

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

1147

Vragen van de leden **Minhas** en **Rudmer Heerema** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de extra reistijd op het traject Alkmaar–Den Haag van NS* (ingezonden 3 december 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Weyenberg** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 december 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met de nieuwe dienstregeling van de NS per 12 december 2021? Zo ja, wat zijn hiervan de gevolgen voor de belangrijkste trajecten in de Randstad? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met de nieuwe dienstregeling voor 2022 die door NS is opgesteld. NS heeft mij geïnformeerd dat als gevolg van de nieuwe dienstregeling er op veel plekken meer treinen gaan rijden. Dat is positief voor de reiziger. Na de introductie van de eerste tienminutentrein tussen Amsterdam en Eindhoven in dienstregeling 2018 gaat NS in de dienstregeling 2022 een tweede en derde tienminutentrein rijden op het traject Arnhem – Utrecht – Schiphol en op het traject Amsterdam Zuid – Schiphol – Leiden – Den Haag – Rotterdam. Tussen Dordrecht en Rotterdam gaat NS een tienminutensprinter rijden en ook tussen Driebergen-Zeist, Utrecht en Breukelen verhoogt NS de frequentie van de Sprinters. Voorts verhoogt NS de frequentie op een deel van het traject tussen Leiden, Woerden en Utrecht, waardoor er in de brede spits vier rechtstreekse verbindingen tussen Leiden en Utrecht ontstaan. Ook buiten de Randstad kent de dienstregeling 2022 een aantal verbeteringen.

Vraag 2 en 3

Hoe kijkt u naar de toename van de reistijd voor reizigers in de ochtendspits op het traject van de Kennemerlijn van Alkmaar naar Den Haag met ca 20%? Bent u het eens met de stelling dat het reizen per trein door de toename van deze reistijd alleen maar ontoegankelijker wordt gemaakt?

Antwoord 2 en 3

Het opstellen van de dienstregeling en het inpassen van extra treinen op de reeds intensief benutte infrastructuur is een complexe puzzel, die jaarlijks door NS moet worden gelegd. NS streeft er elk jaar naar een zo groot mogelijke verbetering voor zo veel mogelijk reizigers te realiseren. Hoewel

NS en ProRail gezamenlijk hun best doen om de negatieve effecten van wijzigingen tot een minimum te beperken is het niet te voorkomen dat sommige reizigers hier ook hinder van ondervinden.

NS laat weten de afgelopen jaren intensief overleg te hebben gevoerd met decentrale overheden in Noord-Holland Noord, de Vervoerregio Amsterdam, busvervoerder en reizigersorganisaties om de dienstregeling in de regio te optimaliseren. Aanleiding is de behoefte om een aantal concrete kritiekpunten op te lossen en om de dienstregeling beter op de vervoersvraag aan te laten sluiten.

NS laat weten dat dit proces heeft geresulteerd in een aantal verbeteringen in de dienstregeling 2022. Zo verhoogt NS de frequentie van de Intercity's tussen Alkmaar en Haarlem door de treinen in de ochtend- en avondspits in beide richtingen te rijden. In het weekend verhoogt NS de frequentie van de Sprinter Uitgeest – Amsterdam – Utrecht – Driebergen-Zeist naar vier Sprinters per uur. Ook worden in de dienstregeling 2022 de aansluitingen van de trein op bus en vice versa in Hoorn hersteld, waarmee de deur-tot-deurreis van veel reizigers verbetert doordat overstappen korter worden.

In de daluren is de reistijd tussen Alkmaar en Den Haag Centraal gelijk gebleven. In de spits sluit de Intercity van en naar Alkmaar voortaan aan op de Sprinter van en naar Den Haag Centraal. NS laat weten dat het helaas niet mogelijk bleek een betrouwbare aansluiting van en naar de Intercity in te passen, reizigers zouden deze in de praktijk vaak missen. Reizigers tussen Alkmaar en Den Haag Centraal reizen in 2022 in de spits in 76 minuten tussen beide steden, ten opzichte van 67 minuten in dienstregeling 2021.

NS laat weten dat het aantal reizigers dat baat heeft bij de aanpassingen in de dienstregeling in algemene zin, en ook in Noord Holland Noord, veel groter is dan het aantal reizigers dat hiervan nadeel ondervindt. Op de Kennemerlijn profiteren circa 250 reizigers van meer spitsverbindingen. Voor enkele tientallen reizigers vanaf Alkmaar naar Den Haag neemt de reistijd echter toe.

Vraag 4

In hoeverre is de extra reistijd op de in het antwoord op vraag 1 genoemde trajecten, maar in het bijzonder op het traject Alkmaar–Den Haag, acceptabel terwijl parallel de ambitie van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is om meer treinen te laten rijden en het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken voor reizigers?

Antwoord 4

Met de uitrol van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer maken we het mogelijk om op de drukste trajecten in Nederland elke tien minuten een trein te laten rijden om de toenemende reizigersvraag te faciliteren. Ook in de dienstregeling 2022 plukken we de vruchten van dit programma met de introductie van de tienminutentrein op het traject Arnhem – Utrecht – Schiphol en op het traject Amsterdam Zuid – Schiphol – Leiden – Den Haag – Rotterdam.

Volgens NS verandert voor 82% van de reizigers de reistijd in de dienstregeling 2022 niet of nauwelijks. De reis van 170.000 reizigers per gemiddelde werkdag wordt drie tot tien minuten sneller, en die van 20.000 reizigers zelfs meer dan tien minuten. De reis van 19.000 reizigers per gemiddelde werkdag wordt drie tot tien minuten trager, en 5.000 reizigers meer dan tien minuten. In totaal is de dienstregeling 2022 daarmee een verbetering voor de reizigers, ook al kan dit voor individuele reizigers niet zo voelen.

Vraag 5

Wat is het effect van een langere reistijd op de overstap van trein naar auto, in de wetenschap dat de Randstad ook per auto vanuit Noord-Holland Noord lastig bereikbaar is (alleen via de Wijkertunnel en de Velsertunnel)?

Antwoord 5

Wat het effect zal zijn van een reistijdtoename met de trein in de spits tussen Alkmaar en Den Haag op een eventuele overstap van trein naar auto is lastig te voorspellen. De groep reizigers die er in de nieuwe dienstregeling op vooruit gaat, is groter dan de groep die reistijdnadeel heeft. Normaal gesproken zou dit leiden tot wat minder autoverkeer. Gelet op de verschillen in de omvang van de gebruikersgroepen van auto en het OV, mag in het

algemeen van deze aantallen een uiterst beperkt effect op de weg worden verwacht.

Vraag 6

Kunt u aangeven waarom bij de nieuwe dienstregeling op het traject Alkmaar–Den Haag geen rekening is gehouden met de aansluiting op de sprintertreinen vanuit Haarlem?

Antwoord 6

NS laat weten dat in de dienstregeling per 2022 de aansluiting van de Intercity op de Sprinter op het traject Alkmaar–Den Haag is meegenomen. De overstap in de spits in Haarlem op de Sprinter richting Den Haag is 5 minuten.

Vraag 7

Wat is de reden dat reeds nu al op het traject Alkmaar–Den Haag de aansluiting in Haarlem bemoeilijkt wordt doordat de aankomende en vertrekkende treinen op ver uit elkaar liggende perrons aankomen en vertrekken?

Antwoord 7

NS laat weten dat er recentelijk geen perronwijziging heeft plaatsgevonden op het traject Alkmaar–Den Haag. In de dienstregeling van 2021 komt in de spits de Intercity vanuit Alkmaar aan op spoor 4 in Haarlem, 3 minuten later vertrekt de Intercity richting Den Haag vanaf spoor 6.

Vraag 8

Bent u het eens met de stelling dat goede aansluitingen van tram, bus, metro, maar vooral sprintertreinen op intercitytreinen de reistijd kunnen verminderen en het reisgemak optimaliseren? Zo ja, welke acties gaat u ondernemen om de reistijd op de route Alkmaar–Den Haag alsnog te optimaliseren?

Antwoord 8

De reiziger is in het kader van een goede deur-tot-deur reis gebaat bij goede aansluitingen tussen de verschillende producten en vervoerders op het spoor, alsook tussen de verschillende modaliteiten.

NS is verantwoordelijk voor het opstellen van de dienstregeling binnen de beperkingen van de infrastructuur en met inachtneming van de verplichtingen uit de concessie. Het is zoals aangegeven in antwoord op vraag 3 een complexe puzzel.

NS streeft ernaar elk jaar een zo groot mogelijke verbetering voor zo veel mogelijk reizigers te realiseren. De vervoersvraag speelt daarbij een sleutelrol. Het is binnen de kaders van de concessie aan NS om de belangen van diverse groepen reizigers tegen elkaar af te wegen. Dit doet zij onder andere door raadpleging van consumentenorganisaties, decentrale overheden en regionale vervoerders. Ik zie op dit moment geen aanleiding om als concessieverlener in dit proces te treden.

Vraag 9

Kunt u deze vragen binnen twee weken beantwoorden?

Antwoord 9

Ja.