

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

| | |
|---|----------------|
| Contactpersoon | Doorkiesnummer |
| - | - |
| Datum | Bijlage(n) |
| 25 oktober 2006 | 1 |
| Ons kenmerk | Uw kenmerk |
| DGP/SPO/U.06.03036 | - |
| Onderwerp | |
| Beantwoording kamervragen d.d. 17 oktober 2006 inzake dienstregeling 2007 | |

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u mijn antwoorden op de lijst van vragen van de vaste commissie voor Verkeer & Waterstaat over de dienstregeling 2007 (Kamerstukken 29984 nr. 74-77)

In algemene zin wil ik vooraf opmerken dat het merendeel van de vragen betrekking heeft op de GRT-methodiek en de reistijden in de dienstregeling 2007. Vanuit mijn rol ten aanzien van de vervoerconcessie beschik ik niet over de specifieke informatie om dergelijke vragen te beantwoorden. Ik heb de betreffende vragen dan ook aan NS voorgelegd.

1. In de brief van 12 september 2006 van de NS is de gegeneraliseerde reistijd (GRT) van 2007 t.o.v. 2006 gegeven. Hierbij zijn alle verbeteringen en verslechtingen in de GRT +/- 10% als gelijk beschouwd. Hierdoor is slechts 21% van de reizigers meegenomen bij de effectberekening.
Kunt u voor de gehele reizigersgroep, desnoods bij benadering, aangeven:
 - hoeveel procent van de reizigers een kortere GRT zal hebben?
 - hoeveel procent van de reizigers een langere GRT zal hebben?
 - hoeveel procent van de reizigers de GRT gelijk blijft?
1. NS heeft mij geantwoord dat dit niet statistisch verantwoord kan worden aangegeven. Doordat er modelmatig en met geprognostiseerde reizigersaantallen is gewerkt, is een bandbreedte aangehouden voor de groep "gelijkblijvend". Dit punt heeft NS nader toegelicht in haar brief van NS van 19 september jongstleden; zie daarvoor de bijlage van mijn brief van 20 september jongstleden (Kamerstuk 29984 nr. 76).

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

2. Kunt u aangeven met hoeveel minuten de reistijd op het traject Rotterdam CS-Groningen moet toenemen wil deze in uw berekening als verslechtering worden meegenomen (dus een GRT van meer dan 10% erbij krijgt)?
2. NS heeft mij aangegeven dat zij geen eenduidig antwoord kan geven op deze vraag. In de GRT-methodiek worden diverse aspecten van een reis meegenomen, waaronder de reismogelijkheden (hierbij wordt een weging toegepast van het aantal reizigers per reismogelijkheid die de reisplanner op het betreffende traject geeft), het frequentie-effect en het aantal keer overstappen. Door de wijziging van de dienstregeling verandert bij elk van deze factoren wel iets.
Op het traject Rotterdam Centraal – Groningen worden in zowel 2007 als 2006 per uur twee verschillende reismogelijkheden geboden met elk een verschillende zuivere rijtijd. De reistijden in 2006 (uit de reisplanner) zijn 2.38 uur en 2.48 uur; voor 2007 zijn dat 2.43 uur en 2.50 uur. Voor 2006 heeft NS een inschatting gemaakt van het aantal reizigers die met de ene mogelijkheid van Rotterdam naar Groningen reizen, en hoeveel reizigers met de tweede mogelijkheid. Eenzelfde inschatting gebeurt voor 2007. Dit is de hierboven bedoelde weging van het aantal reizigers. Het verschil tussen de reistijden van beide reismogelijkheden in 2007 is kleiner dan in 2006. Dit maakt dat de weging anders wordt over beide reismogelijkheden in 2007, waardoor geen eenduidig antwoord mogelijk is.
3. Kunt u aangeven hoeveel een 'niet-significante verslechtering' van de GRT van 10% betekent in de rijtijd op een enkele reis tussen Den Haag Centraal en Leeuwarden?
3. NS heeft aangegeven dat voor het traject Den Haag Centraal – Leeuwarden dezelfde overwegingen gelden als voor het traject Rotterdam Centraal – Groningen. Zie derhalve het antwoord op vraag 2.
4. Kunt u per landsdeel aangeven
- hoeveel procent van de reizigers een kortere GRT zal hebben?
 - hoeveel procent van de reizigers een langere GRT zal hebben?
 - hoeveel procent van de reizigers de GRT gelijk blijft?
4. NS heeft onderstaand overzicht opgesteld, waarin voor de verschillende landsdelen (ingedeeld naar NS-regio's) de veranderingen in GRT zijn weergegeven. De cijfers hebben betrekking op de vergelijking tussen het basisuurpatroon 2007 ten opzichte van het basisuurpatroon 2006, in reizen en op basis van het vertrekstation. Het betreft een modelmatige inschatting op grond van het ontwerp van het Basis Uur Patroon (BUP). Daarmee kennen deze cijfers een bandbreedte in de uitkomsten.

| GRT | Randstad-Noord | Randstad-Zuid | Noordoost | Zuid (Brabant, Limburg, Zeeland) |
|------------------|----------------|---------------|-----------|----------------------------------|
| Korter | 11% | 10% | 9% | 13% |
| Gelijk (+/- 10%) | 76% | 81% | 77% | 77% |
| Langer | 13% | 9% | 14% | 10% |

5. In de brief van de NS van 12 september 2006 valt op dat boven de 10% verandering, elke wijziging in de GRT even zwaar wordt gewogen. Kan worden aangegeven:
 - hoeveel procent van de reizigers een langere GRT heeft van meer dan 25%?
 - hoeveel procent van de reizigers een kortere GRT heeft van meer dan 25%?

5. Een grafische weergave van deze gegevens is opgenomen in de brief van NS van 19 september jongstleden; zie daarvoor de bijlage van mijn brief van 20 september jongstleden (Kamerstuk 29984 nr. 76).
NS heeft in aanvulling hierop aangegeven, dat in de dienstregeling 2007 circa 2% van de reizigers een GRT-reistijd zal hebben die (meer dan) 25% korter is; circa 4% van de reizigers zal een GRT-reistijd hebben die (meer dan) 25% langer is.

6. Waarom is er in de berekeningen van de NS-dienstregeling 2007 geen overstapweerstand meegewogen?

6. Het is mij niet geheel duidelijk wat u bedoelt met het begrip 'overstapweerstand'. NS heeft in haar brief van 19 september jongstleden (zie Kamerstuk 29984 nr. 76) aangegeven dat overstappen worden meegewogen in de door haar gehanteerde GRT-methodiek. In de brief licht NS toe dat zij hierbij rekent met een 'overstap-penalty' van tien minuten per overstap die de reiziger in zijn reis maakt.

7. Welke tekortkomingen kent de door de NS gehanteerde GRT-methode volgens het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en in hoeverre zijn die tekortkomingen meegewogen in het eindoordeel van het ministerie over de dienstregeling 2007 en de gehanteerde GRT-methode?

7. Ik vind de reistijden belangrijk voor de reiziger. Daarom heb ik, indachtig de wens van de Tweede Kamer, in samenwerking met ProRail en NS gestudeerd op (infrastructurele) mogelijkheden om de reistijden te verbeteren. Zie hiervoor tevens mijn brief d.d. 25 oktober 2006 (kenmerk DGP/SPO/U.06.03031). Wat betreft mijn eindoordeel over de dienstregeling 2007 stel ik vast dat de reistijden niet zijn opgenomen in de vervoerconcessie en eveneens geen onderdeel uitmaken van het toetskader dat ik voor de dienstregeling 2007 gehanteerd heb; zie voor dit toetskader mijn brief van 7 november 2005 (Kamerstuk 29984 nr. 18). Dit betekent dat ik in mijn formele toetsing van de dienstregeling NS niet kan aanspreken op de reistijden. Met betrekking tot de status van de door haar gehanteerde GRT-methodiek heeft NS aangegeven, dat deze internationaal geaccepteerd is en in meerdere landen door vervoerskundigen wordt toegepast. Voor een nadere toelichting verwijs ik u naar de brief van NS van 19 september jongstleden (Kamerstuk 29984 nr. 76).

8. Hoe beoordeelt u het argument van reizigersvereniging Rover dat uit de GRT-methode niet blijkt of de zuivere reistijdeffecten elkaar per saldo in evenwicht houden?

8. NS heeft aangegeven dat de constatering van reizigersvereniging Rover juist is, als bij de vergelijking van dienstregelingen alleen gekeken wordt naar de zuivere reistijd. De GRT-methodiek houdt echter rekening met meerdere factoren en is hierdoor een betere weergave van de werkelijke reis van een reiziger. Dat is de reden waarom NS gekozen heeft voor de GRT-methodiek en niet voor de zuivere reistijdeffecten.
9. In de brief van de NS van 19 september 2006 staat dat de GRT een schatting is vanwege onzekerheid over het exacte reisgedrag van treinreizigers. Waarom wordt een rekenmethode gehanteerd die over 79% van de reizigers blijkbaar niet kan aangeven of deze er in reistijd op voor- of op achteruit gaat?
9. In haar brief van 19 september (Kamerstuk 29984 nr. 76) heeft NS aangegeven, dat op grond van de GRT-methodiek berekend is dat voor 79% van de reizigers de reistijd in 2007 maximaal 10% korter of langer wordt dan in 2006. Daarnaast is NS in deze brief verder ingegaan op de achtergronden van en de keuze voor deze methodiek.
10. Klopt het dat het 'middengebied' van 10% afwijking naar boven en naar beneden wordt aangehouden omdat onzekerheid bestaat over het aantal reizigers op bepaalde trajecten? (p. 2 en 3 brief NS van 19 september 2006)
10. NS heeft aangegeven dat de exacte cijfers per reisrelatie niet bekend zijn. Ten behoeve van de berekening wordt uitgegaan van een inschatting van het aantal reizigers per relatie. Dit gebeurt middels een beproefde methodiek. Daarnaast zijn er per relatie verschillende reismogelijkheden. NS maakt een inschatting van de verdeling van de reizigers over deze mogelijkheden (zie hiervoor ook het antwoord op vraag 2). Daarom houdt NS een bandbreedte aan in de berekeningen. Zie ook de toelichting in de brief van NS van 19 september jongstleden (Kamerstuk 29984 nr. 76).
11. Indien ja, waarom is dit middengebied dan wel gecategoriseerd naar de omvang van de relatie in het figuur behorende bij de brief van 19 september 2006 van de NS?
11. NS heeft aangegeven dat dit een inschatting van de verhoudingen is.
12. In de brieven aan de Tweede Kamer wordt consequent gesproken over 'reistijd'. Kunt u aangeven op welk moment u door de NS op de hoogte bent gebracht dat onder reistijd de gegeneraliseerde reistijd (GRT) dient te worden verstaan?
12. Ik heb in het kader van de dienstregeling 2007 op meerdere momenten met NS gesproken over de reistijden, waarbij het ging om zowel de zuivere reistijden als om de GRT-reistijden. Het eerste moment waarop NS het begrip 'gegeneraliseerde reistijd' in formele correspondentie aan mij heeft gemeld, was in het Vervoerplan 2006. Dit plan heb ik uw Kamer op 28 januari 2006 toegezonden (Kamerstuk 29984 nr. 28).
13. Kunt u aangeven op welk moment de NS het Locov op de hoogte heeft gebracht dat onder reistijd de gegeneraliseerde reistijd (GRT) dient te worden verstaan?

13. In het kader van het ontwerp van de dienstregeling zijn de consumentenorganisaties verenigd in het Locov betrokken. NS heeft mij aangegeven dat zij lopende 2005 de consumentenorganisaties meerdere malen heeft geïnformeerd over de meetmethode en de uitkomsten, in de expertgroep Dienstregeling van het Locov waarin periodiek met de consumentenorganisaties overlegd wordt. Hierbij is ook de gehanteerde formule en de opbouw van de GRT besproken.
14. Klopt het dat in reistijden van station naar station op de 7953 treinverbindingen met 10 of meer passagiers per dag, er tijdens de spits in 2007 4118 verbindingen een langere reistijd kennen, slechts 2299 verbindingen een kortere reistijd en de rest gelijk blijft?
14. NS heeft aangegeven dat zij deze cijfers niet kan beoordelen en dat zij het vergelijken van dienstregelingen op een dergelijke manier statistisch niet verantwoord vindt. NS is van mening dat, om het aspect reistijd te beoordelen, dit met een gerenommeerde en getoetste methodiek gedaan moet worden die zo goed mogelijk de beleving van de reiziger weerspiegelt. Dit is de GRT-methodiek. Uit deze berekeningen op basis van deze methodiek blijkt dat de meeste mensen erop vooruit gaan. Daarbij heeft NS aangegeven dat zij, bij het vergelijken van dienstregelingen, de effecten voor de reizigers maatgevend vindt en niet zozeer de effecten voor de verschillende verbindingen.
15. Wat is deze verhouding bij de verbindingen met meer dan 600 reizigers per dag?
15. Zie het antwoord op vraag 14.
16. Hoe is deze verhouding over alle treinverbindingen?
16. Zie het antwoord op vraag 14.
17. Wat betekent de nieuwe dienstregeling als het gaat om verbetering of verslechtering van reizigerskilometers, reistijden en bestemmingen?
17. Met betrekking tot deze aspecten verwijs ik u naar de brief van de staatssecretaris van 18 augustus 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 63), waarin wordt ingegaan op de verbeteringen in de dienstregeling 2007 ten opzichte van 2006.
18. Waarom heeft de Tweede Kamer maandenlang moeten aandringen om de volledige cijfers over de nieuwe dienstregeling te krijgen?
18. Ik vind dit een onjuiste voorstelling van zaken. De staatssecretaris en ik hebben de Tweede Kamer regelmatig geïnformeerd over de dienstregeling 2007. Zie onder meer de brieven van de staatssecretaris van 14 maart 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 32), 27 maart 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 46), 27 april 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 49), 19 juni 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 54), 27 juni 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 55), 10 augustus 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 59), 18 augustus 2006 (Kamerstuk 29984 nr.

63), alsmede mijn brieven van 12 september 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 74) en 20 september 2006 (Kamerstuk 29984 nr. 76).

19. Uit een door Groenlinks gemaakte analyse van de 8000 meest gebruikte spoorverbindingen blijkt dat bij 52 procent van de verbindingen reizigers er qua reistijd op achteruit gaan en slechts bij 19 procent van de verbindingen treinreizigers voordeel hebben. Zijn deze berekeningen van Groenlinks feitelijk correct?

19. Zie het antwoord op vraag 14.

20. Kunt u een uitgebreide inhoudelijke toelichting geven wat u heeft gedaan met alle door de Kamer aangenomen moties die betrekking hebben op de NS-dienstregeling 2007?

20. Ja, dat kan ik. Zie bijlage 1 bij deze brief voor een toelichting op de stand van zaken betreffende de aangenomen moties over de NS-dienstregeling 2007.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs

Bijlage I - Stand van zaken moties -**Motie Dijkma c.s. over toetsing van de dienstregeling 2007 (Kamerstuk 29984-33)**

De motie Dijkma c.s. vraagt 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 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.

In de brief van de Staatssecretaris van 27 april 2006 (DGP/SPO/U.06.01162) is op deze motie ingegaan. Daarin is aangegeven dat het bovengenoemde uitgangspunt ten aanzien van hoogwaardig openbaar vervoer nader wordt uitgewerkt in de Nota Mobiliteit met het passend ontsluiten van nieuwbouwlocaties. Mede in dit kader is in de dienstregeling 2007 voorzien in de opening van diverse stations.

Daarnaast is aangegeven dat zeer wordt gehecht aan goed overleg tussen NS en decentrale overheden en dat wordt toegezien op naleving van artikel 25 van de vervoerconcessie. Dit artikel 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 (IPO en SKVV) over ontwikkeling van stadsgewestelijk en streekgewestelijk spoorvervoer. Daarbij worden per logisch samenhangend vervoerkundig gebied en in nationale samenhang de wensen van NS en decentrale overheden besproken. NS dient aan te geven op welke wijze de resultaten van dit overleg hun weerslag vinden in de omvang en de kwaliteit van het aangeboden vervoer. Daarbij is NS verplicht om in het vervoerplan de naar voren gebrachte zienswijzen nader te omschrijven en afwijkingen te motiveren. Uiterlijk 1 november ontvang ik het vervoerplan 2007 waarna toetsing zal plaatsvinden.

Motie Slob c.s. over de stations Arnhemuiden, Kapelle-Biezeling en Krabbendijke (Kamerstuk 29984-39)

De motie Slob c.s. verzoekt de regering om in overleg met NS te komen tot een oplossing die ertoe leidt dat de Zeeuwse stations Arnhemuiden, Kapelle-Biezeling en Krabbendijke in de toekomst minimaal eenmaal per uur worden bediend.

Dit punt betreft de dienstregeling 2008. Zoals u onder meer op 27 april 2006 (DGP/SPO/U.06.01162) is gemeld, heeft NS 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 moeten toetsen. Tijdens het debat over de dienstregeling 2007 van 30 augustus 2006 heb ik aangegeven mij in te zetten voor de handhaving van deze stations.

Motie Slob c.s. over de invloed van gerichte infrastructurele maatregelen op de dienstregeling na 2007 (Kamerstuk 29984-40)

De motie Slob c.s vraagt om duidelijk te maken welke invloed gerichte infrastructurele maatregelen zullen hebben op de dienstregeling na 2007.

In de brief van 27 april 2006 (DGP/SPO/U.06.01162) is de Staatssecretaris ingegaan op deze motie. Daarin stelt zij dat (beperkt) meer en slim gekozen infrastructuur, in combinatie met de nieuwe opzet van de dienstregeling, als invloed heeft dat het spoorstelsel betrouwbaarder wordt en berekend is op groei. De dienstregeling 2007 vormt hiertoe een eerste stap. Vervolgens wordt in 2009 de dienstregeling op punten aangepast voor infrastructurele maatregelen die nu al bekend zijn, maar rond 2009 worden opgeleverd (in het kader van het MIT). In de brief is een opsomming gegeven van dergelijke maatregelen.

Ook worden in het Herstelplan Spoor gerichte infrastructurele maatregelen getroffen. De definitieve invulling van de tweede fase van het Herstelplan heeft plaatsgevonden op basis van de Mid-term review die met het oog op de Rijksbegroting 2007 aan de Tweede Kamer is aangeboden (de punctualiteits-/capaciteitsmaatregelen zijn als apart projectenblad opgenomen in het MIT/SNIP projectenboek 2007). De start van Herstelplan fase 2 is voorzien in 2007, de oplevering in 2012. Overigens was in de brief van 27 april toegezegd u te informeren indien de definitieve invulling van fase 2 van het Herstelplan zou afwijken van de voorlopige invulling en dit gevolgen zou hebben voor de dienstregeling 2007. Dit laatste is niet het geval.

Tenslotte heb ik u met mijn brief van 25 oktober 2006 (DGP/SPO/U.06.03031) geïnformeerd over (kleine) infrastructurele maatregelen die genomen kunnen worden om de reistijden van en naar de landsdelen te verbeteren.

Motie Van Hijum c.s. over de verplichting om de bereikbaarheid van alle landsdelen te garanderen (Kamerstuk 29984-42)

In de motie Van Hijum c.s. wordt de regering verzocht bij de toetsing van dienstregeling 2007 NS strikt te houden aan de verplichting om de bereikbaarheid van alle landsdelen te garanderen en geen substantiële verslechtingen te accepteren.

In de tussentijdse motiebrief van 27 april 2006 (DGP/SPO/U.06.01162) meldt de Staatssecretaris dat bij de toetsing van de dienstregeling NS aan de afspraken uit de concessie wordt gehouden. Ik deel de mening van de Tweede Kamer dat in de bereikbaarheid van de landsdelen geen substantiële verslechtingen mogen voordoen. Echter, het is onvermijdelijk dat er bij een substantiële wijziging van de dienstregeling reizigers zijn die erop achteruitgaan. Omdat tegenover een verslechting voor bepaalde reizigers een verbetering voor andere reizigers kan staan, is het lastig vast te stellen wanneer een substantiële wijziging een verslechting is. Dit is een treffend voorbeeld van een lastige afweging bij een dienstregelingontwerp. Hierop zal ik ingaan in de brief over de dilemma's bij het ontwerpen van een dienstregeling. Ik heb in het debat van 30 augustus aangegeven u hier medio december over te informeren.

Motie Dijkma c.s. over eerdere inwerkingtreding van beoogde verbeteringen voor de dienstregeling 2008 (Kamerstuk 29984-65)

De motie Dijkma c.s. vraagt de regering de beoogde verbeteringen voor de dienstregeling 2008 waar mogelijk eerder in werking te laten treden.

Deze motie heb ik overgenomen. Ik zal mij inspannen om mogelijke verbeteringen -waar dit kan- al tijdens dienstregelingjaar 2007 in werking te laten treden.

Over de mogelijkheden van reistijdverbetering door (kleine) infrastructurele aanpassingen heb ik u 25 oktober 2006 geïnformeerd (DGP/SPO/U.06.01162). Uit het onderzoek van ProRail en NS blijkt dat er geen maatregelen zijn die reeds gedurende de dienstregeling 2007 kunnen worden geëffectueerd. Dergelijke ingrijpende maatregelen kunnen fysiek niet op tijd gereed zijn om in de dienstregeling 2007 opgenomen te worden.

Wat betreft de overige mogelijkheden voor reistijdverbetering (waaronder plannormen, alternatieve bedieningsmogelijkheden en efficiëntere benutting van goederenvervoerpaden) informeer ik de Kamer middels mijn brief over de dilemma's bij het ontwerpen van een dienstregeling. Ik heb in het debat van 30 augustus aangegeven u hier medio december over te informeren.

Motie Van Hijum c.s. over verbetering van de bereikbaarheid van de landsdelen (Kamerstuk 29984-66)

De motie Van Hijum c.s. verzoekt de regering in overleg met de regio en NS de mogelijkheden tot verbetering van de bereikbaarheid in beeld te brengen, inclusief daartoe noodzakelijke uitbreiding van de infrastructuur, en de Kamer daarover te informeren voordat NS onomkeerbare stappen zet in het kader van de dienstregeling 2008.

Zoals aangegeven hecht ik zeer aan de bereikbaarheid van de landsdelen. Ik zal NS houden aan de verplichting die daarover in de concessie is opgenomen.

In mijn brief van 25 oktober 2006 (DGP/SPO/U.06.03031) heb ik de Kamer geïnformeerd over de (kleine) infrastructurele mogelijkheden om de reistijd van en naar de landsdelen te verbeteren. NS en ProRail onderzoeken daarnaast de andere aspecten die kunnen leiden tot verbetering van de reistijd, waaronder de aanpassing van de plannormen, efficiëntere benutting van goederenvervoerpaden en alternatieve bedieningsmogelijkheden. Zoals toegezegd verwacht ik u medio december hierover te informeren, waarna wij hierover het gesprek kunnen aangaan.

Motie Slob c.s. over kwartierdienst op het traject Utrecht-Zwolle (Kamerstuk 29984-67)

De motie Slob c.s. verzoekt de regering bij het onderzoek naar de reistijdverbeteringen op de corridors naar het noorden en oosten, tevens de reistijd tussen de Veluwe stopstations en Utrecht te betrekken en te onderzoeken welke infrastructurele maatregelen nodig zijn

om een kwartiersdienst van zowel stoptreinen als IC's op het traject Utrecht-Zwolle mogelijk te maken met een betere aansluiting van de stoptreinen op de IC's.

Deze motie heb ik overgenomen. In bijlage 1 van mijn brief van 12 september 2006 (DGP/SPO/U.06.02745) heb ik met betrekking tot de verbinding tussen de Veluwe stations en Utrecht aangegeven welke mogelijkheden er zijn voor verbeteringen op dit traject voor dienstregeling 2007. Deze mogelijkheden betekenden een voordeel voor (bepaalde groepen) reizigers van en naar de stations tussen Zwolle en Utrecht. Tegelijkertijd werden andere (grotere) groepen reizigers benadeeld door deze mogelijkheden.

Over de infrastructurele maatregelen die nodig zijn om de in de motie genoemde bediening mogelijk te maken, informeer ik u schriftelijk nader.

Motie Slob c.s. over handhaving van de snelle IC-verbinding tussen Leeuwarden en Zwolle (Kamerstuk 29984-68)

De motie Slob c.s. verzoekt de regering om de snelle IC-verbinding van Leeuwarden naar Zwolle ook na 2007 te handhaven, teneinde de bereikbaarheid (reistijden) van Leeuwarden en Heerenveen naar de Randstad niet verder te verslechteren.

Ik heb tijdens ons debat op 30 augustus aangegeven eerst het overleg tussen NS en de regio over de bediening van Leeuwarden af te wachten. Dit overleg met betrekking tot dienstregeling 2008 vindt nog plaats.

Motie Slob c.s. over het vervoegen van de evaluatie van de vervoerconcessie (Kamerstuk 29984-69)

De motie Slob c.s. verzoekt de evaluatie van de vervoerconcessie te vervroegen. In de evaluatie dient specifiek aandacht te worden besteed aan aanpassingen waardoor de Kamer meer invloed krijgt op de dienstregeling ten aanzien van bediening en reissnelheden en de Kamer vooraf in plaats van achteraf kan spreken over het vervoerplan.

Zoals aangegeven op in het debat van 30 augustus vind ik het vervroegen van de evaluatie onwenselijk en onverstandig. Zoals toegezegd zal ik wel de in de motie genoemde onderwerpen meenemen in de evaluatie.