

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
27 april 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.06/01162	-
Onderwerp	
Reactie op moties n.a.v. ontwerpdienstregeling 2007	

Geachte voorzitter,

Met deze brief reageer ik op het verzoek van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat (procedurevergadering van 5 april 2006) om in te gaan op de ingediende moties inzake de hoofdlijnen van de ontwerpdienstregeling 2007 van NS en het onlangs aangepaste voorstel van NS.

In mijn brief van 27 maart 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 46) ben ik reeds ingegaan op de verbeterpunten die NS in de aangepaste dienstregeling heeft aangebracht en heb ik op hoofdlijnen aangegeven welk gevolg ik aan de aangenomen moties heb gegeven. Onderstaand ga ik op verzoek van uw Kamer meer expliciet in op de aangenomen moties.

#### **Toetsing van de dienstregeling 2007 (29 984, nr. 33)**

In de met algemene stemmen aangenomen motie van mevrouw Dijkema, is mij verzocht om, bij de toetsing van de dienstregeling 2007, NS strikt te houden aan artikel 25 van de vervoerconcessie (inzake overleg met decentrale overheden), en daarbij bovendien vast te houden aan het uitgangspunt uit de Nota Mobiliteit dat hoogwaardig openbaar vervoer de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting in de stedelijke netwerken ondersteunt en in goede banen leidt.

Zoals ik heb aangegeven in het VAO over de dienstregeling 2007 op 16 maart 2006, hecht ik zeer aan goed overleg tussen NS en decentrale overheden en zie ik toe op naleving van artikel 25 van de vervoerconcessie.

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

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

Om die reden heb ik met mijn eigen oordeel over de ontwerpdienstregeling gewacht totdat ik inzicht had in de wijze waarop NS met de regionale adviezen was omgegaan. Vervolgens ben ik op basis van de conceptreactie van NS op het Locov-advies, de kamermoties, het inzicht in de regionale adviezen, en mijn eigen oordeel het gesprek met NS aangegaan.

Artikel 25 van de vervoerconcessie houdt concreet in dat NS tenminste eenmaal per jaar in het kader van de opstelling van het vervoerplan dient te overleggen met de decentrale overheden verenigd in het IPO en SKVV over een adequate ontwikkeling van stadsgewestelijk en streekgewestelijk spoorvervoer waarbij per logisch samenhangend vervoerkundig gebied en in nationale samenhang de wensen van de decentrale overheden en die van NS besproken worden. NS dient volgens dit artikel bovendien aan te geven op welke wijze de resultaten van dit overleg hun weerslag vinden in de omvang en de kwaliteit van het aangeboden vervoer van NS. Ik constateer dat vanaf de start van de opstelling van het ontwerp voor de dienstregeling 2007 (in 2003) decentrale overheden intensief bij dit proces zijn betrokken. Dit overleg heeft invloed gehad op de ontwerpdienstregeling van NS. Wel heeft NS keuzes moeten maken, ook al omdat wensen van verschillende decentrale overheden strijdig met elkaar kunnen zijn. Over een aantal keuzes vindt nog overleg tussen NS en de decentrale overheden plaats. De concessie verplicht NS om in het vervoerplan de naar voren gebrachte zienswijzen nader te omschrijven en afwijkingen te motiveren. Mede op basis hiervan zal ik de dienstregeling dan ook definitief toetsen.

Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 7 november 2005 (Kamerstuk 29984 nr. 18) betreffende het toetskader van de dienstregeling wordt rekening gehouden met de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit. Het in de motie aangehaalde uitgangspunt dat hoogwaardig openbaar vervoer de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting in de stedelijke netwerken ondersteunt en in goede banen leidt, wordt nader uitgewerkt in de Nota Mobiliteit met het tijdig en passend ontsluiten van nieuwbouwlocaties. Voor het treinvervoer betekent dit eventueel aanleg van een nieuw station. Dit is – zoals ook een uitgangspunt is van de Nota Mobiliteit – onder meer pas wenselijk wanneer bij een realistisch voorzieningenniveau 1.000 nieuwe in- en uitstappers worden aangetrokken die niet eerder van het spoor gebruikmaakten via een ander station. In de dienstregeling 2007 is in de opening van diverse stations voorzien.

#### **De stations Arnhem, Kapelle-Biezeling en Krabbendijke (29984, nr. 39)**

Deze aangenomen motie van de heer Slob vraagt mij om op grond van artikel 6 van de vervoerconcessie (bereikbaarheid van de landsdelen) in overleg met NS te komen tot een oplossing die ertoe leidt dat de kleine Zeeuwse stations Arnhem, Kapelle-Biezeling en Krabbendijke in de toekomst minimaal eenmaal per uur zullen worden bediend.

NS heeft mij toegezegd het overleg met de regio over alternatieven voor de voorgenomen sluiting van de drie stations te zullen voortzetten. Momenteel wordt dit overleg gevoerd. Deze ontwikkelingen volg ik nauwgezet.

Mocht NS na dit overleg met de Zeeuwse regio's uiteindelijk voorstellen om de stations per 2008 alsnog te sluiten dan dient NS hiertoe een ontheffingsverzoek bij mij in te dienen. Ik zal dit verzoek dan conform artikel 13 lid 3 van de vervoerconcessie toetsen.

**Invloed van infrastructurele maatregelen op de dienstregeling na 2007 (29 984, nr. 40)**

Deze met algemene stemmen aangenomen motie van de heer Slob vraagt mij om duidelijk te maken welke invloed de gerichte infrastructurele maatregelen zullen hebben op de dienstregeling van de jaren na 2007.

Beperkt meer en slim gekozen infrastructuur in combinatie met de nieuwe opzet van de dienstregeling heeft als invloed dat het spoorstelsel betrouwbaarder wordt en berekend is op groei. De dienstregeling 2007 vormt hiertoe een eerste stap. De dienstregeling is ontworpen met het oog op de (gefaseerde) inpassing van zowel:

- de HSL-Zuid;
- de Betuweroute; en
- de viersporigheid tussen Amsterdam en Utrecht.

De dienstregeling 2007 wordt vervolgens in 2009 op punten aangepast voor infrastructurele maatregelen die nu al bekend zijn, maar rond 2009 worden opgeleverd (in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) zoals Randstadspoor en Regionet), bijvoorbeeld:

de opening van een aantal nieuwe stations;

- een keevoorziening bij Breukelen die een betere structuur van het Sprinternet rondom Utrecht mogelijk maakt;
- de opening van stations zoals de Hembooghalte te Sloterdijk en station Purmerend Weidevenne die een betere benutting en een frequentieverhoging van de verbinding tussen de regio Hoorn en de regio Amsterdam mogelijk maken;
- een extra eilandperron Hilversum die een robuustere en verbeterde bediening van Flevoland en het Gooi/Amersfoort faciliteert;
- een capaciteitsvergroting van de Schipholtunnel d.m.v. seinverdichting, verkorte treinopvolging en dynamisch verkeersmanagement;
- de aanpak van de beperkingen bij Arnhem (uitbreiding perroncapaciteit en opheffen kwetsbaarheid kruisende treinen aan de westzijde van Arnhem).

Na de oplevering van de Hanzelijn die is voorzien voor 2012, is NS eveneens van plan de dienstregeling aan te passen.

Tenslotte worden in het Herstelplan Spoor gerichte infrastructurele maatregelen getroffen. De uitvoering van het Herstelplan Spoor is momenteel in volle gang en beslaat drie fasen.

De zogenaamde gerichte infrastructurele maatregelen betreffen de fase 2 en 3 van het Herstelplan Spoor.

De definitieve invulling van de tweede fase van het Herstelplan vindt plaats op basis van de Mid-term review die met de Rijksbegroting 2007 aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden. Met andere woorden: de specifieke infrastructurele maatregelen voor de tweede fase van het Herstelplan Spoor zijn nog niet vastgesteld waardoor de specifieke invloed op de dienstregeling nog niet bekend is.

ProRail, NS en Railion (namens de goederenvervoerders) zijn nauw betrokken bij de invulling van de tweede fase van het Herstelplan Spoor, die met de Begroting 2007 vastgesteld zal worden. NS heeft bij het opstellen van de dienstregeling 2007 rekening gehouden met de voorlopige invulling van de tweede fase van het Herstelplan. Indien de definitieve invulling afwijkt en dat gevolgen heeft voor de Dienstregeling 2007, zal ik de Kamer hierover informeren.

#### **Rijsnelheid voor het langeafstandsrailvervoer (29 984, nr. 41)**

In de aangenomen motie Hofstra wordt gevraagd om de rijsnelheden bij de beoordeling van de nieuwe dienstregeling en van het jaarlijkse vervoerplan te bevorderen dat vertragende extra stops alleen worden toegestaan wanneer elders op het traject de rijsnelheid wordt verhoogd, zodat per saldo de huidige reissnelheden in het intercitynet niet worden verlaagd.

Op basis van de vervoerconcessie kan ik NS niet aanspreken op rijsnelheden van treinen, omdat het niet een uit de vervoerconcessie voortvloeiend toetscriterium betreft. Dit betekent echter niet dat ik het niet belangrijk vind. Naar aanleiding van uw motie heb ik NS gevraagd de rijsnelheden nog eens te heroverwegen. Dit heeft voor het traject Leeuwarden – Zwolle inmiddels tot de afspraak geleid dat de kwestie in zijn totaliteit opnieuw wordt gezien. Zoals toegezegd volg ik de ontwikkelingen rond dit overleg nauwkeurig.

Overigens ben ik van mening dat het verhogen van de rijsnelheid niet ten koste mag gaan van bijvoorbeeld de veiligheid of de doelstelling van de Nota Mobiliteit om groei mogelijk te maken door de betrouwbaarheid – en daarmee de capaciteit – op het bestaande spoornet te vergroten, tegen een redelijke kostendekkingsgraad. Een belangrijk element om dit via de dienstregeling 2007 te verwezenlijken is de harmonisering van rijsnelheden: om die reden wordt van 3 treintypen op het HRN (IC, sneltrein en stoptrein) teruggegaan naar 2 treintypen (IC en Sprinter).

#### **Bereikbaarheid van landsdelen (29 984, nr. 42)**

De aangenomen motie van Hijum vraagt mij om indachtig artikel 6 van de vervoerconcessie bij de toetsing van de dienstregeling 2007 NS strikt te houden aan de verplichting om de bereikbaarheid van alle landsdelen te garanderen en daarbij geen substantiële verslechtingen te accepteren.

Bij de toetsing van de dienstregeling houd ik NS aan de afspraken uit de concessie. Dat geldt ook voor het artikel 6 inzake de zorgplicht waarvan lid a stelt dat “met het aangeboden vervoer het publiek belang van het personenvervoer is gewaarborgd [...], en bijdraagt aan de bereikbaarheid van alle landsdelen.

" Uw mening dat hierbij geen substantiële verslechtingen mogen optreden deel ik. Bij een substantiële wijziging van de dienstregeling is het echter onvermijdelijk dat er reizigers zijn die erop achteruitgaan. Omdat tegenover een verslechting voor enkele reizigers een verbetering voor vele reizigers kan staan, is het lastig vast te stellen wanneer een substantiële wijziging een verslechting is. Ik vind het in eerste instantie de verantwoordelijkheid van NS om hiertussen een balans te vinden. NS zoekt mede naar aanleiding van mijn gesprek op onderdelen nog naar de optimale mix tussen de vervoervraag van decentrale overheden enerzijds en het vervoeraanbod van NS anderzijds.

Specifiek voor Zeeland geldt dat NS benadrukt dat het sluiten van de drie stations de bereikbaarheid van de Zeeuwse steden (Goes, Middelburg en Vlissingen) verbetert en dat hiermee de dalende tendens op deze lijn in vervoersgroei wordt omgezet en zij op die wijze invulling geeft aan de in artikel 6 van de vervoerconcessie geformuleerde zorgplichteisen inzake bereikbaarheid van landsdelen en vervoersgroei. Uiteraard is discussie mogelijk over de vraag of de gekozen oplossing de enige en de juiste is. Daarom ook heb ik NS gevraagd het overleg met de regio voort te zetten over alternatieven voor het sluiten van de drie stations (Arnhem, Kapelle-Biezelinge, en Krabbendijke; zie ook mijn bovenstaande antwoord op de motie Slob (29984 nr. 39) inzake genoemde stations).

Evenals voor Zeeland, geldt voor het NS-voorstel voor het nieuwe bedieningsmodel voor de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle, dat het niet de intentie heeft het bedieningsniveau te verslechteren. Er zijn immers ook plaatsen in de regio die de wijzigingen toejuichen. Zoals aangegeven in mijn brief van 27 maart 2006 is afgesproken dat wanneer NS en de regio er niet op tijd uitkomen, in 2007 nog volgens de huidige dienstregeling (2006) kan worden gereden. Belangrijk aandachtspunt in de gesprekken tussen de provincie Friesland en NS betreft de aansluiting van de treinen op regionaal openbaar vervoer. Inmiddels heeft de provincie Friesland op 5 april 2006 in een persbericht laten weten gezamenlijk met NS alternatieve mogelijkheden voor 2008 te onderzoeken. Door de partijen is afgesproken dat in 2007 de huidige dienstregeling (van 2006) van kracht blijft.

#### **Tenslotte**

Met deze brief heb ik gehoor gegeven aan het verzoek van uw Kamer om in te gaan op de aangenomen moties in relatie tot de aangepaste ontwerpdienstregeling 2007 van NS. Voor de volledigheid verwijs ik u voor nadere informatie naar mijn brief d.d. 27 maart 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 46).

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen