de Intercity richting Haarlem (en in de avondspits in de andere richting).
 - De Sprinters Alkmaar-Haarlem staan niet meer lang stil in Uitgeest waardoor de reistijd korter wordt. Zo wordt Castricum–Haarlem 29 minuten (was 33 minuten) en Haarlem–Castricum ook 29 minuten (was: 35 minuten)
 - De spitsintercity's Alkmaar-Haarlem stoppen mede op verzoek van de regio vanaf december 2016 weer in Heiloo en Castricum. Hiermee kunnen de reizigers vanaf deze stations in de spits sneller van en naar Haarlem reizen. Ook verbetert de verdeling van de vervoerscapaciteit op dit traject. De verwachting van NS is dat dit zal leiden tot minder drukke treinen.

NS verwacht dat de reizigers zich met de nieuwe dienstregeling beter verdelen over Sprinters en Intercity's, waardoor de drukte in de Sprinters op de Kennemerlijn minder wordt. NS zal dit monitoren. In de loop van volgend jaar kan ik u desgewenst over het resultaat hiervan en over de voortgang van de Corridordialoog van de regionale partijen informeren.

Zeeland

Tijdens het Algemeen Overleg van 27 oktober 2016 is ook de dienstregeling in Zeeland aan de orde gekomen en dan met name de reistijd tussen Zeeland en de Randstad.

De Intercity vanuit Zeeland naar Amsterdam blijft langer in Roosendaal staan. Dit maakt het mogelijk reizigers richting Brabant een reistijdwinst van tien minuten te bieden. De reistijd voor reizen zonder overstap van Zeeland naar Amsterdam is hierdoor langer geworden. Maar voor wie in Rotterdam overstapt op de IC direct is het verschil met de reistijd in 2011 niet meer dan zes minuten.

De langere reistijd Vlissingen – Amsterdam heeft ook te maken met de keuze in 2013 om in Zeeland alle Intercity's op alle stations te laten stoppen. Daarvoor reed er per uur één snelle Intercity en één stoppende Intercity waardoor de kleinere stations slechts één keer per uur een trein hadden. Deze keuze is in samenspraak met de regio gemaakt. Het is niet mogelijk naar deze situatie terug te gaan, omdat de huidige vervoerconcessie voorschrijft dat ook de kleine Zeeuwse stations twee keer per uur bediend worden. In de regio is niet voldoende vraag uit de markt om, naast de snelle en de stoppende Intercity, ook nog een Sprinter te rijden.

NS heeft dit alles toegelicht in een gesprek met de regio (provincie, Rover, Connexxion) op 23 mei 2016. Op 14 december 2016 is er een vervolgsprek geweest over mogelijkheden om in de dienstregeling 2018 verbeteringen aan te brengen voor Zeeland. NS heeft enkele varianten geschetst en informatie gedeeld over de achterliggende marktanalyses en maatschappelijke baten. Partijen zijn het erover eens welke variant op korte termijn het meeste perspectief biedt.

Het gaat om het invoegen van enkele extra Intercity's in de spitsuren. Deze variant zal resulteren in een reistijdverbetering tussen Zeeland en de Randstad. NS heeft het voornemen deze variant in januari voor advies voor te leggen aan de consumentenorganisaties in het Locov en

vervolgens ter besluitvorming aan de directie, mits de impact op de materieel- en personeelsplanning en daarmee de kosten voor NS niet te hoog oplopen. Na een positief besluit zal NS op verzoek van de regionale partijen bezien of deze oplossing misschien al in de loop van 2017 ingevoerd kan worden, bijvoorbeeld bij de start van het nieuwe schooljaar. Daarbij hecht ik er aan te benadrukken dat NS ook naar de toekomst toe blijft zoeken naar optimalisaties in de dienstregeling richting Zeeland en daarover in gesprek blijft met de regio.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma