

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1751

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat er drie keer zoveel klachten zijn bij NS over volle treinen* (ingezonden 9 maart 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 30 maart 2015).

Vraag 1

Wat is uw reactie op het bericht dat het op bepaalde trajecten zoals Uitgeest – Amsterdam (Sprinter) dusdanig druk is dat zelfs met het inzetten van het maximale aantal treinstellen de treinen overvol blijven in de spits?¹

Antwoord 1

De problematiek van te drukke treinen herken ik. In de concessie zijn op het gebied van vervoercapaciteit prestatieindicatoren afgesproken met bijbehorende streefwaarden. Het afgelopen jaar lagen de prestaties onder de afgesproken streefwaarden waarvoor NS beboet is. In de nieuwe concessie is daarom een verbeterprogramma verplicht gesteld en zijn 10 aandachtstrajecten opgenomen. Het traject Zaandam-Amsterdam (onderdeel van het traject Uitgeest-Amsterdam) is één van deze tien aandachtstrajecten. Het onderwerp vervoercapaciteit heeft extra aandacht vanuit de concessie en de beleidsprioriteitenbrief voor 2015.

Het verbeterprogramma – nader toegelicht in het vervoerplan 2015 (TK, vergaderjaar 2014–2015, 29 984, nr. 574, p 21–25) – richt zich op structurele verbeteringen om ervoor te zorgen dat treinen beter conform de planning rijden, reizigers zich beter spreiden in en over treinen en reizigersverwachtingen beter aansluiten op het beoogde aanbod van NS.

NS onderzoekt – als onderdeel van dit programma – op basis van klachten welke mogelijkheden er zijn om verbeteringen te realiseren. Zo zijn op een aantal trajecten treinen verlengd (o.a. op de drukke trajecten in Noord-Holland zoals de Zaanlijn) en wordt ingezet op reizigersspreiding in treinen als blijkt dat er wel ruimte is maar deze ruimte onvoldoende benut wordt (door bijvoorbeeld conducteurs via de omroepinstallatie te laten omroepen dat het op sommige plaatsen in de trein rustiger is). De Sprinter trajecten in Noord-Holland vallen hierdoor de eerste maanden van dit jaar niet meer in de

¹ «We staan hier als ingeblikte sardientjes», AD, 5 maart 2015

top 10 van drukste trajecten op basis van de binnengekomen meldingen van reizigers.

Dit betekent overigens niet dat incidenten met te drukke treinen zoals op maandag 9 februari op het traject Amsterdam-Uitgeest nooit meer zullen voorkomen. Er kan altijd sprake zijn van een defect aan materieel of beperkingen in de infrastructuur waardoor de uitvoering van de dienstregeling in het geding komt. Ten aanzien van de treindienst Uitgeest (7:40) – Haarlem – Amsterdam Centraal (8:24) zijn er bovendien niet altijd mogelijkheden om de gewenste vervoercapaciteit aan te bieden. Dit heeft te maken met beperkingen in perronlengtes en de lijnvoering rond Haarlem. In het ontwerp van de nieuwe dienstregeling bekijkt NS mogelijke alternatieve lijnvoeringen waardoor de situatie rond Haarlem verbeterd kan worden.

Vraag 2

In hoeverre past het reizen als ingeblikt sardientje bij uw ambitie om de reiziger op één, twee en drie te zetten?

Antwoord 2

Het huidige prestatieniveau past niet bij de gestelde ambitie. In de concessie is de ambitie op het gebied van vervoercapaciteit neergelegd in verschillende prestatieindicatoren met bijbehorende streefwaarden. Tevens is een programma verplicht gesteld om de prestaties te verbeteren. Daarop zal conform de concessie op worden gehandhaafd.

Vraag 3

Deelt u de mening van ROVER (Reizigers Openbaar VERvoer) dat NS op dit moment te weinig doet aan het oplossen van het probleem van de overvolle treinen? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 3

De prestaties die NS haalt op het gebied van vervoercapaciteit zijn nog niet voldoende zoals is aangegeven in antwoord op vraag 2. Op de prestatie indicatoren op het gebied van vervoercapaciteit presteerde NS vorig jaar onder de afgesproken streefwaarden. NS is vorig jaar een verbeterprogramma gestart om tot structurele verbeteringen te komen op dit gebied. Het verbeterprogramma wordt nauw gemonitord en er wordt zo nodig op gehandhaafd.

NS betreft ROVER en andere consumentenorganisaties nauw bij de problematiek van te drukke treinen en het verbeterprogramma. Daarbij worden zij nadrukkelijk uitgenodigd hun suggesties naar voren te brengen.

Vraag 4

Kunt u aangeven wat de komende vijf jaar de verwachte reizigersgroei zal zijn op de top vijf van drukke trajecten in de spits?

Antwoord 4

Hieronder is de top vijf weergegeven van te drukke trajecten in de spits op basis van de binnengekomen meldingen in het vierde kwartaal van 2014.

Nr	Trein	Type	Traject-informatie
1	1763	Intercity	Den Haag Centraal (16:54) – Utrecht Centraal – Apeldoorn – Enschede (19:15)
2	3020	Intercity	Nijmegen (7:12) – Utrecht Centraal – Amsterdam Centraal – Den Helder (9:56)
3	861	Intercity	Amsterdam Centraal (16:37) – Utrecht Centraal – Eindhoven – Maastricht (19:06)
4	869	Intercity	Schagen (17:35) – Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal – Eindhoven – Maastricht (21:06)
5	3056	Intercity	Nijmegen (16:12) – Utrecht Centraal – Amsterdam Centraal – Den Helder (18:56)

De reizigersgroei op de drukste baanvakken binnen deze top vijf van drukke trajecten in de spits varieert van circa 5–30% voor de komende vijf jaar. Daarbij geldt dat de verwachte groei sterk afhankelijk is van de economische groeiontwikkelingen en geplande dienstregelingsveranderingen.

Vraag 5

Zijn de perrons langs de drukke trajecten wel voldoende in omvang om de drukte in de spits te kunnen opvangen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 5

De maximale lengte van een trein wordt bepaald door het kortste perron op het traject. Bij de bouw van de stations wordt rekening gehouden met de capaciteit, alsmede met de verwachte reizigersgroei. Daarnaast monitort ProRail de transferdrukke. Vanuit die analyses worden maatregelen of infrastructurele aanpassingen voorgesteld die de (perron)capaciteit vergroten. Op dit moment worden er meerdere grotere stations verbouwd, zoals de stations Breda, Arnhem, Den Haag Centraal, Zwolle, Tilburg, Eindhoven. Refererend aan de top 5 drukke trajecten in de spits is er momenteel sprake van een transfervraagstuk op Amsterdam Centraal. Vanuit het «programma Hoogfrequent Spoorvervoer» (PHS) wordt dit aangepakt, zoals aangegeven in mijn besluit van 17 juni 2014 over de integrale aanpak van Amsterdam Centraal. Daarvoor is reeds geld beschikbaar gesteld. In de tussentijd wordt Amsterdam Centraal scherp gemonitord en indien nodig worden maatregelen genomen.

Als onderdeel van PHS wordt – passend bij de LTSA-2 prognoses – bekeken welke maatregelen nodig zijn gezien de groei van het aantal reizigers en de hogere frequenties. In het kader van het jaarlijkse beheerplan pakt ProRail ook andere stations aan, daar waar dat op basis van de monitoring nodig is.

Vraag 6

Zijn er extra maatregelen te nemen om op korte termijn de capaciteit op de drukke trajecten te verbeteren? Zo ja, welke zijn dat en bent u bereid om samen met NS deze maatregelen uit te voeren?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 3.

Vraag 7

Welke extra maatregelen bent u bereid te nemen voor de lange termijn?

Antwoord 7

Om tot prestatieverbetering te komen is in de concessie verplicht gesteld dat NS een programma vervoercapaciteit start. In het vervoerplan 2015 is dit programma uitgewerkt. Om de prestaties te monitoren zijn in de vervoerconcessie verschillende prestatie indicatoren met bodem en streefwaarden opgenomen. De vervoercapaciteit wordt dus langjarig gemonitord. Bovendien stroomt de komende jaren op verschillende momenten nieuw materieel in. De instroomplanning in relatie tot de ontwikkeling van de reizigersaantallen wordt nauwgezet gevolgd.