

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

68

Vragen van de leden **Middendorp** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de aanpassing van de dienstregeling van het treinverkeer in het Rivierengebied* (ingezonden 8 september 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 27 september 2017).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van de aanpassingen in de voorgestelde dienstregeling 2018 van het treinverkeer in het Rivierengebied, zoals gemeld in het artikel van omroep Gelderland van 22 augustus 2017?¹

Antwoord 1

Ja.

NS is verantwoordelijk voor de dienstregeling en informeert mij als concessieverlener regelmatig over de ontwikkelingen in de dienstregeling.

Vraag 2

Klopt het dat reizigers via de stations Tiel en Geldermalsen in de voorgestelde dienstregeling 2018 significant langer onderweg zijn en dat in Tiel bijvoorbeeld de overstaptijd van de trein uit Arnhem op de trein naar Utrecht van 4 naar 24 minuten gaat? Kunt u de redenen aangeven waarom de dienstregeling zo is aangepast?

Antwoord 2

Ja, het klopt dat de nieuwe dienstregeling voor sommige reizigers verslechteringen met zich meebrengt. De dienstregeling is altijd een complexe puzzel waarin de belangen van alle reizigers en ook die van regionale overheden, omwonenden, bedrijven en scholen worden meegewogen. Een verandering op de ene plaats heeft bovendien vaak effecten ergens anders. Het streven van de onder andere NS en ProRail is om zo groot mogelijke verbeteringen voor zo veel mogelijk reizigers te realiseren met zo klein mogelijke verslechteringen voor zo weinig mogelijk reizigers.

¹ <http://www.omroepgelderland.nl/nieuws/2141242/NS-neemt-Rivierengebied-niet-serieus>

In juni 2017 heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken rond de dienstregeling 2018.² De belangrijkste wijziging in deze dienstregeling van NS is de introductie van een hoogfrequente treindienst op een van de drukste spoorverbindingen in het land: de corridor Amsterdam – Utrecht – Den Bosch – Eindhoven. Hier gaat in beide richtingen elke tien minuten een Intercity rijden, en daarnaast tijdens de spits in de spitsrichting tussen Utrecht en Houten Castellum elke tien minuten een Sprinter. Deze hogere frequenties zijn nodig om de vervoersgroei nu en in de toekomst op dit drukke traject te kunnen verwerken en voldoende vervoercapaciteit aan te bieden. In totaal profiteren hier vele tienduizenden reizigers per dag van. Helaas betekent dit ook, ondanks intensief zoeken naar oplossingen, dat er voor een beperkte groep reizigers langere overstaptijden ontstaan op de stations Tiel en Geldermalsen.

Vraag 3

Kunt u aangeven welke gevolgen de voorgestelde dienstregeling 2018 verder heeft voor reizigers uit het Rivierengebied die op doorreis zijn naar hun werk of school in Utrecht of naar Den Bosch of verder? Om hoeveel dagelijks reizende scholieren, studenten, werkende forenzen en ouderen voor wie significante extra reistijd ontstaat en geen alternatief hebben voor hun reizen gaat het per dag?

Antwoord 3

De nieuwe dienstregeling biedt een hogere frequentie voor circa 40.000 Intercity-reizigers van en naar de Intercity-stations tussen Amsterdam Centraal en Eindhoven. Daarnaast zitten de reizigers op dit traject in minder drukke treinen en hebben meer kans op een zitplaats. In Geldermalsen zijn er bovendien ongeveer 500 reizigers per dag (heen en terug, beide richtingen samen op een gemiddelde werkdag) voor wie de aansluiting vanuit Tiel richting Den Bosch beter wordt, waardoor de reistijd met 16 respectievelijk 15 minuten (afhankelijk van de richting) afneemt. Helaas betekent dit dat er in Tiel ongeveer 200 reizigers per dag (heen en terug, beide richtingen samen op een gemiddelde werkdag) te maken krijgen met een slechtere aansluiting, waardoor de reistijd met 18 respectievelijk 19 (afhankelijk van de richting) minuten toeneemt. Een deel van de reizigers stapt zowel in Tiel als Geldermalsen over en heeft per saldo ongeveer een even lange reistijd.

Vraag 4

Hoe zijn deze belangen van inwoners van het Rivierengebied gewogen bij het maken van de dienstregeling 2018 en welke mate van inspraak of overleg is er geweest?

Antwoord 4

NS heeft in januari 2017 in regulier overleg met de provincie Gelderland en regionale vervoerders de ontwikkelingen rond de dienstregeling in het Rivierengebied besproken. Vervolgens heeft NS in februari, juli en september met de Provincie, vervoerders, de gemeente Tiel, de regio Rivierenland en consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het ROCOV gesproken over alle wensen, (on)mogelijkheden en zoekrichtingen met betrekking tot de nieuwe dienstregeling.

Vraag 5

Hoe verhouden de voorgestelde veranderingen in de dienstregeling zich tot de afspraken die zijn gemaakt met NS in zijn concessie en onder welke voorwaarden mag NS overgaan tot een verslechtering van een bepaalde dienstregeling?

Antwoord 5

De dienstregeling moet altijd voldoen aan de voorschriften in de vervoerconcessie over zaken als het minimum bedieningsniveau, het zorgvuldig overleggen en het transparant onderbouwen van keuzes. De voorgestelde veranderingen voldoen hieraan.

² Kamerstuk 29 984, nr. 719, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29984-719.html>.

Het is niet de bedoeling dat de dienstregeling als geheel verslechtert. Maar zoals gezegd kan een dienstregeling die per saldo verbetert, voor sommige reizigers een verslechtering inhouden. Dit is niet in strijd met de concessievoorschriften. Als geen enkele reiziger erop achteruit zou mogen gaan, zou er niet of nauwelijks verbetering mogelijk zijn.

Vraag 6

Deelt u de mening dat NS, ingeval van ambities op het hoofdrailnet, bij zijn afwegingen met betrekking tot een nieuwe dienstregeling die schadelijke effecten hebben voor de regio moet proberen deze schade zoveel mogelijk te minimaliseren? Hoe is dat in deze regio gegaan?

Antwoord 6

Ja, die mening deel ik. Dit gebeurt ook: zie de antwoorden 2, 4 en 8.

Vraag 7

In hoeverre speelt het treinvervoer op het traject Tiel-Geldermalsen een rol om de Rijksweg A15 te ontlasten van personenverkeer? Wat zijn de consequenties voor de drukte op de Rijksweg A15 van de voorgestelde wijzigingen?

Antwoord 7

Gezien het beperkt aantal reizigers dat nadeel ondervindt, het feit dat niet elke reiziger overstapt naar de auto als er sprake is van een langere overstaptijd en gelet op het zeer grote aantal auto's per uur op de A15, is mijn inschatting dat dit effect verwaarloosbaar is.

Vraag 8

Wanneer verwacht u de uitkomsten van de studie naar het verbeteren van de aansluitingen in de nieuwe dienstregelingen in Tiel, Den Bosch en Geldermalsen, zoals in uw brief over de dienstregeling NS 2017 en 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 719) genoemd?

Antwoord 8

NS heeft in overleg met de betrokken vervoerder, decentrale overheden en consumentenorganisaties intensief naar dit onderwerp gekeken. Partijen hebben helaas geen goede oplossing gevonden voor de overstap in Tiel in de dienstregeling 2018. NS heeft geconcludeerd dat er – gegeven de diverse aansluitingen voor verschillende groepen reizigers op Tiel en Geldermalsen, de inbedding in de dienstregeling tussen Den Bosch-Geldermalsen-Utrecht, en de beschikbare infrastructuur – op dit moment geen andere mogelijkheden zijn. Wel heeft NS met een kleine aanpassing ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp de overstap in Geldermalsen vanuit Tiel richting Den Bosch kunnen verbeteren.

Vraag 9

In hoeverre zijn de implicaties van andere vervoerders meegenomen in het maken van de afwegingen over de nieuwe dienstregeling van NS? Is bekeken of de nieuwe dienstregeling ook van invloed is op bijvoorbeeld het Arriva-traject tussen Arnhem en Tiel? Zo ja, waar bestaat die invloed uit?

Antwoord 9

Op basis van hun gewenste dienstregeling vragen alle vervoerders capaciteit aan bij ProRail. Het is de verantwoordelijkheid van ProRail om te bezien of de diverse aanvragen verenigbaar zijn en als dat niet het geval is om keuzes te maken die leiden tot een zo goed mogelijke dienstregeling op het spoor. De vervoerconcessie voor het hoofdrailnet schrijft voor dat NS moet overleggen met andere vervoerders. Dat heeft NS ook in dit geval gedaan: zie de antwoorden 4 en 8.