

Vergaderjaar 2017–2018

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 769

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 mei 2018

In december 2018 treedt de dienstregeling 2019 in werking. Daartoe hebben alle spoorvervoerders op 9 april 2018 hun capaciteitsaanvragen 2019 bij ProRail ingediend. NS heeft capaciteit aangevraagd voor het hoofdrailnet. Met deze brief informeer ik u over de dienstregeling 2019 voor het hoofdrailnet. Eerst schets ik u het reguliere dienstregelingsproces. Vervolgens benoem ik een aantal specifieke zaken in het huidige beeld van de dienstregeling 2019, die zal ingaan in december 2018.

Het dienstregelingsproces

Elk jaar voeren spoorvervoerders wijzigingen in de dienstregeling door. NS is verantwoordelijk voor de dienstregeling op het hoofdrailnet. Deze dienstregeling moet voldoen aan de voorschriften en randvoorwaarden in de vervoerconcessie over zaken als het minimum bedieningsniveau, het voldoen aan de vervoervraag, het zorgvuldig overleg met decentrale overheden en consumentenorganisaties en het transparant onderbouwen van keuzes. Binnen deze kaders is NS vrij in het maken van de dienstregeling en van de keuzes en afwegingen daarin. De dienstregeling moet daarbij vanzelfsprekend passen op de beschikbare infrastructuur, moet maakbaar zijn met het beschikbare personeel en materieel en moet voldoende robuust en betrouwbaar zijn. Waar nodig werkt NS bij het maken van de dienstregeling samen met ProRail en andere vervoerders.

Het ontwerpen van de optimale dienstregeling is altijd een complexe puzzel. Er moeten belangen tegen elkaar worden afgewogen: van verschillende (groepen) reizigers, regionale overheden, omwonenden, bedrijven en scholen, enzovoort. Aanpassingen die voor de ene groep reizigers een verbetering zijn, zijn soms voor een andere groep een verslechtering. Bij het maken van afwegingen en keuzes streeft NS ernaar om zo groot mogelijke verbeteringen voor zo veel mogelijk reizigers te realiseren met zo beperkt mogelijke verslechtingen voor zo min mogelijk reizigers.

Enkele jaren vóór de daadwerkelijke invoering van een nieuwe dienstregeling begint NS met de voorbereiding. In de loop van het proces overlegt NS regelmatig met regionale overheden en consumentenorganisaties. Uiteindelijk vraagt NS elk jaar in januari over de voorgenomen dienstregeling ook formeel hun zienswijze en advies. Mede op basis daarvan vraagt NS elk jaar in april bij ProRail capaciteit aan.

ProRail moet de beschikbare capaciteit vervolgens verdelen over de diverse personen- en goederenvervoerders en werkzaamheden voor aanleg en onderhoud van de infrastructuur, waarvoor buitendienststellingen en capaciteit voor aannemers nodig zijn. Vanaf april overlegt ProRail met alle partijen over eventuele conflicterende aanvragen en mogelijke oplossingen. In augustus maakt ProRail de definitieve verdeling van capaciteit over alle vervoerders en werkzaamheden bekend. ProRail past daarbij de regels voor de capaciteitsverdeling toe die zijn vastgelegd in een AMvB. De vervoerders kunnen op basis van het besluit hun dienstregeling tot in detail uitwerken en de reizigers informeren. In december gaat de nieuwe dienstregeling in, in het grootste deel van Europa op hetzelfde moment.

De dienstregeling 2019 voor het hoofdrailnet

De door NS ingediende dienstregelingsaanvraag voor 2019 bevat minder veranderingen dan in 2017 en 2018, toen er veel en ingrijpende wijzigingen waren. De belangrijkste punten in de aangevraagde dienstregeling 2019 zijn hieronder beschreven.

Utrecht–Gouda–Zoetermeer

In het voorjaar van 2018 is de nieuwe spoorbrug bij Utrecht over het Amsterdam-Rijnkanaal in gebruik genomen. De oude brug wordt nu verhoogd en stiller gemaakt. In de loop van 2018 wordt hierdoor het hele traject Woerden–Utrecht Centraal–Houten viersporig. Het oplossen van een tweesporig knelpunt maakt de dienstregeling stabiel en maakt bovendien verbeteringen mogelijk in de dienstregeling tussen Utrecht en Gouda. Zo worden in 2019 de reistijden van veel reizen tussen Gouda en Utrecht Centraal en tussen Woerden en Den Haag Centraal/Rotterdam Centraal korter, gaan de acht Intercity's per uur tussen Gouda en Utrecht Centraal en vice versa beter verdeeld over het uur rijden en ontstaan er meer reismogelijkheden tussen Gouda Goverwelle en Den Haag Centraal/Rotterdam Centraal.

Bij de start van de dienstregeling 2019 neemt NS het nieuwe station Lansinger-land-Zoetermeer (voorheen: BleiZo) in gebruik. Hier stopt vier keer per uur de Sprinter Den Haag Centraal–Gouda en wordt een goede aansluiting geboden op RandstadRail naar onder meer Zoetermeer Centrum West en Leidschendam-Voorburg en op verschillende buslijnen, waardoor een nieuw regionaal OV-knooppunt ontstaat.

Dordrecht

Mede naar aanleiding van de motie Jetten en Van der Graaf (Kamerstuk 29 984, nr. 746) ben ik met de regionale overheden in overleg over de verbetering van de verbinding tussen Dordrecht en Brabant na het vervallen van de intercity's via Dordrecht naar Breda. Zoals bij uw Kamer bekend heeft eerder onderzoek naar de logistieke en financiële ruimte voor het realiseren van een verbetering in de verbinding tussen Dordrecht en Brabant de afgelopen jaren niet tot rendabele en inpasbare resultaten geleid. Dit heeft onder andere te maken met de huidige vervoersvraag en de drukke bezetting van het spoor op het traject bij Dordrecht. In lijn met

de motie heb ik NS gevraagd om in afstemming met lenW en de regio te zoeken naar mogelijke – meer creatieve – verbeteringen voor de periode 2020–2024. Hiervoor zijn verschillende varianten voor de verbetering in de sprinter- en intercitydiensten in beeld die momenteel verder uitgewerkt worden. In afwachting van de resultaten van dit onderzoek van NS heb ik besloten de pendeldienst tussen Dordrecht en Breda in 2019 door te blijven zetten in de spitsuren¹ met sprintermaterieel. Hiervoor heb ik € 0,8 miljoen gereserveerd en heeft NS zich bereid verklaard om ook een aandeel in de kosten van de pendeldienst op zich nemen. De gekozen variant van de pendeldienst sluit het best aan bij de huidige vervoersvraag op deze verbinding. In combinatie met de afspraak dat voor de periode 2020–2024 wordt gezocht naar de verbetering van het integrale OV-aanbod in de regio, ben ik in goed overleg met de betrokken overheden tot deze tussenoplossing voor 2019 gekomen. In overleg met hen geef ik ook invulling aan de afspraken uit het Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) om een quick scan uit te voeren naar de mogelijke decentralisatie van o.a. de sprinterlijn Dordrecht–Breda (mede in relatie tot de Merwede-Lingelijn). Die uitkomsten worden in het najaar verwacht. Parallel aan de reguliere MIRT-overleggen met de regio zal ik over de uitkomsten van de verschillende studies bestuurlijk met de regio in gesprek gaan. Op die manier blijf ik mij met de regionale overheden inzetten voor rendabele optimalisaties van het spoorproduct in deze regio. Ik informeer uw Kamer in het najaar over de uitkomsten van dit bestuurlijke gesprek. Ook voor de lange termijn zet ik mij gezamenlijk met de partners uit het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma «duurzame bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag» in de werkplaats Metropolaan OV, Ruimte en Duurzaamheid in voor gefaseerde versterking van het OV in samenhang met de verstedelijkingsopgave, waarin ook Dordrecht en de provincie Zuid-Holland participeren.

Meer en langere treinen op de HSL

De Intercity Amsterdam Centraal–Brussel Zuid rijdt sinds 9 april jl. over de HSL-Zuid via Breda. Vanaf dienstregeling 2019 rijdt de IC Brussel tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal niet meer gecombineerd met de Intercity Direct, maar wordt dit een aparte trein. Hiermee neemt twaalf keer per dag het aantal verbindingen tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal over de HSL toe van vier naar vijf verbindingen per uur (exclusief Thalys en Eurostar). Ook voegt NS aan deze treinen een extra rytuig toe. Hiermee neemt het aantal zitplaatsen voor reizigers toe. Bovendien vertrekt er net als in 2018 vier keer per dag een Intercity vanaf Den Haag HS naar Brussel (via Rotterdam Centraal) en terug.

Eurostar en Thalys

Samen met haar partners Eurostar en Thalys wil NS in 2019 de hogesnelheids-verbindingen met Londen en Frankrijk verder verbeteren. Zowel de introductie van de Eurostar als de nieuwe bestemmingen van Thalys leveren een belangrijke bijdrage aan de ambities van het kabinet om de trein een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor het vliegtuig.

Zoals ik uw Kamer eerder heb gemeld, rijdt Eurostar vanaf 4 april jl. twee keer per dag van Amsterdam via Rotterdam en Brussel naar Londen (Kamerstuk 29 984, nr. 762). Dit kan in 2019 verhoogd worden naar drie keer per dag. Dit is een commerciële afweging, waar Eurostar (in overleg met NS) op een later moment over besluit. Over de benodigde internationale afspraken om een directe verbinding mogelijk te maken heb ik uw

¹ Dit wil zeggen dat éénmaal per uur een pendel rijdt tussen Dordrecht en Breda (en vice versa) in de spitsuren (in zowel de ochtend- als avondspits gaat het om twee ritten per richting).

Kamer separaat geïnformeerd (Kamerstuk 29 984, nr. 739). Daarnaast zal Thalys vanaf april 2019 twee keer per dag vanuit Amsterdam via Schiphol, Rotterdam, Antwerpen, Brussel en luchthaven Charles de Gaulle naar Marne la Vallée Chessy (Disneyland Parijs) gaan rijden (Kamerstuk 29 984, nr. 762). De nieuwe bestemmingen doen volgens de berekeningen van Thalys meer recht aan de huidige wensen van internationale reizigers van en naar Nederland. Daarnaast zorgen deze nieuwe bestemmingen voor betere verbindingen met Oost- en Zuid-Frankrijk, zoals bijvoorbeeld de steden Lyon en Nice.

Amsterdam RAI en Duivendrecht

Om een veilige aan- en afvoer van reizigers naar drukbezochte beurzen in de RAI te waarborgen is het nodig tijdens deze beurzen Intercity's te laten stoppen op station Amsterdam RAI. Begin 2018 bleek dit alleen mogelijk door de stop op station Duivendrecht incidenteel te laten vervallen.

Diverse partijen, waaronder ook NS zelf, waren ongelukkig met deze maatregel. Daarom heeft NS samen met ProRail gekeken of het in 2019 mogelijk is om een extra stop op Amsterdam RAI niet ten koste te laten gaan van de reguliere stop op Duivendrecht.

Evaluatie van de Huishoudbeurs van dit jaar wijst uit dat een stop van de Intercity's op Amsterdam RAI vanuit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is en blijft. Het lijkt echter mogelijk om in 2019 zowel op Duivendrecht als ook op Amsterdam RAI te stoppen wanneer dit voor specifieke evenementen noodzakelijk is. Op deze momenten zal er dan een korter stationnement voor de Intercity's op Schiphol Airport en Amsterdam Zuid zijn. NS en ProRail studeren nog op de vraag of een dergelijke oplossing ook mogelijk is voor een soortgelijk probleem met Amsterdam Bijlmer ArenA en Amsterdam ArenA.

Verbetering patroontijden ICE Amsterdam Centraal–Frankfurt en Sprinter Uitgeest–Breukelen

De ICE en de Sprinter hebben in 2018 op het traject Amsterdam Centraal–Utrecht Centraal in de spits een ander patroon dan in het dal. Een dergelijke patroonwisseling is zowel voor de reizigers als voor de operatie van de vervoerder lastig. In 2019 krijgen beide treindiensten in spits en dal een identiek patroon. De Sprinter Uitgeest–Amsterdam Centraal zal, ook als de ICE rijdt, weer rechtstreeks doorrijden naar Breukelen.

De dienstregelingen van alle spoorvervoerders worden definitief na het capaciteitsverdelingsbesluit dat ProRail in augustus neemt. Daar zal ik u dan uiteraard over informeren.

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