

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 719

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 juni 2017

Op 19 december 2016¹ informeerde ik u over de ingang van de nieuwe dienstregeling van NS. De invoering van de grootste wijziging van de dienstregeling in tien jaar tijd bracht voor de meeste reizigers verbeteringen. Toch heeft de nieuwe dienstregeling in de eerste weken van 2017 ook tot een aanzienlijk aantal klachten geleid bij onder meer reizigersvereniging Rover. NS heeft mede op basis van reacties van reizigers en adviezen van decentrale overheden en consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) een aantal knelpunten op kunnen lossen.

In deze brief informeer ik u over de evaluatie van de start van de dienstregeling en de wijze waarop NS het spoorproduct de komende jaren verder verbetert. Specifiek zal ik ingaan op de Kennemerlijn en de verbinding tussen Zeeland en de Randstad en op de voorgenomen wijzigingen in de dienstregeling 2018.

NS is verantwoordelijk voor het opstellen van de dienstregeling. Als concessieverlener heb ik met NS afgesproken dat zij de dienstregeling afstemt op de vervoersvraag en dat zij hierover overleg voert met decentrale overheden, consumentenorganisaties en andere belanghebbenden. Dit betekent dat wanneer de vervoersvraag hiertoe aanleiding biedt en de infrastructuur en logistiek dit toelaat, NS zal zorgen voor extra capaciteit of treindiensten. In de dienstregeling van 2017 en 2018 leidt dit daarom tot uitbreiding van het aanbod.

Evaluatie dienstregeling 2017

De nieuwe dienstregeling bracht dit jaar voor de meeste reizigers positieve veranderingen. Met ingang van de nieuwe dienstregeling zijn over het algemeen de aansluitingen beter, rijden treinen frequenter en zijn de reistijden korter. Helaas leidt de nieuwe dienstregeling voor sommige

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 698.

reizigers tot een verslechtering. Dit is mede gezien de vele wensen, logistieke randvoorwaarden en capaciteit en complexiteit van het spoornetwerk niet te voorkomen.

Mede op basis van de binnengekomen klachten bij Rover en NS en de feedback uit de eigen organisatie heeft NS in maart 2017 de nieuwe dienstregeling uitvoerig geëvalueerd. Uit de evaluatie van NS blijkt dat een belangrijk deel van de ontvangen klachten toe te schrijven is aan een tijdelijke dip in de prestaties. Een grote wijziging zoals deze gaat altijd gepaard met een dergelijke dip omdat reizigers en rijdend personeel moeten wennen aan de nieuwe situatie en omdat bij de uitvoering in de praktijk blijkt dat nog kleine verbeteringen nodig zijn. Enkele knelpunten rondom punctualiteit en aansluitingen kon NS, soms door kleine aanpassingen in de uitvoering, binnen enkele weken oplossen. In de prestatiecijfers over het eerste kwartaal zie ik deze verbetering ook terug. Zo was de reizigerspunctualiteit op 5 minuten op het Hoofdrailnet in januari 2017 88,1% en is deze score tot en met april verbeterd naar 91,0%. Dit is met een verschil van 2,9 procentpunt een grotere verbetering dan in dezelfde periode in 2016, waar de score verbeterde met 1,1 procentpunt van 90,9% naar 92,0%.

Tevens heeft NS op basis van de evaluatie besloten een aantal aanvullende aanpassingen door te voeren in de operatie en in de dienstregeling van 2017, waarmee zij een aantal grote knelpunten heeft aangepakt. Een voorbeeld hiervan is de verlenging van treinen op het traject Zwolle–Groningen. Over tussentijdse aanpassingen in de dienstregeling vraagt NS advies aan de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het LOCOV. Voor de afwegingen die ten grondslag liggen aan vrijwel alle tussentijdse wijzigingen hebben consumentenorganisaties begrip en over die aanpassingen hebben zij positief geadviseerd. NS blijft in gesprek met de reizigersorganisaties en decentrale overheden over de verdere ontwikkeling van de dienstregeling. NS optimaliseert de dienstregeling waar mogelijk en bouwt de komende jaren verder op het nieuwe ontwerp.

Kennemerlijn

Zoals ik u in mijn brief van december 2016 al aangaf, heeft NS het overleg met de decentrale overheden in de regio over de dienstregeling geïntensiveerd. De afgelopen maanden is er een aantal constructieve bijeenkomsten geweest. NS heeft daarin inzicht gegeven in de prestaties en inzet van materieel op de Kennemerlijn. Uit onderzoek van NS bleek eerder dat het geplande aanbod voldoende capaciteit zou moeten bieden, maar dat de uitvoering niet altijd conform planning plaatsvindt. Daarom heeft NS extra maatregelen genomen gericht op het beter rijden conform planning, het voorkomen van uitval en monitoring van de uitvoering. Uit recente cijfers blijkt dat het aantal druktemeldingen op de Kennemerlijn tussen januari 2017 en april 2017 is gehalveerd. NS heeft daarnaast begin februari een aanpassing in de dienstregeling 2017 doorgevoerd die tot een verbetering van de punctualiteit voor deze lijn heeft geleid.

Uit de monitoring van de prestaties op de lijn en de analyse van de vervoervraag heeft NS daarnaast, 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 en ook ik waardeer de inspanningen van NS om in goed overleg met de regio tot verbeteringen te komen.

Zeeland

Ik berichtte uw Kamer in december eveneens over de toegenomen reistijd tussen Zeeland en de Randstad per dienstregeling 2017. De Intercity vanuit Zeeland naar Amsterdam blijft sindsdien langer in Roosendaal staan. Dit maakte het mogelijk 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. In januari heeft NS besloten per start van de dienstregeling 2018 in de ochtendspits met twee extra Intercity's te 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. Ook dit vind ik een mooi resultaat. NS houdt de vinger aan de pols en blijft in gesprek met betrokkenen over de toekomst van de treindienst in Zeeland.

Dienstregeling 2018

Reizen per trein is de afgelopen jaren steeds aantrekkelijker en populairder geworden. Om de toenemende reizigersgroei te kunnen faciliteren is het nodig meer treinen te laten rijden.

Evenals in de dienstregeling 2017 zal NS daarom in de dienstregeling 2018 het treinaanbod fors uitbreiden voor een groot aantal reizigers. De belangrijkste wijziging in de dienstregeling 2018 is de introductie van een hoogfrequente treindienst tussen Amsterdam, Utrecht, 's-Hertogenbosch en Eindhoven (elke tien minuten een Intercity) en zes sprinters per uur in de spitsrichting tussen Utrecht en Houten Castellum. Het verbeterde en nieuw aangelegde spoor rond station Utrecht Centraal wordt door deze uitbreiding benut. Naast eerder genoemde extra treinen zullen ook meer treinen gaan rijden tussen Meppel en Leeuwarden.

Om de invoering van de frequentieverhoging in de dienstregeling 2018 zo goed mogelijk te laten verlopen, wordt in het najaar gestart met proefritten in de praktijk. Ik onderschrijf de uitvoering van deze praktijkproef mede omdat NS en ProRail hiermee handelen in lijn met de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie Fyra. De praktijkproef zal in het najaar van 2017 worden uitgevoerd. NS en ProRail zullen de hinder voor reizigers zoveel mogelijk beperken. Dit neemt niet weg dat reizigers wel zullen merken dat de proef wordt uitgevoerd omdat op de dagen waarop de praktijkproef plaatsvindt meer treinen zullen rijden en hinder niet is uit te sluiten wanneer de proef nog niet geheel volgens plan verloopt. NS zal reizigers tijdig informeren over de praktijkproef. De impact op de jaarprestaties 2017 zal naar verwachting zeer beperkt blijven.

De invoering van de hoogfrequente dienstregeling is een eerste stap in de verdere ontwikkeling van het spoorstelsel binnen de mogelijkheden die de verbeterde infrastructuur nu biedt. In de toekomst zal NS, als er meer infrastructuur gereed is, de dienstregeling verder kunnen optimaliseren.

NS heeft zich op basis van het advies van de consumentenorganisaties en de decentrale overheden nader verdiept in een aantal lastige aansluitingen in de dienstregeling 2018 met als doel een aantal verslechtingen die voor een beperkt aantal reizigers ontstaat, waar mogelijk en haalbaar te verzachten. Hierop heeft NS besloten om in Noord-Holland in de spits een aantal extra treinen op te nemen in de dienstregeling, onder meer

tussen Enkhuizen en Amsterdam Centraal. Andere oplossingen bleken niet mogelijk gegeven de enkelsporige infrastructuur op diverse trajecten in de kop van Noord-Holland en het druk bereiden spoor rond Amsterdam. NS studeert nog met andere betrokkenen op verbetering van enkele lange aansluitingen in dienstregeling 2018 in Tiel, 's-Hertogenbosch en Geldermalsen.

Tot slot

Ik ben tevreden met de professionele wijze waarop NS de evaluatie van de start van dienstregeling 2017 heeft uitgevoerd, de transparantie die zij heeft gegeven over haar afwegingen en met de oplossingen die zij voor een aantal trajecten heeft kunnen bewerkstelligen.

NS en ProRail zullen de dienstregeling en de vervoercapaciteit blijven monitoren zodat indien nodig tijdig maatregelen genomen kunnen worden om eventueel onvoorziene effecten te mitigeren. NS zal de ervaringen van de dienstregeling 2017 en 2018 ook betrekken bij de voorstellen voor volgende dienstregelingen.

Ik concludeer dat zowel met dienstregeling 2017 als de voorstellen voor 2018 het NS gelukt is om voor grote groepen reizigers een verbetering van het aanbod te bereiken. De dienstregeling 2018 is een eerste stap in de realisatie van hoogfrequent spoorvervoer in Nederland.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema