

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

741

Vragen van de leden **Van 't Wout** en **De Boer** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de effecten van de veranderde dienstregeling van NS op West-Brabant* (ingezonden 18 november 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 13 december 2016).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het feit dat de reistijd vanuit West-Brabant naar de Randstad op sommige trajecten, zoals het traject Oudenbosch–Schiphol, is toegenomen met 30 minuten of meer per dag, wat neerkomt op meer dan 2,5 uur per week extra reistijd? Wat vindt u hiervan?

Antwoord 1

De dienstregeling voor 2017 is volledig nieuw ontworpen en brengt veel veranderingen met zich mee. Voor bijna alle reizigers verandert er iets aan hun treinreis: van kleine wijzigingen in vertrektijden tot andere routes, extra of juist minder overstappen en andere aansluitingen. NS meldt dat op een groot aantal trajecten meer treinen gaan rijden (onder meer vanwege toenemende vraag naar vervoer) Ook worden sommige IC-verbindingen sneller en op enkele stations komen er betere aansluitingen.

NS streeft er bij een nieuwe dienstregeling altijd naar zo veel mogelijk verbeteringen aan te brengen voor reizigers ten koste van zo weinig mogelijk nadeel. Mijn indruk is dat dit gelukt is. Reizigersvereniging Rover oordeelt: «Per saldo vindt Rover de nieuwe dienstregeling vooral een verbetering voor reizigers.»¹

Helaas zijn er, zoals ook Rover signaleert, ook dit keer reizigers die erop achteruit gaan, onder meer op de verbinding Oudenbosch–Schiphol Airport. Deze is in de dienstregeling 2017 acht minuten trager dan in de dienstregeling 2016. De totale reistijd wordt 90 minuten, dit was 82 minuten. In de andere richting is deze verbinding 18 tot 21 minuten trager. De totale reistijd wordt 99 tot 102 minuten, dat was 81 minuten. Deze verslechtering wordt veroorzaakt doordat de reizigers in Dordrecht moeten overstappen en de aansluiting daar niet ideaal is. De verschillen in de reistijden tussen de beide

¹ Zie bericht «Meer positieve dan negatieve veranderingen in NS-dienstregeling 2017»: <https://www.rover.nl/actueel/1134-positieve-en-negatieve-veranderingen-ns-dienstregeling-2017>.

richtingen hebben te maken met het feit dat sommige treinen rond Dordrecht niet in een exacte halfuurligging kunnen rijden vanwege brugopeningen en inpassing van goederentreinen.

Overigens zijn er voor de regio West-Brabant ook verbeteringen: De belangrijkste wijziging in West-Brabant is dat in de nieuwe dienstregeling de Intercity Den Haag–Eindhoven over de HSL gaat rijden en niet meer stopt in Dordrecht. Dit levert reistijdwinst op tot negen minuten. Er rijdt één keer per uur een Intercity tussen Dordrecht en Breda als compensatie voor de nieuwe route van de Intercity Den Haag–Eindhoven. Daarnaast gaat de Sprinter Dordrecht–Breda doorrijden naar Tilburg en Den Bosch. Dordrecht en Dordrecht Zuid krijgen hiermee een rechtstreekse verbinding met Tilburg Universiteit. In Dordrecht bieden de Intercity's een betere aansluiting voor reizigers die vanuit de richting Gorinchem (Merwedelingelijn) willen overstappen richting Rotterdam wat leidt tot zeven minuten reistijdwinst per enkele reis.

Vraag 2

In welke opzichten is de dienstregeling tussen West-Brabant en de Randstad veranderd ten opzichte van de dienstregeling die er eerst was en waarom is deze dienstregeling veranderd? Kunt u inzicht geven in de rendabiliteit van deze dienstregeling, uiteengezet in tijdstippen en trajecten?

Antwoord 2

Naast alle verbeteringen zijn er enkele verslechtingen; op het hele net en dus ook in West-Brabant. Zie hiervoor antwoord 1. In het jaarverslag van NS staat informatie over het financiële resultaat op het hoofdrailnet. Ik stuur NS niet aan op lijnniveau. Ik heb dus geen inzicht in het financiële resultaat per treindienst, per tijdstip. Bovendien is deze informatie bedrijfsvertrouwelijk.

Vraag 3

Hoe verhouden zich veranderingen in de dienstregeling tot de afspraken die zijn gemaakt met NS in de vervoersconcessie en onder welke voorwaarden mag NS overgaan tot een verslechtering van een dienstregeling? Wat is de reden dat de dienstregeling tussen West-Brabant en de Randstad versoberd of verslechterd is en welke besparing levert dit NS op?

Antwoord 3

De dienstregeling 2017 past, ook voor West-Brabant, binnen de kaders van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Deze bepaalt kort gezegd de minimale bediening van elk station (twee keer per uur) en schrijft voor dat NS de dienstregeling afstemt op de vervoervraag en de markt adequaat bedient. Daarbinnen maakt NS een dienstregeling die zo veel mogelijk reizigers een beter product geeft. Veranderingen in de dienstregeling kunnen heel veel redenen hebben. NS hoeft niet elke specifieke verandering bij mij te onderbouwen.

NS overlegt over de dienstregeling elk jaar met decentrale overheden en consumentenorganisaties. Dat overleg is uitvoerig: via presentaties aan de OV en Spoortafels, via bilaterale overleggen met decentrale overheden, en in themasessies met vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties uit het Locov. NS probeert zo veel mogelijk rekening te houden met hun wensen. Na het overleg vraagt NS conform de vervoersconcessie over de voorgenomen dienstregeling altijd advies aan de consumentenorganisaties en aan de decentrale overheden (in januari). Voor zover mogelijk neemt NS de adviezen mee in de capaciteitsaanvraag in april. Met dit proces wordt mede geborgd dat NS de diverse belangen, binnen de kaders van de concessie, in de dienstregeling meeweegt.

Naar aanleiding van de vragen vanuit uw Kamer heb ik in dit geval bij NS navraag gedaan. NS meldt mij dat de dienstregeling rond Dordrecht en in West-Brabant afhankelijk is van veel factoren zoals brugopeningen, extra goederenvervoer over de Brabantroute in verband met de werkzaamheden aan het derde spoor voor de Betuweroute in Duitsland, de capaciteit van de infrastructuur tussen Breda en Tilburg, en de bouw van een vrije kruising bij Vught.

NS stelt dat er geen sprake is van besparingen of versoeringen in West-Brabant. Alleen tussen Dordrecht en Breda is een verlaging van de frequentie van vier naar drie treinen per uur aan de orde. Op alle andere verbindingen blijft het treinaanbod gelijk.

Ik heb geen informatie over de financiële gevolgen van elke wijziging in de dienstregeling. Overigens zijn wijzigingen in de dienstregeling zeker niet per definitie louter financieel gedreven. Er spelen ook logistieke en technische overwegingen mee, alsmede regionale wensen (zie de voorbeelden hierboven). Maar feit is dat NS geen overheidssubsidie krijgt voor de exploitatie van het hoofdrailnet (integendeel: NS betaalt mij een concessievergoeding en daarnaast dividend aan de aandeelhouder) en moet dus wel bewaken of de exploitatie van het gehele net rendabel blijft.

Vraag 4

Welke versoeringen en verslechteringen zijn er nog meer doorgevoerd in de nieuwe dienstregeling van NS in het land en waarom heeft dat plaatsgevonden?

Antwoord 4

Naast veel verbeteringen bevat de nieuwe dienstregeling een beperkt aantal verslechteringen. NS geeft de belangrijkste wijzigingen per regio weer op haar website.² Zoals gezegd hoeft NS niet elke specifieke verandering bij mij te onderbouwen.

Vraag 5

Bent u op de hoogte van het feit dat in West-Brabant veel mensen woonachtig zijn die werken in de Randstad en dus dagelijks gebruik maken van deze treinverbinding? Zo ja, deelt u dan de mening dat een dergelijke toename van de reistijd vanuit deze regio een negatieve invloed heeft op de aantrekkingskracht van West-Brabant als woongebied voor forensen?

Antwoord 5

Het is nauwelijks mogelijk de dienstregeling te verbeteren zonder dat er ook verslechteringen ontstaan. Bij het maken van de dienstregeling houdt NS onder meer rekening met de omvang van vervoerstromen. Natuurlijk is het vervelend voor de reizigers die erop achteruit gaan, maar dat dit sommige reizigers overkomt is bijna onvermijdelijk. In de overleg- en adviesprocedure (zie antwoord 3) voor de dienstregeling 2017 heeft NS aan de regio's en de consumentenorganisaties gemeld dat dagelijks 12.000 reizigers profiteren van de snellere Intercity tussen Brabant en de Randstad. Ook profiteren dagelijks 750 reizigers van een betere overstap in Tilburg van de Sprinter uit Dordrecht en Breda op de Intercity naar Eindhoven. Dit is een verbetering van 12 tot 16 minuten. Ik heb aan NS gevraagd welke andere gevolgen er zijn voor reizen vanuit West-Brabant naar de Randstad. Reizigers uit Roosendaal, Breda Prinsenbeek en Lage Zwaluwe naar Rotterdam Centraal zijn tot drie minuten korter of juist langer onderweg, afhankelijk van de reisrichting en het tijdstip op de dag. Reizigers uit Etten-Leur zijn zeven tot 12 minuten sneller op Rotterdam Centraal. De enige stations met een langere reistijd van/naar Rotterdam Centraal zijn Bergen op Zoom (drie tot vijf minuten), Oudenbosch en Zevenbergen (drie tot 13 minuten). In totaal zijn er per dag vanaf Oudenbosch 240 reizen per richting met een herkomst of bestemming in de Randstad ten noorden van Dordrecht. Voor Zevenbergen betreft dit 290 reizen per richting. NS heeft onder meer op basis van deze gegevens geconcludeerd dat er meer reizigers voordeel hebben van deze wijzigingen in de dienstregeling 2017, dan nadeel. De voor- en nadelen verschillen per reiziger, afhankelijk van de precieze herkomst en bestemming. Het is dan ook niet mogelijk in algemene termen iets te zeggen over op de aantrekkingskracht van de gehele regio West-Brabant.

Vraag 6

Is onderzocht wat de economische effecten zijn van een verslechtering van de filedruk van deze regio? Zo nee, bent u bereid hiernaar te kijken?

² Zie <http://www.ns.nl/dienstregeling2017>.

Antwoord 6

Nee, dat is niet onderzocht. Zoals gezegd is de dienstregeling de verantwoordelijkheid van NS. NS moet daarbij adequaat inspelen op de vraag, maar is niet verplicht te onderzoeken wat de effecten zijn van elke verandering van de dienstregeling voor andere modaliteiten. Gezien het feit dat een en ander binnen de kaders van de concessie past en NS een balans heeft gevonden tussen verschillende deelbelangen, zie ik geen reden om dit nader te onderzoeken.

Vraag 7

Heeft NS decentrale overheden in de regio en consumentenorganisaties geraadpleegd bij het ontwerp van de dienstregeling, zoals is opgenomen in artikel 42 lid 7 van de vervoersconcessie van NS? Zo ja, op welke wijze zijn zij geconsulteerd en wat is er met de uitkomsten van deze consultatie gedaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Omdat NS een volledig herontwerp geeft gemaakt voor de dienstregeling 2017 is de NS het overleg- en adviesproces met de regio's en de consumentenorganisaties (zie antwoord 3) ongeveer een jaar eerder gestart dan gebruikelijk en is er sprake geweest van een intensief traject van circa 2,5 jaar om tot de nieuwe dienstregeling te komen.

In haar advies over de dienstregeling 2017 heeft de provincie Noord-Brabant aandacht gevraagd voor de gevolgen voor de treinforensen uit de regio West-Brabant: door de (extra) overstap in Dordrecht ontstaat niet alleen extra reistijd, maar wordt ook het risico vergroot op het missen van aansluitende treinen door eventuele vertragingen. NS heeft in reactie hierop toegelicht dat deze overstap nodig is om de rechtstreekse Sprinter Dordrecht-Breda-Tilburg-Den Bosch te kunnen rijden. NS heeft hiervoor gekozen omdat er zo een directe verbinding tussen Dordrecht en Tilburg behouden blijft en er een maakbare en efficiënte materieelinzet kan worden gerealiseerd. Het aantal reizigers ten noorden van Dordrecht is hoger dan het aantal reizigers ten zuiden van Dordrecht. Door de overstap kan NS met behoud van hetzelfde aantal verbindingen een deel van het materieel elders inzetten waardoor de zitplaatskans voor reizigers verbetert.

Vraag 8

Welke mogelijkheden ziet u nog om in overleg met NS en decentrale overheden de bereikbaarheid van deze regio te verbeteren?

Antwoord 8

De dienstregeling 2017 start op 11 december 2016. Voor die tijd zijn er geen aanpassingen meer mogelijk. NS is altijd bereid tot overleg met de regio om te bezien welke verbeteringen per 2018 doorgevoerd kunnen worden.

Vraag 9

Zou volgens u station Lage Zwaluwe, gezien de aanwezige infrastructuur en ligging, een vergelijkbare rol kunnen vervullen voor de ontsluiting van de zuidkant van de Randstad als station Veenendaal-De Klomp vervult voor de ontsluiting van het oosten? Zo ja, bent u bereid hier in overleg met NS nader naar te kijken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Ik vermoed dat hier verwezen wordt naar het feit dat er op station Veenendaal-De Klomp Intercity's stoppen en dat de vraag is of dit op station Lage Zwaluwe ook kan. Zoals gezegd heb ik via de concessie voorgeschreven hoeveel treinen er per uur op station Lage Zwaluwe (en op alle andere stations) moeten stoppen. Maar de concessie bepaalt niet of dit Intercity's of Sprinters moeten zijn. Dat is een afweging die NS maakt bij het ontwerpen van de dienstregeling. Hierbij speelt een rol hoeveel reizigers er baat zouden hebben bij een Intercity-stop en hoeveel doorgaande reizigers er een langere reistijd door zouden krijgen. Ook is van belang of een extra stop van een Intercity past in het beschikbare pad. Ik overleg niet met NS over de bediening van specifieke stations of over de dienstregeling op specifieke trajecten. Als ze daar behoefte aan hebben, kunnen regio's dit in het reguliere overleg met NS aan de orde stellen.