

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon

-

Datum

16 augustus 2006

Ons kenmerk

DGP/SPO/U.06.02434

Onderwerp

Dienstregeling 2007

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

06-VW-B-047

Geachte voorzitter,

Met deze brief reageer ik op de brief die ik op 16 augustus jl. ontving van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat over de dienstregeling 2007. In deze brief vraagt de Commissie mij een voorbehoud te maken richting NS inzake een nader overleg met de Kamer met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- De verlengde reistijden in de verbindingen van Noord- en Oost-Nederland en de Randstad;
- De wijze waarop binnen de dienstregeling wordt geanticipeerd op de komst van de HSL-Zuid;
- De benutting van de nieuwe viersporigheid tussen Amsterdam en Utrecht.

Uit de brief van de griffier maak ik op dat de commissie met mij van gedachten wil wisselen over verbeteringen in de dienstregeling 2007 ten aanzien van de bovengenoemde kwesties en niet over het continueren van de dienstregeling 2006. Het onomkeerbaar moment van 15 augustus betrof nadrukkelijk de vraag of de dienstregeling 2006 al dan niet gecontinueerd diende te worden.

Gezien de voordelen die de dienstregeling 2007 biedt, ben ik van mening dat met handhaving van de dienstregeling 2006 teveel reizigers worden gedupeerd. Immers, de dienstregeling 2007 biedt een groot aantal voordelen voor het merendeel van de reizigers, zoals:

- een geschatte 1,5% punctualiteittoename op het hoofdrailnet;
- een toename van het treinaanbod met 200 per dag (per saldo 3% meer treinkilometers per dag);

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon : 070 - 351 6171

Fax : 070 - 351 7895

Internet : www.minvenw.nl

- hogere frequenties in de brede Randstad en een aantal landsdelen;
- een meer regelmatige verdeling van de treinen over het uur;
- ruimte voor nieuwe stations en groei van zowel reizigers- als goederentreinen;
- daling van de gemiddelde reistijd van station naar station met 1 à 3%.

Bovendien leidt de dienstregeling 2007 tot een verwachte extra reizigersgroei van 5%.

Ik heb daarbij geconstateerd dat NS voldoende verbeteringen heeft aangebracht naar aanleiding van de kwesties die door consumentenorganisaties, regio's en in mijn gesprekken met NS zijn aangedragen en dat de ontwerp dienstregeling 2007 voldoet aan de eisen die de concessie stelt.

Derhalve heb ik vanuit mijn verantwoordelijkheid als concessieverlener besloten akkoord te gaan met het invoeren van de dienstregeling 2007 door NS. Belangrijke overwegingen daarbij waren de planning van ProRail voor het capaciteitsverdelingsproces (onder andere tot stand brengen van internationale treinpaden in verband met grensovergangen), en de benodigde voorbereidingstijd voor NS om alles qua logistiek, personeel en materieel tijdig gereed te hebben voor de invoering per 10 december 2006. Daarnaast zijn andere bedrijven (zoals decentrale spoorvervoerders, stads- en streekvervoerders, veerdiensten, etc) ook afhankelijk van deze planning.

Uiteraard ben ik bereid om mijn overwegingen hoe ik tot dit besluit ben gekomen nader toe te lichten. Wel heb ik de Kamer aangegeven dat ik voor een paar aspecten (i.c. de daluren en eerste en laatste trein) nog in overleg ben met de NS en dat dit overleg mogelijk tot aanpassingen kan leiden. Voor alle duidelijkheid, dat zijn zgn. kleine wijzigingen die nog tot medio september 2006 doorgevoerd kunnen worden om per 10 december ingevoerd te kunnen worden.

Overigens is het zo dat als een dienstregeling van kracht is gedurende de uitvoering daarvan kleinere wijzigingen door NS en ProRail kunnen worden doorgevoerd in de dienstregeling door middel van zogenoemde wijzigingsbladen. Een voorbeeld voor 2007 zou kunnen zijn het terugdraaien of bij goede resultaten uitbreiden van de pilot tussen de Randstad en Noord-Nederland (zie hiervoor mijn brief van 10 augustus). Substantiële wijzigingen die het hart van de dienstregeling raken (bijvoorbeeld een integraal herontwerp van de Oost en Noord corridor) kunnen nu niet worden doorgevoerd maar kunnen wel in het ontwerpproces voor de dienstregeling 2008 opnieuw tegen het licht worden gehouden.

Voor wat betreft de HSL-Zuid vind ik het daarbij belangrijk om aan te geven dat hier sprake is van een misverstand. De dienstregeling 2007 anticipeert niet op de komst van de HSL-Zuid. De bediening op de corridor van de Oude lijn neemt in 2007 niet af. Zoals eerder aangegeven zal zodra de HSL vol in bedrijf is de Benelux-verbinding worden uitgefaseerd. Dit leidt dan tot vrijkomende ruimte op dat traject waardoor de betrouwbaarheid toeneemt en eventueel meer treinen voor personen- en goederenvervoer kunnen worden aangeboden.

Tenslotte

Net als de Commissie vind ik het jammer dat het op 29 juni VAO geen doorgang kon vinden. Wel heb ik in mijn laatste gesprekken met NS zoveel als mogelijk rekening gehouden met de opmerkingen van de Kamer tijdens het AO van 21 juni. Zoals eerder aangegeven ben ik bereid een en ander nader toe te lichten.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

mw drs M.H. Schultz van Haegen