

Vergaderjaar 2014–2015

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 570

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2014

In het najaar van 2013 heb ik een aantal mondelinge¹ en schriftelijke² vragen vanuit uw Kamer beantwoord over het ongepland overslaan van stations door NS. In de antwoorden heb ik toegelicht waarom NS er soms voor kiest stations over te slaan. In de brief staat ook dat van NS en ProRail verwacht wordt dat zij verbeteringen realiseren: enerzijds verbeteringen waardoor het overslaan van stations minder vaak nodig is en anderzijds in de informatievoorziening aan reizigers en concessieverlener over de gevallen waarin dit toch nog gebeurt. Deze brief geeft de huidige stand van zaken weer.

Achtergrond en reden

Het overslaan van stations is een bijsturingmaatregel die NS inzet als er grote vertragingen dreigen. Er zijn verschillende bijsturingmaatregelen. Per geval beslist NS welke bijsturingmaatregel de beste is. Daarbij spelen aspecten een rol als het tijdstip van de dag, de dag van de week, alternatieven voor de reizigers, weersomstandigheden, etc. NS slaat alleen stations over als NS de overtuiging heeft dat dit minder hinder voor de reizigers oplevert dan de alternatieven. Feit blijft dat het overslaan van stations vervelend is voor de getroffen reizigers.

Bij mijn schriftelijke antwoorden heb ik overzichten gevoegd die duidelijk maken welke stations NS in de jaren 2010 t/m 2013 hoe vaak heeft overgeslagen. Omdat het overzicht over 2013 in november van dat jaar is opgesteld, kon het nog niet de cijfers voor geheel 2013 bevatten. Als bijlage bij deze brief treft u het complete overzicht aan over 2013³.

¹ Vragenuur 15 oktober 2013, Handelingen II 2013/14, nr. 13, item 3.

² Zie mijn brief van 27 november 2013, Aangangsel Handelingen II 2013/14, nr. 605

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Uit analyse van de cijfers blijkt dat het overslaan van stations vooral voorkomt op enkele trajecten. Dit heeft te maken met specifieke omstandigheden op die trajecten.⁴

Verbeteringen

NS en ProRail hebben verschillende verbeteringen in gang gezet waardoor het overslaan van stations minder vaak nodig is. Ze geven hierbij specifieke aandacht aan de stations die het vaakst worden overgeslagen. Verder is de informatievoorziening aan reizigers en concessieverlener over de gevallen waarin het overslaan van stations toch nog gebeurt, verbeterd.

De meeste maatregelen (bijvoorbeeld aanpassing van de infrastructuur) resulteren in aanpassingen in de dienstregelingen voor de komende jaren en hebben dus niet al in 2014 tot zichtbare effecten geleid. De stand van zaken rond een aantal verbeteringen is als volgt.

Nijmegen-Arnhem

De stations Nijmegen Lent, Elst en Arnhem Zuid, alle gelegen tussen Nijmegen en Arnhem, worden het vaakst overgeslagen. Ze worden op dit moment bediend door de Intercity op de corridor Roosendaal-Nijmegen-Arnhem-Zwolle (de IJssellijn). Deze corridor is bovengemiddeld vertragingsgevoelig, onder meer door de lengte van de corridor, het aantal kruisingen en het bestaan van enkele enkelsporige baanvakken op deze corridor.

ProRail heeft inmiddels een keervoorziening aangelegd bij station Wijchen. Daardoor kan en zal NS de treindienst tussen Arnhem en Wijchen uitbreiden. In de dienstregeling 2016 zal de Intercity niet meer stoppen op de drie stations tussen Nijmegen en Arnhem. In plaats daarvan gaat NS elk kwartier een Sprinter rijden. Het overslaan van stations tussen Arnhem en Nijmegen door de Intercity is dan niet meer aan de orde en de stations worden bediend door de Sprinter.

Utrecht Centraal (DoorStroomStation Utrecht, DSSU)

Ook station Utrecht Overvecht wordt relatief vaak overgeslagen. Dit heeft te maken met het feit dat op het traject Utrecht-Hilversum de punctualiteit erg belangrijk is voor het totale hoofdrailnet (er ontstaat al snel olievlekwerking) en met het feit dat er op station Utrecht Centraal een zeer beperkte tijd is om treinen te keren. Door herstructurering van de wissels rond Utrecht (onderdeel van het lopende project DSSU) kan en zal NS de treindienst sneller en robuuster maken, waardoor er minder punctualiteitsproblemen zullen zijn en het overslaan van stations minder vaak nodig is. De betreffende aanpassing van de dienstregeling leidt naar verwachting vanaf 2016 tot verbetering.

Be- en bijsturing van de toekomst

ProRail en NS hebben ten behoeve van de lange termijn spooragenda gezamenlijk een operationeel spoorconcept uitgewerkt, als basis voor een meerjarige verbeteraanpak. In dat kader werken ze aan de be- en bijsturing van de toekomst. Daarmee moet de impact van verstoringen op het treinverkeer drastisch worden verminderd en moet de treindienst sneller opstarten na een grote verstoring. De klant (zowel reizigers als verladers) moet tijdig een betrouwbaar handelingsperspectief worden geboden; «rijden wat is beloofd» in verstoorde situaties. Een van de onderdelen die deel uitmaken van de be- en bijsturing van de toekomst

⁴ Idem.

zijn de zogenaamde «voorgedefinieerde maatregelen». Vooraf gedefinieerde maatregelen beschrijven de afhandeling van grote verstoringen en voorkomen dat kleine afwijkingen grote verstoringen worden.

De be- en bijsturing voor de toekomst onderscheidt vijf typen van vooraf gedefinieerde maatregelen, die toepasbaar zijn op verschillende afwijkingen. Met behulp van deze oplossingen kunnen grote afwijkingen (bijvoorbeeld door een versperring) effectief worden opgelost en kan bij kleinere afwijkingen «olievlekwerking» worden voorkomen. Denkt u daarbij aan aangepaste dienstregelingen, standaard maatregelen voor versperringen en een kaderstellende aanpak bij de vertraging van treinen. De voorgedefinieerde maatregelen zullen ervoor gaan zorgen dat besluitvorming rond de afhandeling van dienstregelingszaken sneller, efficiënter en transparanter verloopt. Dit zal zeker ook bijdragen aan een betere besluitvorming en sturing met betrekking tot het overslaan van stations.

Reisinformatie

Ik vind het belangrijk dat NS de reizigers niet verrast met het overslaan van stations. NS moet de reizigers op stations en in treinen indien mogelijk altijd tijdig informeren, zodat zij de mogelijkheid hebben hun reis aan te passen. Het informeren van de betrokken reizigers gebeurt via de omroep in de trein en via de omroep en de schermen op het station (zowel de stations van waar de betreffende treinen vertrekken als de stations die ze zullen overslaan), zoveel mogelijk vóór het vertrek van de trein.

Het informeren van de reizigers is aanvullend op het omroepen verbeterd door het gebruik van de beeldschermen in de treinen. Als op een station niet wordt gestopt, en dit is vroegtijdig bekend en in de last-minute planning van NS verwerkt, dan wordt dit station nu ook niet meer getoond op de beeldschermen in de trein. De beeldschermen in Intercity's beschikten al geruime tijd over de meest actuele reisinformatie en recent zijn ook de beeldschermen van de SLT Sprinters voorzien van actuele reisinformatie. Deze treinen worden vaak ingezet op de trajecten waar stations worden overgeslagen.

Transparantie

Ik heb NS erop aangesproken dat het bedrijf transparant moet zijn. Ik heb met NS de afspraak gemaakt dat het bedrijf mij jaarlijks een overzicht levert met cijfers over het overslaan van stations en daarbij een toelichting geeft op de trajecten waar deze bijsturingsmaatregel het meest wordt getroffen. Begin 2015 ontvang ik het overzicht over 2014. Ik zal dit overzicht aan u verstrekken.

In het kader van de nieuwe vervoerconcessie heb ik meer in het algemeen met NS gesproken over transparantie en het openbaar maken van informatie via de NS-website. Het aantal overgeslagen stations is daarbij benoemd als een van de informatie-indicatoren waar NS per 1 januari 2015 over moet publiceren, op totaalniveau en gedifferentieerd naar stations.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld