

Vergaderjaar 2013–2014

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 494**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juni 2014

Het afgelopen half jaar heb ik in diverse overleggen met uw vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu gesproken over spoorgerelateerde onderwerpen. Over sommige onderwerpen heeft uw Kamer moties aangenomen. Met deze brief wil ik uw Kamer informeren over de stand van zaken met betrekking tot:

- de motie De Boer / De Rouwe over tijdig overleg tussen NS en regionale vervoerders bij aanpassingen van de dienstregelingen (Kamerstuk 29 984, nr. 456)
- de motie Van Tongeren over stopcontacten in de tweede klas treincoupe's (Kamerstuk 29 984, nr. 434)
- de motie Van Tongeren / Van Veldhoven over oplaadpalen op stations en perrons voor tablets, telefoons en laptops (Kamerstuk 29 984, nr. 451)
- mijn toezegging uw Kamer zo mogelijk vóór de zomer maar in elk geval in september te informeren over de planning van NS voor de inbouw van toiletten in treinen (Kamerstuk 32 404, nr. 72)

### **Afstemming dienstregelingen**

In aanloop naar dienstregeling 2014 zijn op een laat moment op verschillende plaatsen in het land verschuivingen in de dienstregeling van NS gebleken die leidden tot verslechterde aansluitingen met andere vervoerders. Naar aanleiding hiervan, vraagt de motie De Boer / De Rouwe (Kamerstuk 29 984, nr. 456, 29 januari 2014) mij te bewerkstelligen dat tijdig vooraf overleg wordt gevoerd tussen NS en regionale vervoerders bij aanpassingen van de dienstregelingen. In reactie op deze motie heb ik gezegd dat ik deze zie als ondersteuning van beleid. Mijn beleid is erop gericht dat iedereen samenwerkt en de reizigers centraal stelt. Dit is de kern van de Lange Termijn Spooragenda. Alle vervoerders moeten exact hetzelfde doel hebben: de reizigers bedienen. Als een

reiziger in een trein stapt, moet hij ervan kunnen uitgaan dat de vervoerders intensief samenwerken en dat hij soepel en comfortabel kan reizen.

Ik heb NS gevraagd nog eens goed te kijken naar de inrichting van het afstemmingsproces en het initiatief te nemen voor verbetering van het overleg met de andere vervoerders. De OV- en spoortafels die zijn ingesteld naar aanleiding van de LTSA kunnen hierbij een rol spelen. Om herhaling te voorkomen heeft NS een aantal interne en externe afspraken gemaakt. Zo heeft NS met ProRail afspraken gemaakt om wijzigingen die zich voordoen tijdens het proces van het maken van de dienstregeling beter te monitoren en met elkaar te delen, zodat een toets op aansluitingen vroegtijdig kan plaatsvinden. Dit moet voorkomen dat er in een laat stadium nog veel «verrassingen» ontdekt worden. NS neemt de acties en afspraken op in het proces van de totstandkoming van de dienstregeling 2016. NS zal ook de wijze waarop zij de dienstregeling tijdens grote evenementen (bijvoorbeeld Koningsdag) afstemt met andere vervoerders op korte termijn in het proces implementeren. In de nieuwe concessie heb ik bindende voorschriften opgenomen over de afstemming door NS met andere partijen.

### **Stopcontacten in de treinen en oplaadpalen op stations**

Zowel stopcontacten in de treinen als oplaadpalen op stations zijn goede ideeën om het comfort voor de reizigers te verbeteren, waar we positief naar kijken. Om een verantwoorde beslissing te kunnen nemen, is meer informatie nodig dan nu beschikbaar is.

#### *Stopcontacten*

De motie Van Tongeren (Kamerstuk 29 984, nr. 434, 3 oktober 2013) vraagt om, in samenspraak met de treinvervoerders, te zorgen voor stopcontacten in de tweede klas treincoupés bij de aanschaf en renovatie van treinen.

Ik begrijp deze wens van uw Kamer en van de reizigers. Het comfort voor de reizigers is een belangrijk onderdeel van de nieuwe vervoerconcessie. Maar zonder de kosten te kennen, kan ik in samenspraak met de vervoerders geen verantwoord besluit nemen over de uitvoering van deze motie. Daarom zal NS mij (volgens afspraak in 2015) op basis van het integrale revisieprogramma een kostenopgave geven voor de inbouw van stopcontacten in de tweede klas van de Intercity's bij aanschaf en renovatie van treinen.

#### *Oplaadpalen*

De motie Van Tongeren / Van Veldhoven (Kamerstuk 29 984, nr. 451, 29 januari 2014) vraagt mij of het mogelijk is om als tussenoplossing (zolang er nog niet in alle treinen stopcontacten zijn ingebouwd in de tweede klas) in elk geval laadpalen op de stations en perrons te plaatsen waar reizigers hun tablets, telefoons en laptops kunnen opladen. Ik heb NS en ProRail gevraagd dit te bezien en kan u de volgende feiten en overwegingen melden.

- Het is technisch mogelijk om oplaadpalen op stations te realiseren.
- Uit onderzoek blijkt dat de gemiddelde wachttijd van een reiziger vóór de treinreis gemiddeld 5 minuten is.
- De tijd om de accu van een telefoon op te laden is afhankelijk van het type telefoontoestel. Maar bij alle types duurt het geruime tijd.
- In de zomer van 2013 heeft NS op station Rotterdam Centraal in een winkel bij wijze van proef een oplaadpaal voor mobiele telefoons geplaatst. Over de periode van de proef is de paal gemiddeld 7 keer per dag gebruikt.

- Rover vindt oplaadpalen niet de hoogste prioriteit. Volgens deze reizigersorganisatie gaat de meerderheid van de reizigers geen uur op een station doorbrengen totdat de telefoon vol is.
- ProRail en NS geven voor aankoop, installatie, beheer en onderhoud een zeer voorlopige kostenindicatie van circa 3.500 euro per laadpaal.<sup>1</sup>
- ProRail heeft een flinke taakstelling. Daarom is het bedrijf voor elk project waartoe al besloten is aan het bekijken of het beperkt, uitgesteld of afgesteld kan worden. Het toevoegen van een nieuw project zal het financiële probleem van ProRail vergroten en ten koste gaan van andere uitgaven op het gebied van onderhoud en vervanging.

### *Samenhang*

De beide zaken hangen nauw met elkaar samen. Of het verantwoord en zinvol is om te investeren in oplaadpalen als tijdelijke oplossing en zo ja op welke stations, is mede afhankelijk van de keuze over de stopcontacten in treinen. Komen er stopcontacten in de tweede klas van de Intercity's en zo ja wanneer en in welk tempo? Mede op basis van de kostenopgave van NS voor het realiseren van stopcontacten in de tweede klas van de Intercity's zal ik in 2015 in samenspraak met vervoerders en ProRail een besluit nemen over zowel stopcontacten in treinen als oplaadpalen op stations.

### **Volle treinen**

In mijn antwoorden van Kamervragen van lid De Rouwe over volle treinen in de herfst 2013 (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 258, 17 oktober 2013) staat dat mijn inzet is dat NS zo mogelijk vòòr de start van de dienstregeling 2014 zodanige maatregelen heeft genomen dat de problemen zich vanaf begin 2014 niet meer in deze mate en gedurende zo'n lange periode voordoen als in het najaar van 2013. Ook wil ik dat NS eventuele problemen in voorkomende gevallen sneller oplost.

Ik heb met NS zowel de aanpak voor de komende herfst als de lange termijn aanpak besproken. Voor NS heeft de aanpak van (over)volle treinen topprioriteit. Onder meer omdat volle treinen leiden tot klanthinder, een grote impact hebben op het klantoordeel en leiden tot negatieve beeldvorming. NS moet in het vervoerplan 2015 laten zien welke concrete stappen NS neemt in 2015 om invulling te geven aan de beleidsambitie uit de LTSA2 en de betreffende artikelen uit de nieuwe vervoerconcessie om het reiscomfort te verbeteren door ervoor te zorgen dat treinen niet overvol zijn.

Afgelopen najaar was er sprake van een te krappe planning op enkele drukke trajecten. Zoals in bovengenoemde beantwoording gemeld kunnen de oorzaken van volle treinen heel divers zijn. NS heeft na de herfst 2013 een aantal maatregelen genomen, zoals verlenging van enkele zeer drukke treinen, inzet van tellers bij start dienstregeling 2014, etc. Voor komende herfst werkt NS momenteel een maatregelenpakket uit waarmee het aantal klachten zoals zich dat in het najaar van 2013 voordeed, moet worden teruggedrongen. NS vraagt over deze maatregelen binnenkort het

<sup>1</sup> Deze indicatie is om verschillende redenen nog zeer onzeker.

- Ten eerste kunnen de kosten van een laadpaal sterk variëren door de verschillende typen die aangeboden worden en het exploitatiemodel van de leverancier.
- De kosten per paal zijn afhankelijk van de hoeveelheid af te nemen palen.
- Verder kunnen laadpalen gekocht of gehuurd worden.
- Voor het beheer zullen onderhoudscontracten afgesloten moeten worden.
- Reclame-uitingen op de oplaadpaal kunnen de kosten verlagen.

advies van de consumentenorganisaties in het Locov. Overigens blijft de herfst voor NS de drukste periode van het jaar en is de kans op volle treinen dan het grootst.

Naast de gerichte aanpak voor de herfst 2014, heeft NS besloten tot een integrale aanpak om de vervoercapaciteit naar hogere klanttevredenheid te brengen. NS is daartoe bezig met analyses van klachten en met verbeteringen van de planning en de uitvoering. Ook over de voortgang van dit structurele verbetertraject en het programma «vervoercapaciteit naar tevredenheid» zal NS op basis van het Vervoerplan 2015 nadere informatie verstrekken.

Het beleid van NS is dat er soms reizigers zullen moeten staan, net als in de tram of de metro. NS heeft als uitgangspunt dat reizigers een zitplaats hebben in Intercity's waar ze langer in reizen dan 15 minuten. Onder de 15 minuten en in Sprinters houdt NS in de planning rekening met staplaatsen. De Sprinters zijn daarop ingericht, zodat ze meer reizigers kunnen vervoeren.

### **Toiletten in de treinen**

NS moet uiterlijk in 2025 alle Sprinters voorzien hebben van een toilet. NS zal het inbouwen van toiletten in Sprinters zo veel mogelijk combineren met het reguliere onderhoud. Vanaf dat moment zullen er geleidelijk steeds minder Sprinters zonder toilet rijden.

Ik heb toegezegd uw Kamer zo mogelijk vóór de zomer en uiterlijk in september 2014 te informeren over de planning die NS voor de inbouw maakt. NS is nog in onderhandeling met partijen over aanschaf en inbouw van toiletten. Zodra dit proces is afgerond kan NS een concrete planning maken. Waarschijnlijk zal dit niet meer vóór de zomer zijn, maar wel uiterlijk in september.

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