

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 686

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 oktober 2016

In de afgelopen periode hebben wij met regelmaat gesproken over de verbetering van de dienstverlening op het spoor. Een thema waarvoor ik – gezien het belang voor de vele treinreizigers in Nederland – bijzondere aandacht heb.

Bijgaand zend ik u ter informatie de halfjaarrapportage van de prestaties van NS op het hoofdrailnet over 2016¹. Dit geeft een tussentijds beeld van de prestaties.

Op diverse momenten zijn ook door uw Kamer vragen gesteld of voorstellen gedaan om de dienstverlening te verbeteren. Ik wil u – naast de halfjaarrapportage – graag nader informeren over de omgang met de moties en toezeggingen die hieruit volgden. Aan het einde van deze brief ga ik nader in op het treinaanbod op de Kennemerlijn.

Halfjaarverantwoording NS 2016

In de halfjaarverantwoording over het hoofdrailnet geeft NS een tussentijds beeld van de gerealiseerde prestaties. Dit kan, in eerste instantie voor NS zelf, aanleiding geven voor extra inzet op de specifieke punten waarbij nog niet aan de afgesproken prestaties wordt voldaan.

Vorig jaar heb ik aan NS drie beleidsprioriteiten meegegeven voor 2016, te weten verbetering van de deur tot deur reis, betrouwbare operatie en te drukke treinen. NS heeft hierop in de eerste helft van 2016 belangrijke stappen gezet. Zo biedt NS meer OV-fietsen bij stations aan, start NS een nieuwe dienst om reizigers die vergeten uit te checken te alerteren, presteert NS op het gebied van betrouwbaarheid op het conventionele spoor beter dan in dezelfde periode vorig jaar en voert NS de maatregelen uit die zij eind 2015 heeft aangekondigd om de drukke treinen terug te

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

dringen. Ook op andere gebieden boekt NS voortgang. Zo laat NS betere scores zien dan in de eerste helft van vorig jaar op de indicatoren «reisinformatie bij ontregelingen», «klantoordeel sociale veiligheid», «klantoordeel reinheid treinen» en «klantoordeel reinheid stations». Daarnaast is door een groeiend aandeel groene stroom de CO₂-uitstoot per reizigerskilometer verminderd. Verder is in de eerste helft van 2016 meer met de trein gereisd dan ooit en zijn de reizigers tevredener dan vorig jaar.

Alhoewel de prestaties op de prestatie-indicatoren «vervoerscapaciteit reizigers in de spits», «vervoerscapaciteit in de spits HSL Zuid diensten» en «reizigerspunctualiteit HSL-Zuid diensten» in het eerste halfjaar van 2016 nog te ver achterblijven, wil ik nog niet vooruitlopen op eventuele handhavingsmaatregelen. Een beoordeling hiervan volgt pas op basis van de verantwoording over het gehele jaar. Wel blijf ik met NS in gesprek over de noodzakelijke verbetering van deze prestaties. Zoals bijvoorbeeld via de monitoring van de afgesproken maatregelen om de drukke treinen terug te dringen en de maatregelen om de uitval op de HSL-Zuid te verminderen.

Zoals gebruikelijk zal NS de halfjaarverantwoording begin oktober 2016 ook op de eigen website plaatsen.

Met kaartje tweede klas staan in de eerste klas

Tijdens het AO Spoor van 19 mei 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 670) heb ik uw Kamer toegezegd na te gaan of het mogelijk is dat reizigers met een kaartje voor de tweede klas mogen staan in de eerste klas als de tweede klas vol is. NS laat weten dat dit in specifieke gevallen mogelijk moet zijn en laat de afweging daarover bij de conducteur. Ik steun deze lijn. Dit past bij de afspraak uit de vervoerconcessie dat reizigers een redelijke kans op een zitplaats hebben.

NS laat mij weten de materieelinzet zodanig te plannen dat reizigers in de eerste klas een zitplaats hebben. In de tweede klas is dat niet altijd mogelijk. Als door incidenten of verstoringen grote drukte ontstaat, mogen reizigers met een tweede klas kaartje strikt genomen niet in de eerste klas staan. NS gaat hier in de praktijk coulant mee om en gedooft dat reizigers bij grote drukte als gevolg van verstoringen of incidenten zich verspreiden in de trein zodat er meer mensen mee kunnen. Reizigers met een vervoersbewijs voor de tweede klas kunnen dan meestal staan in de eerste klas. Hoewel dit enig ongemak kan betekenen voor de reizigers met een vervoersbewijs eerste klas, kan ik me vinden in de afweging van NS om in uitzonderlijke gevallen zoveel mogelijk mensen toe te laten in de trein om vertraging voor grote groepen reizigers te beperken.

Oplaadvoorzieningen voor mobiele apparaten

In de beantwoording van de moties motie Van Tongeren, Van Tongeren / Van Veldhoven en motie Bashir c.s.² over oplaadvoorzieningen in de trein en op het station en het meenemen van fietsen in de trein ga ik alleen in op de vervoerder NS, waarvoor ik concessieverlener ben. Over de inrichting van regionale treinen (stopcontacten, Wifi, toiletten, fietsplaatsen, etc.) kunnen de decentrale overheden in hun concessies desgewenst voorschriften opnemen.

De motie Van Tongeren vraagt om stopcontacten in de tweede klas (Kamerstuk 29 984, nr. 434). De motie Van Tongeren / Van Veldhoven

² Kamerstuk 29 984, nr. 434; Kamerstuk 29 984, nr. 451 en Kamerstuk 33 888, nr. 10.

vraagt om oplaadpalen op stations en perrons voor tablets, telefoons en laptops (Kamerstuk 29 984, nr. 451). Mijn ambtsvoorganger heeft u gemeld de beide moties in samenhang te willen beoordelen, rekening houdend met de kosten. Ik kan u hierover nu het volgende melden.

Het bieden van een comfortabele reis met het openbaar vervoer voor de reizigers staat in mijn sturing richting NS centraal. Er gebeurt al veel om het comfort van het OV te verhogen, ook op het gebied van het gebruik van mobiele apparaten als smartphones, tablets en laptops. Het faciliteren daarvan is één van de vele maatregelen die bijdragen aan een comfortabele reis. Het gebruik van mobiele apparaten is in de afgelopen jaren sterk gestegen. Ze zijn steeds belangrijker voor onze communicatie in ons dagelijks leven en werk. Om de reiziger hierin goed te faciliteren biedt NS al jaren WiFi aan in de treinen en sinds kort ook in de stationshuiskamers. In de huiskamers op de grote stations Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal en Arnhem zijn stopcontacten en snoertjes voor de meest gangbare mobiele apparaten beschikbaar. In huiskamers op kleinere stations kunnen reizigers stopcontacten gebruiken. Daarnaast zijn in de eerste klas van de meeste Intercity-rijtuigen stopcontacten aanwezig.

NS heeft besloten bij de aanschaf (nieuwbouw) van treinen stopcontacten als specificatie op te nemen: zowel in Intercity's als in Sprinters en zowel in de eerste als in de tweede klas. Ik heb dit ter bevestiging vastgelegd in de vervoerconcessie. Onlangs heb ik bij een werkbezoek kunnen zien dat dit in de nieuwe Flirt-sprinters, die vanaf eind dit jaar instromen, als eerste is gerealiseerd. NS zal daarnaast oude dubbeldekkers bij modernisering voorzien van stopcontacten in de eerste klas. Op termijn zullen dus in de eerste klas van alle Intercity's en in de tweede klas van nieuwe treinen stopcontacten aanwezig zijn. In de meeste andere landen bestaat deze service op deze schaal nog niet.

Met deze maatregelen handelt NS naar mijn oordeel in de geest van de moties. Zowel bedrijfseconomisch als maatschappelijk acht ik dit verantwoorde keuzes van NS. Innovaties, zoals het gebruik van mobiele opladers door reizigers kunnen het gevoelde probleem daarnaast verminderen. Ik ben van mening dat de reizigers met deze voorzieningen voldoende comfort geboden wordt. Nog meer maatregelen en voorzieningen brengen aanzienlijke kosten met zich mee³. Ik beschouw de moties hiermee als afgedaan.

Recreatief gebruik van de trein / meenemen van fietsen in de trein

De motie Bashir c.s. (Kamerstuk 33 888, nr. 10) vraagt te onderzoeken hoe we het recreatief gebruik van de trein kunnen bevorderen, onder andere door de mogelijkheden voor het meenemen van fietsen in de trein te vergroten. In de brief van 24 juni 2015 (Kamerstuk 33 888, nr. 16) heeft mijn ambtsvoorganger de resultaten van het gevraagde onderzoek en de conclusies met uw Kamer gedeeld. Het bevorderen van het recreatief gebruik van de trein vind ik van belang, maar mag niet ten koste gaan van de plaatsen in de trein in de spitsuren.

³ Het inbouwen in alle bestaande treinen kost naar eerste inschatting ca. € 90 mln. Het aanbrengen van stopcontacten in bestaand materieel is arbeidsintensief en kostbaar doordat treinen grotendeels gedemonteerd moeten worden om de benodigde bekabeling aan te leggen. Bij deze raming is al rekening gehouden met maximale efficiëntie door te combineren met (een) andere revisie(s). ProRail geeft desgevraagd als kostenindicatie voor oplaadpalen op perrons: ca. € 7.500–10.000 per paal met een levensduur van tien jaar. De kosten van oplaadvoorzieningen op het station betreffen vooral het beheer, inclusief het repareren van schade door vandalisme. Bij proeven in het verleden is bovendien gebleken dat stopcontacten storings- en vandalismegevoelig zijn.

In het algemeen overleg spoor op 19 november 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 653) heeft het lid Van Tongeren (GroenLinks) mij naar aanleiding van de brief gevraagd hoe het meenemen van fietsen in de trein zich verhoudt tot de materieelkrapte bij NS. Ik heb hierop een schriftelijke reactie toegezegd. Die is als volgt.

Het beleid van NS was al langere tijd om het meenemen van fietsen in de trein tijdens de spitsuren niet toe te staan. De tijdelijke materieelkrapte in de spits in 2016 en 2017 is voor NS een extra reden dit beleid streng te handhaven en heeft mij laten weten hiernaar te zullen handelen. Het beleid van NS blijft, ook in de toekomst, om het meenemen van fietsen in de trein tijdens de spitsuren niet toe te staan. Dit onderschrijf ik, omdat ik van mening ben dat voldoende vervoercapaciteit in de spits belangrijker is dan het bieden van meer plaatsen voor fietsen.

In de daluren is er minder of geen drukte in de treinen. Op deze momenten zijn er meer mogelijkheden om fietsen in de trein mee te nemen. De afwegingen ten aanzien van het meenemen van fietsen in de daluren staan verwoord in de brief van 24 juni 2015 (Kamerstuk 33 888, nr. 16).

Op de motie Van Veldhoven/Hoogland (Kamerstuk 29 984, nr. 676) over het meenemen van een fiets in de Intercity Direct zal ik in de brief bij de voortgangsrapportage HSL-Zuid nader ingaan.

Kennemerlijn

Onlangs heb ik u mijn antwoorden gestuurd op schriftelijke vragen van de leden Rudmer Heerma, Visser en De Boer (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 3396) over het treinaanbod op de Kennemerlijn. Naar aanleiding van deze antwoorden heeft de gemeente Beverwijk namens een aantal gemeenten in de regio gevraagd om overleg om hun wensen te bespreken. NS is over mogelijke verbeteringen van het OV in de regio in overleg met de provincie en gemeenten (waaronder Beverwijk) in de Corridordialoog Kennemerlijn. Ik vertrouw erop dat de partijen gezamenlijk tot goede antwoorden zullen komen op de regionale bereikbaarheidsopgave.

Overigens moet ik u een correctie melden in antwoord 2. Daarin staat per abuis dat er in de huidige dienstregeling in de spits vier Intercity's rijden; dit moet zijn vijf Intercity's. Voor de lijn van de antwoorden heeft dit geen gevolgen.

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