

Vergaderjaar 2005–2006

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 55

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 juni 2006

1. Inleiding

In het Algemeen Overleg Openbaar Vervoer van 21 juni jongstleden is gesproken over de reistijd vanuit het noorden en het oosten van Nederland naar de Randstad en de vraag van de leden van de commissie of er in de ontwerp-dienstregeling 2007 sprake is van substantiële verslechtering van de huidige situatie. Ik heb toegezegd u nader te informeren over de feiten en cijfers. De informatie in deze brief is gebaseerd op gegevens uit de jaardienstuitwerking 2007 (7*24 uur) die NS op 21 juni om advies aan de consumentenorganisaties heeft gezonden.

Ik heb de verbinding van het noorden en het oosten met de Randstad in de voorgenomen dienstregeling 2007 vergeleken met de huidige dienstregeling¹. Tijdens het debat met uw Kamer bleek dat de reistijden vanuit noorden en oosten van Nederland naar de Randstad (en vice versa) het vermoeden bestond dat met de ontwerp-dienstregeling 2007 in de orde van grootte van 10 tot circa 15 minuten toenemen en dat daarmee de bereikbaarheid van het noorden en oosten met de Randstad verslechtert. Uit mijn analyses blijkt dat dit beeld genuanceerder is. Het betreft hier enkele verbindingen waarvoor een reistijdverlenging optreedt van 10 en 11 minuten (zie bijlage 1).²

In deze brief zal ik in paragraaf 2 ingaan op de algemene overwegingen die hebben geleid tot de wijziging in de dienstregeling en veranderingen in reistijd. Vervolgens zal ik in paragraaf 3 op de overwegingen en verklaringen ten aanzien van de reistijden rond de verbindingen vanuit Noord- en Oost-Nederland met de regio Amsterdam uiteenzetten. Daarna sta ik in paragraaf 4 stil bij de verbinding met Amsterdam Centraal en Schiphol, en in paragraaf 5 meer specifiek op de verbindingen van Noord- en Oost-Nederland met Den Haag en Rotterdam. In paragraaf 6 volgt mijn conclusie waarin ik tevens de consequenties van het eventueel aanpassen van de dienstregeling betrek.

¹ Dit voor de verbindingen van Leeuwarden, Groningen, Hengelo en Enschede met Amsterdam Centraal, Schiphol, Den Haag en Rotterdam.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

2. Algemene overwegingen

NS heeft de dienstregeling 2007, overeenkomstig de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit, zo ontworpen dat op de huidige infrastructuur groei en een verbetering van de punctualiteit mogelijk wordt gemaakt. Het robuuster maken van de treindienst is daarbij van meet af aan het uitgangspunt geweest. Dit betekent dat in het dienstregelingsontwerp een aantal algemene elementen van belang is, te weten:

- het homogeniseren van de treindienst (van 3 naar 2 treintypen op het hoofdrailnet), hetgeen betrouwbaarheid (robuustheid en een betrouwbare reistijd) ten goede komt en capaciteit op het spoor oplevert;
- het vereenvoudigen van de treindienst (de facto decompliceren vanuit Benutten en Bouwen-visie en zo met bestaande infrastructuur toch groei bereiken met een betrouwbare treindienst);
- het behouden van aansluitingen op de overstapstations;
- het hanteren van de planningsnormen (passende speling in de rijtijd van treinen en passende halteringstijden op stations, zodat de trein ook de geplande treindienst kan rijden);
- het hanteren van capaciteitsnormen (baanvak niet gepland overbelasten);
- het accommoderen van kwalitatief goede goederenpaden.

Deze algemene elementen vormen, naast de meer specifieke verklaringen waarop ik onderstaand nader inga, een verklaring voor het verschil in reistijd.

3. Overwegingen rond verbinding Noord- en Oost-Nederland met de regio Amsterdam

Voor de regio Amsterdam betekent het robuuster maken van de treindienst dat de focus uit de huidige dienstregeling 2006 (waarvan het fundament dateert uit 1970) op rechtstreekse verbindingen vanuit Noord- en Oost-Nederland met station Amsterdam Centraal, is vervangen door een meer op de toekomst gerichte focus op de Amsterdamse regio inclusief Schiphol. Ook het feit dat de Gooilijn een zwaarbelaste en drukke spoorverbinding is (14 à 15 000 reizigers p/dag p/richting en een aantal goederenpaden per uur), speelt mee. Ik constateer dat de volgende elementen een rol hebben gespeeld bij de afweging die NS gemaakt heeft:

- veel regio's – waaronder Noord- en Oost-Nederland – vragen om een goede verbinding met Schiphol;
- de groeiverwachting voor de reizigersstromen vanuit die regio's richting Schiphol en Amsterdam Zuid-WTC en Duivendrecht is groot (20 à 30% tot 2012);
- Schipholreizigers hebben vanwege hun bagage het meeste behoefte aan een rechtstreekse verbinding;
- vanaf Amsterdam Zuid-WTC en Duivendrecht bestaan goede verbindingen met de diverse stadsdelen van Amsterdam, en de komst van de Noord Zuidlijn zal een verdere verbetering geven;
- Hilversum kan een Intercity-stop worden geboden (een wens van de regio, hiertoe wordt momenteel een extra perroneiland aangelegd);
- de huidige trein Amsterdam/Schiphol naar Berlijn blijft rijden, maar wordt om de baanvakbelasting te verlagen in het pad van de binnenlandse trein naar Enschede ingelegd;
- de mogelijkheid om vanaf Hilversum naast 2 Intercity's ook 4 Sprinters te gaan rijden richting Amsterdam. Hierdoor worden ook de tussen gelegen stations (Bussum-Zuid, Hilversum-Noord) beter bediend.

Ik constateer dat het betrouwbaar maken van de IC-dienst een viertal belangrijke corridors betreft: vanuit Amersfoort naar Amsterdam en

Utrecht (en verder), alsmede in de richting van Zwolle en Apeldoorn. Afwegingen dienen in mijn ogen dan ook in deze context te worden gezien (zie ook bijlage 2).¹

4. Impact dienstregeling 2007 op verbindingen met Amsterdam Centraal en Schiphol

Uit mijn vergelijking van de dienstregeling 2006 met de ontwerp-dienstregeling 2007 blijkt dat de reistijden tussen Noord- en Oost-Nederland naar de Randstad (en vice versa) in het algemeen enkele minuten toenemen. Van en naar Schiphol is sprake van minimale wijzigingen (enkele minuten, zowel positief als negatief) in de reistijd.

Van een algemene substantiële verslechtering van de bereikbaarheid van de Randstad zou ik dan ook niet willen spreken (zie bijlage 1). Specifiek voor Amsterdam Centraal geldt dat in enkele gevallen sprake is van een reistijdverlenging van 10 en 11 minuten. Belangrijke verklaring hiervoor is de bovengenoemde constatering dat de focus in de dienstregeling 2007 is verschoven van Amsterdam Centraal naar Amsterdam in den brede. Daarnaast spelen een aantal meer specifieke (technische) verklaringen een rol:

- anticiperen op de inpassing van Hilversum als stop voor de IC treinen per 2008 (Hilversum heeft ca 10 000 reizigers per dag; hiervoor worden 3 minuten ingeruimd). Zonder deze extra 3 minuten nu reeds in de dienstregelingsstructuur voor 2007 op te nemen zouden in 2008 alle tijdliggingen opnieuw veranderen, hetgeen onwenselijk is voor de reizigers. Het betreft dus een capaciteitsreservering in de vorm van rijtijd, voor de per 2008 beoogde IC-stop op Hilversum;
- op Amersfoort wisselen de treinen van volgorde. Daardoor wordt de overstap vanuit alle richtingen aangeboden. De trein die het eerste binnenkomt (Deventer–Amsterdam dan wel Amersfoort–Amsterdam) vertrekt het laatste. Daarmee is er dus voldoende tijd voor reizigers om de niet-cross-platform-overstap te maken. Overigens is per 2009 een cross-platform-overstap in Hilversum mogelijk;
- voor Groningen en Friesland geldt dat door de extra stop van de Sprinter op Amersfoort Vathorst en de beperkte infrastructuur op dit baanvak het noodzakelijk is de rijtijd te verlengen (met ca. 3 minuten) doordat de Intercity volgt op de Sprinter die daar halteert;
- om de hoofdrelatie op de Zuid-as van Amsterdam en Schiphol goed te blijven bedienen, is de volgorde van de treinen van en naar Amsterdam en van en naar Schiphol te Amersfoort gewijzigd. In de huidige dienstregeling wordt de IC vanuit het noorden en het oosten te Amersfoort gesplitst in een gedeelte naar Amsterdam Centraal en in een deel naar Schiphol. In de huidige situatie vertrekt de losgekoppelde trein naar Amsterdam Centraal eerst, gevolgd door de trein naar Schiphol. In 2007 is dit andersom. Hierdoor zijn de reistijden van en naar Schiphol vergelijkbaar met 2006 (ondanks opnemen van stationnementtijd van 3 minuten ten behoeve van Hilversum), en zijn de reistijden van en naar Amsterdam hierdoor ongeveer 4 minuten langer geworden.

Tenslotte moet tevens in ogenschouw genomen worden dat zodra in december 2012 de Hanzelijn in gebruik wordt genomen, de reistijd van Zwolle naar Amsterdam Centraal wordt bekort met één kwartier².

5. Verbinding Noord- en Oost-Nederland met Den Haag en Rotterdam

De reistijd van Leeuwarden en Groningen naar Den Haag en Rotterdam (en vice versa) neemt in de dienstregeling 2007 met circa 4 tot 7 minuten toe. Voor de verbindingen tussen Hengelo, Enschede en Rotterdam en

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Zie Tracébesluit Hanzelijn december 2003.

Den Haag geldt in het algemeen dat de reistijd enkele minuten toeneemt of gelijk blijft. De reistijd vanuit Rotterdam naar Hengelo (minder dan 50 reizigers per dag) en Enschede (bijna 100 reizigers per dag) neemt met gemiddeld 5 en 6.5 minuten toe.

Voor Rotterdam en Den Haag geldt dat de opname van station Gouda in de Intercitydienst (3 minuten stationnementtijd), een minuut extra rijtijd tussen Hengelo en Enschede door het toepassen van plannormen en de afhandeling van de treinen in Amersfoort door de langere stationnementtijd aldaar de gegeven reistijdverlengingen verklaren. In het huidige model voldoen bepaalde IC-stops op de corridor Utrecht–Den Haag niet aan de planningsnorm (geen halteringstijd opgenomen). Dit wordt met de nieuwe dienstregeling 2007 gecorrigeerd.

Vanwege de beperkte infrastructuur op het station Den Haag is er bovendien sprake van een wachttijd voor binnenkomst op Den Haag. Hierdoor is de reistijd Utrecht–Den Haag iets langer dan Den Haag–Utrecht. Daarnaast is soms de treindienst passend gemaakt (wachten op andere (goederen)-treinen die van hetzelfde spoor gebruik moeten maken).

6. Conclusie

In deze brief heb ik de feiten en cijfers ten aanzien van de verbindingen tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland uiteengezet. De focus hierop kan ten onterechte het beeld veroorzaken dat de dienstregeling alleen reistijdverlengingen kent. Ik benadruk daarom dat de dienstregelingwijziging tot doel heeft extra groei te faciliteren (200 extra treinen per dag) en een meer betrouwbare dienstregeling te maken en dat er landelijk gezien sprake is van een groot aantal verbeteringen. NS volgt met de ontwerp-dienstregeling 2007 de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit en de vervoerconcessie: meer reizigers op de bestaande infrastructuur met minder verstoringen van de reis.

Bij mijn bemoeienis met de nieuwe dienstregeling heb ik als randvoorwaarde voor ogen gehad dat het saldo van de wijzigingen positief moest zijn. Helaas is het zo dat bij een fundamentele dienstregelingwijziging keuzes moeten worden gemaakt die niet voor iedere reiziger positief kunnen uitpakken. Ofschoon ik de zorg van de Kamer hierover begrijp, ben ik van mening dat de discussie in het juiste perspectief dient te worden geplaatst. Tegenover de in deze brief belichte reistijdtoename voor reizigers van Amsterdam Centraal naar Noord- en Oost-Nederland (en vice versa), staat bijvoorbeeld een betere verbinding met Amsterdam in den brede (Schiphol, Duivendrecht en Amsterdam Zuid-WTC). Vele reizigers kunnen op deze stations een goede aansluiting vinden.

In het debat met uw commissie is duidelijk gemaakt dat wordt gehecht aan handhaving van de huidige reistijden vanuit Noord- en Oost-Nederland richting de Randstad. Een eenvoudige oplossing voor de bediening van Noord- en Oost-Nederland is niet mogelijk zonder afbreuk te doen aan de verbeteringen die de nieuwe dienstregeling voor veel reizigers heeft. De verlengingen van de reistijden die optreden, zijn allen verklaarbaar vanuit de noodzaak tot het vergroten van de robuustheid, het volgen van en anticiperen op de marktvraag, het accommoderen van goederenpaden op een beperkte infrastructuur, specifieke regionale wensen ten aanzien van IC-stops (Hilversum en Gouda) en het bedienen van nieuwe stations (Vathorst). Handhaving van de huidige reistijden vanuit Noord- en Oost-Nederland voor een relatief beperkt aantal reizigers zal ten koste gaan van de betrouwbaarheid van het systeem en daarmee de punctualiteit voor vele reizigers.

Alles afwegende ben ik in algemene zin van mening dat de voordelen van de door de commissie gewenste handhaving van de huidige reistijden van en naar Noord- en Oost-Nederland in de dienstregeling 2007 niet opwegen tegen de voordelen van de dienstregeling 2007 voor een grotere groep reizigers. Desalniettemin zal ik met NS het gesprek aangaan over eventuele specifieke mogelijkheden voor reistijdverbeteringen vanuit Noord- en Oost-Nederland. Ik zal dat doen in het kader van de gesprekken die ik met NS heb over de jaardienstuitwerking 2007 (7*24 uur).

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus