

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenM/DGMO-2011/30213

Uw kenmerk
2011Z03929

Datum 11 maart 2011
Betreft Kamervragen nachttrein Gouda

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u mijn antwoorden op de vragen van het lid Van Gent (GroenLinks) over het afschaffen van de nachttrein naar Gouda (ingezonden 25 februari 2011).

1

Is het waar dat de Nederlandse Spoorwegen het experiment met de nachtelijke bediening van station Gouda begin februari 2011 hebben stopgezet?

1

Ja.

De nachttreinen zijn geen onderdeel van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. NS rijdt alle nachttreinen voor eigen rekening en risico en moet daarom rekening houden met de rentabiliteit van de nachttreinen en dus onder andere met het aantal reizigers.

NS rijdt al vele jaren de nachttreinen Rotterdam – Den Haag – Amsterdam – Utrecht v.v. Blijkbaar is dit bedrijfseconomisch verantwoord. Daarnaast heeft NS de afgelopen jaren diverse uitbreidingen van het nachtnet beproefd:

- Brabants nachtnet: dit bleek voor NS niet voldoende rendabel en kon alleen worden voortgezet met een subsidie van de provincie.
- Enschede – Schiphol (in de zomermaanden): deze trein trok te weinig reizigers en NS heeft dit experiment daarom beëindigd.
- Rotterdam – Gouda – Utrecht v.v.: vanaf december 2008 bood NS in de nachten van donderdag op vrijdag, vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag elk uur in beide richtingen een verbinding tussen de stations Rotterdam Centraal, Gouda en Utrecht Centraal.

2

Kunt u aangeven hoeveel reizigers gebruik maakten van de nachttreinen Utrecht - Gouda - Rotterdam?

2

In het geval van de nachttrein Rotterdam – Gouda – Utrecht v.v. heeft NS vooraf gemeld dat de proef twee jaar zou gaan duren en gecontinueerd zou worden als de gemiddelde bezetting per trein 65 reizigers of meer zou bedragen.

Na één jaar werd voor NS al duidelijk dat de nachttreindiensten in de nacht van donderdag op vrijdag op geen enkele manier kans maakten in de buurt van de 65 reizigers te komen. De gemiddelde bezetting bedroeg 7 reizigers. De exploitatie van deze treinen is daarom per april 2010 beëindigd.

Op basis van marktontwikkelingen heeft NS vastgesteld dat er medio 2010 in de resterende nachten (van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag) slechts één trein voldoet aan het criterium '65-of-meer'. Voor de overige treinen is de gemiddelde bezetting 31 reizigers. NS acht het niet realistisch dat deze treinen op afzienbare termijn het criterium van 65-of-meer reizigers zullen halen en concludeert dat er onvoldoende markt is voor een zinvolle exploitatie van deze nachttreinen. NS continueert deze treinen niet en heeft ze met ingang van maandag 7 februari 2011 beëindigd. Een uitzondering hierop vormt de trein die in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag wel voldoende reizigers trekt; deze trein (van Utrecht Centraal naar Rotterdam Centraal, vertrek 1.16 uur) blijft rijden.

3

Wat waren de criteria die de Nederlandse Spoorwegen hebben gehanteerd om de mate van succes van het experiment met de nachtelijke bediening van station Gouda aan af te meten?

3

Zie mijn antwoord op vraag 2.

4

Heeft de Nederlandse Spoorwegen naar uw weten (markt)onderzoek gedaan naar de potentiële hoeveelheid reizigers die van deze verbinding gebruik zouden willen maken?

4

NS heeft een marktonderzoek gedaan in de praktijk, door daadwerkelijk nachttreinen Rotterdam – Gouda – Utrecht aan te bieden. De hoeveelheid (potentiële) reizigers die van deze verbinding gebruik maken, blijkt niet groot te zijn.

5

Kunt u aangeven welke actie de Nederlandse Spoorwegen sinds 2008 heeft ondernomen om bekendheid te geven aan de nachtelijke uitbreiding van de dienstregeling voor station Gouda?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/DGMO-2011/PM

5

Op 18 december 2008 is het nachtnet op het traject Rotterdam Centraal – Gouda - Utrecht Centraal van start gegaan. Het nachtnet op deze lijn werd geïntroduceerd bij de (potentiële) reizigers door middel van een promotiecampagne die liep van december 2008 t/m maart 2009 en waarin diverse communicatiemiddelen werden gebruikt. Aan de opening op 18 december 2008 is extra aandacht besteed. Tussen juni 2010 en eind 2010 is er opnieuw een promotiecampagne voor het nachtnet op het traject Rotterdam Centraal – Gouda - Utrecht Centraal geweest, waarbij weer diverse communicatiemiddelen zijn ingezet.

6

Is het waar dat een nachtelijke treinreis tussen Rotterdam en Utrecht, door het schrappen van de directe verbinding tussen deze steden, met een uur verlengd wordt en dus niet alleen Goudse reizigers, maar alle nachtelijke reizigers tussen Utrecht en Rotterdam dupeert, omdat het 'rondje randstad' hiermee is komen te vervallen?

6

Ja. Met het beëindigen van het tijdelijke experiment is de situatie hersteld die de reizigers jarenlang gewend waren. Het aantal gedupeerde reizigers is echter zeer beperkt (zie mijn antwoord op vraag 2). Dit te meer daar er in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag één nachttrein Utrecht Centraal – Gouda - Rotterdam Centraal blijft rijden op een tijdstip dat er wel een aanzienlijk aantal reizigers is dat er gebruik van maakt.

7

Kunt u deze vragen in elk geval beantwoorden vóór het AO spoor op 16 maart 2011?

7

Ja, dat heb ik bij deze gedaan.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen