

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

1049

Vragen van het lid **Grinwis** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het feit dat er sinds december 2023 minder intercity's stoppen op station Schiedam Centrum* (ingezonden 31 januari 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 15 februari 2024).

Vraag 1

Hoe waardeert u het feit dat er sinds december 2023 minder intercity's stoppen op station Schiedam Centrum, waardoor reizigers naar Rotterdam, Den Haag en Amsterdam langer moeten wachten of overstappen?¹

Antwoord 1

Onder de huidige Hoofdrailnetconcessie stoppen er sinds december 2023 meer treinen op station Schiedam (zogenaamde dienstregeling 2024). In de spits rijdt de extra spits-Intercity tussen Arnhem en Rotterdam die stopt op Schiedam. Gedurende de rest van de dag stoppen vier Intercity's per uur op Schiedam, wat gelijk is aan de dienstregeling van 2023.

Eind 2023 is de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet voor de jaren 2025–2033 aan de Nederlandse Spoorwegen (NS) gegund. In deze concessie heb ik samen met NS concrete afspraken gemaakt over onder andere het aantal treinen dat zij volgens de concessie dient te rijden per traject (het zogenaamde volume). Specifiek over het traject tussen Den Haag en Rotterdam is afgesproken dat vanaf 2025 het aantal treinen met twee per uur omhoog gaat. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer maakt namelijk de toevoeging van een 5^e en 6^e Sprinter mogelijk, deze stoppen ook op Schiedam. Helaas is het nodig gebleken om dan ook twee van de zes intercity's per uur station Schiedam over te laten slaan om de dienstregeling betaalbaar te houden.

NS heeft de conceptdienstregeling voor 2025 op 8 februari 2024 ter consultatie voorgelegd aan consumentenorganisaties en decentrale overheden. Hierbij houdt NS rekening met de eisen uit de concessie, onder andere met betrekking tot de stationsbediening en de vervoersvraag.

¹ Schiedam24, 25 januari 2024, «Schrappen stops intercity uitruil om stops sprinter te behouden,» schiedam24.nl/artikel/schrappen-stop-intercity-uitruil-om-stops-stoptrein-te-behouden.

Vraag 2

Hoe verhoudt deze maatregel zich tot de doelstellingen van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), dat beoogt om hoogfrequente en snelle verbindingen te realiseren op de drukste trajecten in de Randstad, waaronder op station Schiedam Centrum?

Antwoord 2

Uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) maakt het mogelijk om onder meer elk uur zes Intercity's per uur tussen Den Haag Laan van NOI en Rotterdam Centraal te rijden en zes Sprinters per uur tussen Den Haag Centraal en Dordrecht. Tevens rijden er twee Intercity's per uur tussen Den Haag Centraal en Rotterdam en verder naar Noord-Brabant. Samen met NS is IenW op zoek gegaan naar optimalisaties in de dienstregeling om de invoering alsnog betaalbaar te maken. Deze is gevonden door het aantal Intercitystops (in de spits van maandag tot en met donderdag maar ook overdag als de dienstregeling per 2025 de gehele dag wordt gereden tot ca. 19 uur) op Schiedam tijdelijk terug te brengen naar vier per uur. Hiermee wordt de tienminuten-dienstregeling voor zowel Sprinters als Intercity's – met beperkingen – ingevoerd vanaf dienstregeling 2025. Zoals aangegeven bij antwoord 1 heeft NS de conceptdienstregeling voor 2025 ontwikkeld, hierbij houdt zij rekening met de eisen uit de concessie waaronder die met betrekking tot de stationsbediening en de vervoersvraag. NS heeft deze op 8 februari 2024 ter consultatie voorgelegd aan consumentenorganisaties en decentrale overheden. Eerder schreef ik u bij de Beantwoording feitelijke vragen 9e Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer² dat het zonder voldoende reizigers niet overal mogelijk zou zijn om de extra infrastructuur direct te benutten. Zo zou de vijfde en zesde Sprinter tussen Den Haag en Rotterdam wegens achterblijvende reizigersaantallen later dan 2025 door NS worden ingevoerd. Dat zou betekenen dat de baten van de extra infrastructuur niet meteen worden bereikt.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u de gevolgen van het schrappen van de intercity-stop voor de reistijd en de betrouwbaarheid van de treinreizigers die gebruik maken van station Schiedam Centrum?

Antwoord 3

Hoewel er reizigers zijn die van de maatregel nadeel zullen ondervinden, levert deze maatregel in combinatie met de extra Sprinters een verbetering op van de gehele bereikbaarheid. De maatregel raakt een deel van de reizigers op station Schiedam Centrum. Dit zijn onder andere overstappers vanuit het regionaal OV. Het totaal aantal stops op Schiedam blijft per eind 2024 echter gelijk en wordt buiten de spits ook hoger dan nu. De maatregel resulteert op het hoofdrailnet in een licht positief effect op de totale reizigerspunctualiteit. Daarbij is er een beperkte afname van de zitplaatskans.

Vraag 4

Kunt u bevestigen dat deze maatregel een uitruil is om de stops van de sprinter tussen Schiedam en Delft te behouden, die anders zouden vervallen door de invoering van de tienminutentrein op de corridor Den Haag-Rotterdam-Breda? Hoe weegt u deze uitruil? Welke rol heeft uw ministerie gespeeld in deze uitruil?

Antwoord 4

Het ministerie heeft met NS het gesprek gevoerd over de mogelijkheden en beperkingen in de dienstregeling en uiteindelijk in de concessie afspraken met NS gemaakt. Daarnaast heeft het ministerie de regionale partijen geïnformeerd over het optimaliseren van de dienstregeling. Door de beperking van het aantal Intercity-stops op station Schiedam kan NS financieel verantwoord de 5^e en 6^e Sprinter per uur invoeren. Deze sprinters doen alle stations aan. Het totaal aantal stops blijft gelijk. Het is jammer dat

² Kamerstuk 32 404, nr. 120

het vanuit betaalbaarheid niet mogelijk blijkt zowel de huidige Intercity-bediening op Schiedam te handhaven én de extra Sprinters in te voeren.

Vraag 5

Kunt u bevestigen dat het overslaan van station Schiedam Centrum de keerprocedure op Rotterdam Centraal voor intercity's van en naar Leiden verkort, waardoor de inzet van een extra trein kan worden uitgespaard, waardoor de inzet van de 5e en 6e sprinter per uur op de Oude Lijn mogelijk wordt? Kunt u becijferen welk bedrag hiermee wordt bespaard?

Antwoord 5

Het klopt dat de keerprocedure op Rotterdam verkort kan worden door twee van de zes Intercity-halteringen op Schiedam over te slaan. Hiermee kan op inzet van materieel en personeel bespaard worden en blijft invoering van de 5^e en 6^e Sprinter tussen Den Haag en Rotterdam betaalbaar. IenW heeft geen inzicht in de precieze besparingen. Zie ook het antwoord op vraag 6.

Vraag 6

Kunt u aangeven wat de extra kosten zijn om ook de 5e en 6e sprinter per uur op Schiedam Centrum te laten stoppen, conform het PHS?

Antwoord 6

De kosten van de invoering van de 5^e en 6^e Sprinter, die stopt op alle stations, zijn ongeveer gelijk aan de besparing op de Intercity-bediening van Schiedam. Het betreft één tot enkele miljoenen per jaar. De bereikte besparingen lopen af naarmate de reizigersgroei zich herstelt.

Vraag 7

Welke mogelijkheden ziet u om de intercity-stop op station Schiedam Centrum te herstellen of te compenseren?

Antwoord 7

Met de dienstregelingsaanpassing zullen er in de spits 10 treinen per uur per richting stoppen. Dit is in de spits evenveel als nu en daarbuiten zelfs meer. Hiermee blijft Schiedam een belangrijke OV-hub voor de regio. Omdat de afschaling van de Intercity-bediening de achterblijvende vervoersvraag moet opvangen, wordt verwacht dat de afschaling tijdelijk is. Het terugdraaien van de afschaling zal uiteindelijk afhangen van de ontwikkeling van de vervoersvraag en invulling van de stationsbediening is volgens de concessie aan de vervoerder. De toekomstige ontwikkeling van de vervoersvraag wordt nadrukkelijk gemonitord.

Vraag 8

Bent u bereid om in overleg te treden met de NS, gemeente Schiedam, Metropoolregio Den Haag en Provincie Zuid-Holland om zo spoedig mogelijk de 5e en 6e intercity-stop op station Schiedam Centrum terug te laten keren?

Antwoord 8

NS is verantwoordelijk voor het opstellen van de dienstregeling, met inachtneming van de afspraken uit de vervoersconcessie. Deze dient aan te sluiten op de vervoersvraag en moet altijd voldoen aan de voorschriften in de concessie over zaken als het minimumbedieningsniveau. Mijn ministerie ziet erop toe dat NS deze afspraken naleeft. Wanneer de dienstregeling voldoet aan de voorschriften uit de concessie treedt mijn ministerie in beginsel niet in overleg met NS over de dienstregeling op specifieke stations of trajecten. De NS consulteert de beoogde dienstregeling over 2025 bij consumentenorganisaties en decentrale overheden.

Voor de treinverbinding rond Goud is het Ministerie van IenW met NS en de regionale partijen in overleg getreden naar aanleiding van de doelstellingen in het kader van PHS en de ophanden zijnde wijzigingen in het volume bij de dienstregeling per 2025. Natuurlijk wordt dat overleg voortgezet als de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven. Zoals benoemd in antwoord 7 wordt de vervoersvraag gemonitord. Het terugdraaien van de afschaling zal uiteindelijk afhangen van de ontwikkeling van de vervoersvraag en invulling van de stationsbediening is volgens de concessie aan de vervoerder.

Vraag 9

Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het commissiedebat Spoor op 7 maart a.s.?

Antwoord 9

Ja, dat zal ik doen.