

Vergaderjaar 2017–2018

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 734

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 december 2017

Op 10 december 2017 gaat de dienstregeling 2018 voor het hoofdrailnet in. Deze bevat voor veel reizigers verbeteringen ten opzichte van de dienstregeling 2017. Onder meer dankzij de tienminutentrein op de A2-corridor kunnen reizigers dagelijks van circa 130 extra treinen gebruik maken en verbetert het spoorproduct door de hogere frequenties, meer rechtstreekse verbindingen en een grotere kans op een zitplaats. Daar waar reizigers er in reistijd op achteruit gaan, heeft NS in samenwerking met ProRail en andere vervoerders geprobeerd de negatieve gevolgen te beperken, onder andere door de inzet van extra treinen in de randen van de spits. Per saldo beschouw ik de nieuwe dienstregeling als een verbetering voor de reizigers.

Op 15 juni 2017 heeft de toenmalige staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu uw Kamer geïnformeerd over de stand van zaken rond de dienstregeling 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 719). In vervolg op deze brief wil ik u over een aantal zaken nader informeren. Ik begin met de dienstregeling als geheel en ga daarna in op een aantal specifieke situaties, waaronder een toezegging inzake de dienstregeling rond Dordrecht uit het AO van 22 juni 2017 (zie Kamerstuk 29 984, nr. 728).

Dienstregelingsproces

Als vervoerder op het hoofdrailnet is NS verantwoordelijk voor de totstandkoming en optimalisatie van de dienstregeling. De dienstregeling moet daarbij voldoen aan de voorschriften in de vervoerconcessie over zaken als het minimum bedieningsniveau, het inspelen op de marktvrage, het zorgvuldig overleggen met decentrale overheden en consumentenorganisaties en het transparant onderbouwen van keuzes. Binnen deze kaders is NS zelf verantwoordelijk voor de dienstregeling en voor de keuzes en afwegingen daarin.

Elk jaar proberen NS en ProRail in samenwerking met de andere vervoerders op het spoor verbeteringen te realiseren en verslechtingen te repareren. Het doel is elk jaar om meer reizigers te kunnen vervoeren en een plek te geven aan de groei van het goederenvervoer. Het streven is daarom steeds de deur-tot-deur reis te verbeteren, bijvoorbeeld door betere aansluitingen, kortere reistijden, betere materieelinzet, nieuwe infrastructuur, hogere frequenties of meer treinen. Zo wordt het OV aantrekkelijker en comfortabeler voor de reizigers.

De motie van de leden Bisschop (SGP) en Ziengs (VVD)¹ verzoekt de regering de bereikbaarheid van kleinere steden als aandachtspunt richting de NS mee te nemen, onder meer in de toekomstige concessieverlening en het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 (Kamerstuk 23 645, nr. 640). Zoals ik heb toegezegd tijdens het debat, heb ik dit onderwerp bij NS onder de aandacht gebracht. Ik heb hen gevraagd – ook in de komende jaren – in hun dienstregelingsontwerp aandacht te houden voor de bereikbaarheid van kleine steden en met de regio en het bijbehorende achterland het gesprek aan te gaan over wat kan en wat niet kan. NS heeft laten weten dit te zullen doen. In het OV toekomstbeeld wordt tevens het belang van een goede verbinding voor middelgrote steden onderschreven. Samen met de regio's geven we hier de komende periode invulling aan. Dit vormt mede de basis voor de toekomstige concessieverlening. Daarmee beschouw ik de motie als afgedaan.

Wijzigingen in de dienstregeling 2018

In de dienstregeling 2018 verbetert NS opnieuw de deur-tot-deur reis. Er komen meer treinen, hogere frequenties en meer rechtstreekse verbindingen. Enkele belangrijke wijzigingen:

- Introductie van de tienminutentrein: zeven dagen per week elke tien minuten een Intercity tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven en op werkdagen tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum in de spits in de spitsrichting meer Sprinters.
- Er komen extra treinen tussen Meppel en Leeuwarden.
- In de spits wordt – in de drukste richting – de reistijd tussen de Zeeuwse steden en de Randstad een kwartier korter.
- In de avonduren en weekenden rijden er meer Intercity's van Utrecht Centraal naar Eindhoven, Schiphol Airport en Nijmegen.
- Op zondag rijden vier in plaats van twee Intercity's per uur tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal.
- Er komt een rechtstreekse trein van Enkhuizen naar Utrecht en verder naar Eindhoven en Heerlen.

Op 27 oktober 2017 is NS gestart met het informeren van de reizigers over de nieuwe dienstregeling voor 2018. Dit gebeurt onder andere op stations, via de website www.ns.nl/reisinformatie/nieuwe-dienstregeling en via de NS Reisplanner.

In totaal gaan er in de dienstregeling 2018 per werkdag zo'n 130 extra treinen rijden: ongeveer 80 Sprinters en 50 Intercity's. Veel reizigers profiteren van deze uitbreidingen, onder meer doordat de drukte in de treinen hierdoor zal afnemen.

Een andere manier om dat te bereiken is door in gesprek te gaan met bedrijven over flexibele werktijden en met scholen over roosteraanpassingen. Zo hebben onderwijsinstellingen in Zwolle een verschuiving van het rooster toegepast om bij te dragen aan het spreiden van de tijden

¹ Nader gewijzigde motie met Kamerstuk 34 775 XII, nr. 61, motie van de leden Bisschop en Ziengs over intercityverbindingen

waarop gereisd wordt. In Nijmegen bestaat de intentie om dit in het nieuwe collegejaar 2018/2019 eveneens te gaan doen en ook in Utrecht wordt hierover gesproken. Ik vind dit goede ontwikkelingen.

Tienminutentrein op de corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven

De belangrijkste wijziging in de dienstregeling 2018 van NS is de introductie van een hoogfrequente treindienst op een van de drukste spoorverbindingen in het land: de corridor Amsterdam – Utrecht – Den Bosch – Eindhoven (de zogeheten A2 corridor). Dit komt voort uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Op de A2-corridor gaat in beide richtingen elke tien minuten een Intercity rijden, en daarnaast tijdens de spits in de spitsrichting tussen Utrecht en Houten Castellum elke tien minuten een Sprinter. Het verbeterde en nieuw aangelegde spoor rond station Utrecht Centraal wordt door deze uitbreiding benut. De nieuwe dienstregeling biedt ongeveer 40.000 Intercity-reizigers een hogere frequentie van en naar de Intercity-stations tussen Amsterdam Centraal en Eindhoven. Daardoor hebben reizigers op dit traject meer kans op een zitplaats.

Vooraf rond Den Bosch zijn er in verband met de tienminutentreindienst op de A2-corridor diverse aanpassingen in de dienstregeling gedaan. Zo zijn de vertrektijden en vertrekperrons van veel treinen aangepast. Ook komen er rond Den Bosch meer rechtstreekse Sprinterverbindingen, bijvoorbeeld tussen Dordrecht en Arnhem en in de spits tussen Oss en Deurne. En de reistijd van de Sprinter tussen Eindhoven en Den Bosch wordt zeven minuten korter.

Om zo goed mogelijk te zijn voorbereid op de invoering van de tienminutentrein en dit vanaf de introductie een succes te laten zijn, hebben NS en ProRail vanaf september elke woensdag op de A2-corridor een dienstregeling met de tienminutentrein gereden. De ervaringen op de testdagen zijn tot nu toe positief. NS en ProRail hebben dankzij de testdagen veel kleine problemen opgelost en nieuwe inzichten opgedaan. Dit geeft vertrouwen voor de structurele invoering van de tienminutentrein (Intercity's en Sprinters) in de dienstregeling 2018.

In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is voorzien dat er in de toekomst, zodra het mogelijk is, ook op andere corridors meer reizigers-treinen gaan rijden en er meer ruimte voor het goederenvervoer zal worden geboden.

Geldermalsen en Tiel

Helaas betekent de invoering van de tienminutentrein op de A2-corridor dat er voor een beperkte groep reizigers langere overstaptijden ontstaan op de stations Tiel en Geldermalsen. Mijn ambtsvoorganger heeft op 2 oktober 2017 Kamervragen hierover beantwoord (Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 68).

In Geldermalsen zijn er ongeveer 500 reizigers per dag voor wie de aansluiting vanuit Tiel richting Den Bosch beter wordt, waardoor de reistijd met 16 respectievelijk 15 minuten (afhankelijk van de richting) afneemt. Hier staat tegenover dat ongeveer 200 reizigers per dag in Tiel te maken krijgen met een slechtere aansluiting, waardoor de reistijd met 18 respectievelijk 19 (afhankelijk van de richting) minuten toeneemt. Een deel van de reizigers stapt zowel in Tiel als Geldermalsen over en heeft per saldo ongeveer een even lange reistijd.

NS en ProRail zijn in overleg met de provincie en de regionale vervoerder Arriva om te bezien wat er mogelijk is aan verbeteringen in volgende dienstregelingen. Daarbij kijkt men zowel naar de dienstregelingen van de betrokken vervoerders als naar de infrastructuur. Zo bekijkt ProRail op verzoek van de regio Rivierenland of het mogelijk is het nieuwe oostelijke perron van station Geldermalsen eerder op te leveren. Mijn beeld is dat alle partijen hun uiterste best doen, maar dat het nog niet zeker is dat dit tot een oplossing zal leiden.

Dordrecht

Tijdens het AO Spoor van 22 juni 2017 (Kamerstuk 29 984, nr. 728) kwam onder meer de bediening van en de reistijden van en naar station Dordrecht aan de orde. Vanuit de Kamer kwam de wens naar voren om na te gaan of er in de dienstregeling 2018 iets gedaan zou kunnen worden aan de veranderingen die in de dienstregeling 2017 rond Dordrecht waren doorgevoerd. De vorige Staatssecretaris heeft toegezegd hier schriftelijk op terug te komen. Dat doe ik bij dezen.

Met de dienstregeling 2017 is er veel veranderd. In de dienstregeling rond Dordrecht gaat het om onder meer:

- De Intercity Den Haag-Eindhoven is circa tien minuten versneld doordat deze over de HSL rijdt en hierdoor niet meer stopt in Dordrecht. In totaal profiteren hiervan ongeveer 12.000 reizigers per dag. Door de drukte op het spoor tussen de Brabantse steden en rond de Moerdijkbrug is het volgens NS helaas niet mogelijk alle treinen optimaal te laten aansluiten. Door het vervallen van de rechtstreekse Intercity vanuit Dordrecht naar Tilburg en Eindhoven hebben ongeveer 4.000 reizigers per dag een overstap en/of een langere reistijd gekregen. Ter compensatie rijdt met subsidie van mijn ministerie in de dienstregeling 2017 en 2018 één keer per uur een Intercity naar Breda ter compensatie van het verlies van de Intercity naar Eindhoven (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 2139).
- NS heeft ervoor gekozen om de Sprinter Dordrecht-Breda door te laten rijden naar Tilburg en Den Bosch. Hierdoor heeft ongeveer zestig procent van de Intercity-reizigers tussen Dordrecht en Brabant een directe reismogelijkheid behouden. Door deze aanpassing van de Sprinter zijn ook enkele nieuwe rechtstreekse verbindingen ontstaan. Vanaf de dienstregeling 2018 rijdt deze Sprinter na Den Bosch door naar Oss, Nijmegen en Arnhem.
- Verder zijn op station Dordrecht de aansluitingen voor reizigers die overstappen vanuit Gorinchem (MerwedeLingelijn) richting Rotterdam verbeterd.

NS meldt dat er in de dienstregeling 2018 rond Dordrecht vrijwel niets verandert ten opzichte van 2017.

NS heeft kennisgenomen van de zorgen die in de Kamer leven over de bediening van Dordrecht en heeft de situatie opnieuw bekeken. NS deelt de mening dat de situatie rond Dordrecht op dit moment niet voor alle reizigers optimaal is. Maar volgens NS is de nieuwe dienstregeling binnen de huidige mogelijkheden de beste keuze. Tijdens de nadere uitwerking van komende dienstregelingen zal NS opnieuw zoeken naar optimalisaties. NS blijft daartoe met de regio in gesprek om samen tot een zo goed mogelijk aanbod te komen.

IC Brussel en Eurostar

Het aanbod op de HSL-Zuid zal komende periode worden uitgebreid met de IC Brussel. Zoals op 16 oktober 2017 toegezegd bij de aanbidding van Voortgangsrapportage 40 HSL-Zuid (Kamerstukken II, 2017/2018, 22 026

nr. 498) zal ik uw Kamer uiterlijk bij de aanbidding van het vervoerplan 2018 informeren over het moment waarop de IC Brussel over de HSL-Zuid en Lijn 4 gaat rijden. De IC Brussel blijft in de tussentijd rijden via het reguliere traject via Roosendaal tussen Amsterdam en Brussel.

De precieze startdatum voor de Eurostar is momenteel nog niet bekend. Deze is onder meer afhankelijk van toelatingsprocedures, tests en overleg tussen partijen. Zoals vermeld bij Voortgangsrapportage 40 HSL-Zuid zal ik uw Kamer zo spoedig mogelijk informeren over het moment van introductie.

Kennemerlijn

De afgelopen jaren is regelmatig aandacht geweest voor de capaciteit die NS in de dienstregeling aanbood op de Kennemerlijn (Alkmaar – Uitgeest – Haarlem – Amsterdam Centraal). NS heeft hierover in de regio intensief overlegd met overheden en consumentenorganisaties. NS heeft maatregelen genomen gericht op het beter rijden conform planning, het voorkomen van uitval en monitoring van de uitvoering. Daarnaast heeft NS tussentijds een aanpassing gedaan in de dienstregeling 2017. Dit alles heeft op deze lijn geleid tot minder volle treinen en een verbetering van de punctualiteit.

Vervolgens heeft NS, in goed overleg met de regio, besloten om per dienstregeling 2018 een extra Intercity per dag in te zetten in de ochtendspits van Alkmaar naar Haarlem en een extra Intercity in de middagspits van Haarlem naar Alkmaar. De regio heeft hier positief op gereageerd. Mijn indruk is dat partijen constructief met elkaar in gesprek zijn en dat ze zich inspannen om in goed overleg tot verbeteringen te komen.

Zeeland

Met de dienstregeling 2017 nam de reistijd tussen Zeeland en de Randstad toe. De Intercity vanuit Zeeland naar Amsterdam blijft sindsdien langer in Roosendaal staan. Dit maakte het mogelijk om reizigers richting Brabant een reistijdwinst van tien minuten te bieden. NS heeft de verbeteropties voor een kortere reistijd richting Amsterdam onderzocht en besproken met de provincie, Rover en Connexxion. Vanaf de start van de dienstregeling 2018 zal NS in de ochtendspits twee extra Intercity's gaan rijden van Vlissingen naar Roosendaal, die onderweg alleen stoppen in Middelburg, Goes en Bergen op Zoom. In Roosendaal worden deze Intercity's gekoppeld aan de bestaande Intercity's naar Amsterdam Centraal. Daarmee boeken reizigers uit Vlissingen in de spits een reistijdwinst van ongeveer 18 minuten. In de middagspits zullen twee extra Intercity's rijden van Roosendaal naar Vlissingen. Alle partijen zien dit als een verbetering.

Besteding reizigersfonds

Zoals bekend zal NS de boete voor de achterblijvende prestaties op de HSL-Zuid gebruiken om reizigers op de HSL-Zuid tegemoet te komen (Kamerstuk 29 984, nr. 730). Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik gemeld dat NS het reizigersfonds na overleg met de consumentenorganisaties in het Locov zal gebruiken om de toeslag op de IC direct in de daluren tijdelijk af te schaffen. Vanaf de start van de nieuwe dienstregeling t/m 28 februari 2018 zal er tijdelijk geen toeslag gelden op werkdagen tussen 9.30 en 16.00 uur en tussen 19.00 en 6.30 uur, alsmede in het weekend gedurende de hele dag. De toeslag in de spits en het half uur daarna blijft, om grotere drukte met extra overlast voor de reizigers te

voorkomen. Mensen die een doorlopend jaarabonnement «Altijd Toeslag-vrij» hebben krijgen € 100 terug. NS spant zich in om ook ex-abonnementhouders te benaderen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer