

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/BSK-2016/65743

Uw kenmerk
2016Z04943

Datum 29 maart 2016
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Bruins
(ChristenUnie) over de intercity Dordrecht-Breda

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik vragen van het lid Bruins (ChristenUnie) over de intercity Dordrecht-Breda. Deze vragen zijn ingezonden op 9 maart 2016.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de brief van de burgemeester van Dordrecht namens het Drechtstedenbestuur en mede namens de portefeuillehouders verkeer van Zuid-Holland, Noord-Brabant, Breda en regio Alblasserwaard/Vijfheerenlanden over de spoorbediening Dordrecht-Breda?¹ Herinnert u zich de motie Hachchi/Smaling?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat er om op tijd te zijn voor de dienstregeling 2017 die in december van dit jaar ingaat, binnen een week een besluit nodig is over de dienstregeling Dordrecht-Breda? Toetst u dit besluit alleen aan de concessie voor het hoofdrailnet of ook aan de aangenomen motie?

Antwoord 2

Ik heb inmiddels het besluit genomen om voor 2 jaar een intercityverbinding tussen Dordrecht en Breda te realiseren. Dit was op tijd voor de capaciteitsaanvraag voor de dienstregeling 2017. Bij dit besluit heb ik zowel de verplichtingen in de concessie als de inhoud van de motie meegewogen.

Vraag 3

Waar heeft de in de motie gevraagde inzet van u voor het behoud van de intercity tussen Dordrecht en Breda uit bestaan? Welke oplossingen zijn door u aangereikt die uitzicht bieden op behoud van de intercity? Welke oplossingen zijn door NS

¹ Brief d.d. 7 maart 2016

² Kamerstuk 34 300-A nr. 51

aangereikt? Kunt u per oplossing aangeven waarom deze niet gekozen is of niet verder onderzocht is?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Antwoord 3

Vlak na de zomer 2015 is mijn departement in overleg getreden met vertegenwoordigers uit de regio Drechtsteden, Breda, Zuid-Holland en Noord-Brabant en NS. In dit overleg is zorgvuldig gekeken naar mogelijkheden en onmogelijkheden in de dienstregeling om de door de regio gewenste intercity tussen Dordrecht en Brabant te behouden. Daarbij is in eerste instantie gekeken naar de effecten als niet alle intercity's tussen Rotterdam en Breda over de HSL rijden. Daaruit kwam naar voren dat in alle situaties meer reizigers profiteren van de verbindingen over de HSL dan via een intercityverbinding over conventioneel spoor via Dordrecht. Vervolgens zijn er diverse oplossingen onderzocht om een intercityverbinding op een andere manier te realiseren.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/65743

Op basis van attractiviteit voor reizigers, kosten en operationele maakbaarheid kwam een specifieke intercityverbinding tussen Dordrecht en Breda als beste oplossing naar voren. Een maakbaar alternatief was om intercity's naar Dordrecht uit de richting Rotterdam door te trekken naar Breda. Dit is in alle gevallen duurder, omdat de lengte van de treinen tot aan Dordrecht niet nodig is voor de vervoersomvang richting Breda. Reizigers uit de Randstad die naar Breda willen reizen immers via de HSL. Een ander maakbaar alternatief was om één van de twee sprinters tussen Breda en Dordrecht zonder tussenstop te rijden (een zogeheten zonetrein). Dit bleek minder aantrekkelijk voor reizigers dan een intercitypendelverbinding tussen Dordrecht en Breda. Vanwege concessie-eisen over minimale bediening van stations (tweemaal per uur per richting) zal dan een extra sprinter moeten worden ingelegd tussen Dordrecht en Breda. Daar zijn kosten aan verbonden. Bovendien ontstaan hierdoor onregelmatige treinintervallen, waar alle reizigers nadeel van ondervinden, terwijl de grootste groep reizigers tussen Dordrecht en Breda qua reistijd niet beter af is dan met een intercity. Ook zou deze verbinding dan met sprintermaterieel gereden worden in plaats van intercitymaterieel.

Vraag 4

Klopt het dat de regio tot op heden van u en NS geen rapportages over technische haalbaarheid van dienstregelingvarianten of alternatieven heeft ontvangen en dat van door de regio aangedragen ideeën alleen is gesteld dat deze niet inpasbaar zijn? Deelt u de mening dat de regio op basis hiervan varianten niet zelf kan (laten) toetsen?

Antwoord 4

In het gehele proces hebben vertegenwoordigers vanuit de regio en mijn departement meerdere malen met dienstregelingexperts van NS aan tafel gezeten. Daarin hebben alle partijen alle mogelijke vragen kunnen stellen over de technische haalbaarheid van dienstregelingvarianten. NS heeft gemotiveerd en helder uitgelegd wat de voor- en nadelen van bepaalde varianten zijn. Daarvoor zijn ook zogeheten tijd-weg-diagrammen getoond die gebruikt worden voor het ontwerpen van de dienstregeling. Aan de hand daarvan zijn concrete voorstellen van partijen direct doorgesproken en getoetst.

Vraag 5

Klopt het dat nu alleen nog wordt gesproken over een intercity pendel 1x per uur? Klopt het daarnaast dat uw inzet voor een dergelijke intercity pendel direct gekoppeld is aan een verzoek tot cofinanciering aan de decentrale overheden?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/65743

Antwoord 5

Ik heb inmiddels besloten om voor twee jaar een intercityverbinding 1x per uur tussen Dordrecht en Breda te realiseren. In de komende 2 jaar blijf ik met NS en met de regionale partners zoeken naar logistieke en financiële ruimte voor een meer structurele oplossing in de toekomst. Dit mede naar aanleiding van de motie³ van uw Kamer. Ik heb hiervoor gekozen omdat varianten waarin niet alle intercity's naar Breda over de HSL rijden niet wenselijk zijn omdat meer reizigers van een HSL-verbinding profiteren dan van een conventionele intercityverbinding tussen Dordrecht en Breda. Gelet op het exploitatietekort voor deze oplossing, heb ik met partijen de optie van cofinanciering verkend. Regionale partijen bleken daartoe niet bereid, omdat er momenteel geen zicht is op een structurele oplossing.

Vraag 6

Bent u bekend met de uitkomst van de door de regio uitgevoerde quickscan kosten-batenanalyse dat het vervallen van de intercityverbinding Dordrecht-Breda alleen al door de langere reistijden van verbindingen vanaf station Dordrecht jaarlijks ten minste 1,5 miljoen euro maatschappelijke kosten als gevolg heeft (exclusief gevolgen voor voor- en natransport en exclusief verslechteringen voor andere stations in de regio)? Deelt u de mening dat een deel van deze kosten neerslaat in de regio en dat een verslechterde bediening op de corridor Dordrecht-Breda ook gevolgen heeft voor het rendement van investeringen in het regionale OV-systeem en de Merwede Lingelijn?

Antwoord 6

Ik ben bekend met de uitkomsten van de quick scan kosten-batenanalyse. Het betreft een analyse naar de maatschappelijke kosten voor de regio Dordrecht. De analyse ziet niet op de maatschappelijke baten van het HSL-aanbod voor andere regio's. Op basis van aantallen reizigers die profiteren van het HSL-aanbod is te verwachten, dat er in andere regio's grotere maatschappelijk baten neerslaan en dat het saldo op nationaal niveau positief uitvalt. Mijn inzet is continu geweest om de problematiek en de effecten integraal te bekijken. Regionale effecten kunnen effect hebben op het rendement van regionale investeringen, maar dat is in dit geval niet onderzocht. Bovendien moet ook gekeken worden naar positieve ontwikkelingen (zie antwoord op vraag 9).

Vraag 7

Klopt het dat NS als gevolg van de snellere route voor de intercity Den Haag-Eindhoven per saldo over de Moerdijkbrug circa tien procent reizigersgroei verwacht en dat dit voor NS extra baten oplevert?

Antwoord 7

Het aantal reizen over de Moerdijkbrug zal ten opzichte van de dienstregeling 2014 in dienstregeling 2017 naar verwachting met circa 10% toenemen als gevolg van de herroutering van de intercity's over de HSL. Dit is een gecombineerd effect van een andere routekeuze van bestaande reizigers en aanwas van nieuwe

³ 34300 A, nr. 51

reizigers. Tegenover de extra baten, staan ook extra kosten. Voor de uitvoering van de HSL-diensten moeten rijklijnen worden omgebouwd en heeft NS extra locomotieven aangeschaft.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/65743

Vraag 8

Wat vindt u er van dat NS ondanks deze extra baten op bovenregionaal niveau geld van de regio vraagt voor behoud van de intercity? Bent u bereid de totale optelsom van kosten en baten van verschillende varianten van de nieuwe dienstregeling in vergelijking met de huidige dienstregeling voor de hele corridor Den Haag-Eindhoven inzichtelijk te maken?

Antwoord 8

De eisen in de vervoerconcessie vormen geen verplichting om tussen bepaalde stations intercityverbindingen te rijden. Behoud van een intercityverbinding tussen Dordrecht en Breda is door de specifieke omstandigheden en de relatief geringe markt alleen mogelijk met een exploitatietekort. De financiële balans voor de uitvoering van de concessie is getoetst, zowel in 2011 bij het voorgenomen besluit tot integratie van de HSL-concessie in de hoofdnetconcessie, als in 2013 bij het vaststellen van het alternatief voor de Fyra. Deze balans geldt daarmee als uitgangspunt voor de uitvoering van de concessie. Niet in de concessie voorziene wensen of niet uit de concessie voortvloeiende wensen moeten steeds in dat licht worden gezien. NS kan daardoor niet verplicht worden het exploitatietekort van deze verbinding te dragen. Inzicht in de kosten en baten op de hele corridor Den Haag-Eindhoven doet daar niets aan af en acht ik daarom niet zinvol.

Vraag 9

Kan de regio een bijdrage van NS of van u als concessiebeheerder vragen ter compensatie van het lagere rendement van regionale investeringen in het regionale OV-systeem zoals de Merwede Lingelijn als NS de dienstregeling verslechterd? Zo nee, deelt u de mening dat er momenteel bij dit soort discussies over de regionale gevolgen van dienstregelingwijzigingen op het hoofdnet geen sprake is van een gelijk speelveld tussen regio's en NS en wat gaat u daaraan doen?

Antwoord 9

De regio kan daarvoor geen bijdrage vragen van NS of van mij als concessieverlener. Dat geldt ook omgekeerd als regio's zouden besluiten om de dienstverlening in hun concessiegebieden aan te passen waardoor mogelijk negatieve effecten op NS ontstaan. Overigens heeft NS samen met Arriva gezorgd dat de aansluiting tussen de MerwedeLingelijn en de treinen van/naar de richting Rotterdam in dienstregeling 2017 verbeterd is. Het overgrote deel van de reizigers dat met beide vervoerders reist, doet dat op die corridor. Dit draagt bij aan een hoger rendement van regionale investeringen.

Vraag 10

Klopt het dat de resterende sprinters in de voorgestelde dienstregeling in Breda geen snelle overstap bieden op de intercity's richting Eindhoven zodat de reistijd op de corridor Dordrecht-Eindhoven verder verslechterd? Bieden de voorgestelde alternatieve intercity's wel een goede aansluiting in Breda?

Antwoord 10

De Sprinter Dordrecht-Breda rijdt na Breda door naar Tilburg en Den Bosch. In zuidelijke richting is er in Breda een overstaptijd van circa 15 minuten op de intercity's naar Eindhoven. Voor reizen naar Tilburg biedt bovengenoemde sprinter een snellere reismogelijkheid. De intercity Dordrecht-Breda heeft een overstaptijd van 13 minuten op de intercity naar Eindhoven. In noordelijke richting heeft de intercity Breda-Dordrecht een aansluiting van 10 minuten op de intercity uit Eindhoven. De sprinters hebben een overstaptijd van 18 minuten op die intercity.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/65743

Vraag 11

Klopt het dat door NS ook een drietreinenmodel is voorgesteld met een zonetrein (sprinter die stations overslaat) maar dat deze afgevallen is vanwege de onregelmatige dienstregeling? Is ook een viertreinenmodel met twee sprinters en twee zonetreinen onderzocht dat dit bezwaar kan ondervangen?

Antwoord 11

Een drietreinenmodel is onderzocht. Bij het antwoord op vraag 3 is toegelicht waarom dit niet aantrekkelijk is. Een viertreinenmodel is niet inpasbaar. De capaciteit van zowel het traject Dordrecht – Lage Zwaluwe als de capaciteit van het station Breda is onvoldoende voor het kunnen invoegen van een tweede extra trein.

Vraag 12

Bent u bereid om op korte termijn tot concrete afspraken te komen over een tijdelijke oplossing voor behoud van een intercity Dordrecht-Breda en daarnaast over het toekomstig lijnennet Dordrecht-Breda en de termijn waarop dit eindbeeld wordt gerealiseerd? Bent u bereid voor deze toekomstige lijnvoering niet alleen te kijken naar een pendel intercity Dordrecht-Breda maar ook breed te kijken naar mogelijke nieuwe diensten in aanvulling op de sprinter die extra reizigers kunnen trekken zoals een van de volgende opties:

- Intercity Breda-(Prinsenbeek)-Dordrecht-Blaak-Rotterdam-Utrecht-Groningen;
- Intercity Breda-(Prinsenbeek)-Dordrecht-Blaak-Rotterdam-Leiden;
- Intercity Den Bosch-Tilburg-Breda-(Prinsenbeek)-Blaak-Rotterdam of;
- Zonetrein Den Bosch-Breda-Dordrecht?

Antwoord 12

Ja, ik ben bereid om voor een periode van twee jaar een intercityverbinding Dordrecht-Breda te realiseren. In de komende twee jaar blijf ik met alle partijen zoeken naar een meer structurele oplossing in de toekomst. Ik ben bereid daarbij breed te kijken. Op voorhand wil ik wel de verwachtingen temperen. Een dienstregeling ontwerpen is een complexe puzzel. Optimalisaties in de ene regio leiden vaak tot slechtere verbindingen in andere regio's. Er zijn vaak vele wensen vanuit diverse regio's die niet allemaal met elkaar te verenigen zijn. NS moet daarbinnen het voor de reiziger meest optimale aanbod realiseren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma