

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 3382

Vragen van de leden **Minhas** en **Rudmer Heerema** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Reizigersvereniging boos over plannen NS. Intercity Alkmaar-Haarlem komt niet terug en op vrijdag minder treinen tussen Alkmaar en Amsterdam»* (ingezonden 2 augustus 2023)

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 augustus 2023).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Reizigersvereniging boos over plannen NS. Intercity Alkmaar-Haarlem komt niet terug en op vrijdag minder treinen tussen Alkmaar en Amsterdam»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, ik heb kennisgenomen van dit artikel. Het artikel gaat over een voorgeschreven adviesaanvraag van NS aan de consumentenorganisaties in het Locov en decentrale overheden vertegenwoordigd aan de landsdelige OV- en spoortafels over de Dienstregeling 2024.

#### Vraag 2

Vindt u het acceptabel dat een honderduizend-plus stad als Alkmaar wordt geconfronteerd met een afschaling van de treindienstregeling van dit niveau? En heeft u een beeld van hoeveel inwoners Noord-Holland Noord heeft en hoeveel daarvan afhankelijk zijn van trein of auto om naar hun werk in de randstad te gaan?

#### Antwoord 2

In het voorstel van NS heeft station Alkmaar in de nieuwe dienstregeling op werkdagen elk kwartier een Intercity van en naar Amsterdam Centraal, elk half uur een Intercity van en naar Den Helder en elk half uur een Sprinter die vanuit Hoorn via Alkmaar naar Amsterdam Centraal rijdt. Op vrijdag zal de derde en vierde Intercity per uur tussen Alkmaar en Amsterdam vanaf de middag worden opgestart. NS is dit voornemens gezien de beschikbare

<sup>1</sup> Noordhollands Dagblad, 31 juli 2023, «Reizigersvereniging boos over plannen NS. Intercity Alkmaar-Haarlem komt niet terug en op vrijdag minder treinen tussen Alkmaar en Amsterdam,» [https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20230731\\_59424569](https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20230731_59424569).

middelen (zoals voldoende personeel) die NS heeft. Er is op dat moment voldoende capaciteit beschikbaar in de andere treinen (bijvoorbeeld de Intercity Amsterdam-Den Helder). Op vrijdag in de ochtend op het drukste uur wil NS wel vier Intercity's tussen Alkmaar en Amsterdam rijden.

### Vraag 3

Is u bekend op welke trajecten nog meer sprake zal zijn van afschaling van de treindienstregeling van dit niveau?

### Antwoord 3

NS gaat de dienstregeling in 2024 uitbreiden. Veel drukke trajecten die in 2023 nog niet uitgebreid konden worden, krijgen nu weer meer verbindingen. Zo gaat de frequentie van diverse Sprinters omhoog en komt de rechtstreekse Intercity direct over de hogesnelheidslijn tussen Breda en Amsterdam terug. Tussen de grote steden rijden straks weer vier Intercity's per uur, ook in de weekenden en in de daluren. Wel gaan, volgens het voorstel van NS, op rustige momenten op een aantal trajecten minder Sprinters rijden, zoals tussen Weesp en Amsterdam Centraal. Een andere belangrijke wijziging: de reistijd naar Berlijn wordt een halfuur korter. De nieuwe dienstregeling past volgens NS beter bij het nieuwe reisgedrag na corona. Daarnaast verwacht NS hiermee meer reizigers te kunnen bedienen. In totaal rijdt NS daarmee 1800 extra treinen per week.

### Vraag 4

Heeft u inzage gehad in de reizigersaantallen per traject? Klopt het dat er op de trajecten waar NS voornemens is minder treinen te rijden er minder reizigers worden verwacht in 2024 dan in 2023? Zo nee, wat rechtvaardigt dan de verlaging van de frequentie? Zo ja, op welke manier stuurt u op het laten groeien van het aantal reizigers op die trajecten?

### Antwoord 4

Na corona is het reisgedrag blijvend veranderd en ziet NS op sommige momenten minder reizigers in de trein, zoals op vrijdag. In daluren en in het weekend haalt het reizigersaantal juist al niveaus van voor corona. Dinsdagen en donderdagen zijn typische forensendagen geworden. Dat alles vraagt om een andere dienstregeling dan voorheen. NS kijkt integraal naar de reizigersstromen en op basis daarvan worden de beschikbare middelen zo ingezet dat de meeste reizigers ervan profiteren. Daarom rijdt NS op maandag tot donderdag meer treinen dan op vrijdag en breidt NS juist in de weekenden en de daluren verder uit. In totaal rijdt NS in Dienstregeling 2024 ongeveer 1800 extra treinen per week in vergelijking met Dienstregeling 2023. De terugkeer van de reiziger in de trein is één van de belangrijkste prioriteiten voor NS. NS focust zich op het verhogen van het aantal reizigers en ritten in generieke zin. Voorbeelden van acties om dit te bewerkstelligen zijn de introductie van NS Voordeel, waarmee reizigers voordelig een treinticket voor een enkele reis kunnen kopen, en de verdere doorontwikkeling van NS Go. Ook heeft NS drempels verlaagd voor incidentele reizigers door een belangrijke bijdrage te leveren aan de sectorbrede introductie van reizen met de betaalpas (OVPay).

### Vraag 5

Maakt NS gebruik van de TVOV (Transitievergoeding Openbaar Vervoer) om de dienstregeling aan te passen? Zo ja, voor welk bedrag en welke keuzes zijn gemaakt? Is er een transitieplan opgesteld dat is besproken met u en de consumentenorganisaties en hoe voorkomt u dat NS door de bodem zakt?

### Antwoord 5

Met bijdragen uit het transitievangnet biedt het Ministerie van IenW vervoerders de mogelijkheid om in 2023 voldoende, betrouwbaar en veilig OV te organiseren, ondanks langzamer terugkerende reizigersinkomsten. De invulling van het daadwerkelijke OV-aanbod is in dit geval aan NS, mits voldaan wordt aan alle concessievereisten. Voorwaarde van de transitieregeling is dat vervoerders zich maximaal inzetten om vraag en aanbod na 2023 weer in balans te laten zijn. Om dat mogelijk te maken zal NS kritisch kijken naar de reisevraag en waar mogelijk het aanbod daar op aanpassen.

NS heeft bij mijn ministerie een aanvraag ingediend voor de eenmalige Transitievergoeding OV in 2023. Bij haar aanvraag heeft NS een onderbouwing en een plan gevoegd dat een toelichting geeft hoe de kosten voor het uitvoeren van de dienstregeling in 2023 en 2024 zoveel mogelijk in overeenstemming worden gebracht met de verwachte opbrengsten (het zogenoemde Transitieplan).

In mijn rol als concessieverlener sta ik NS toe dat zij haar dienstverlening aan reizigers optimaliseert en aansluit op het nieuw ontstane reisgedrag.

Overigens blijven de huidige verplichtingen in de concessie voor NS van kracht; dit betreft onder andere de minimale bedieningsfrequentie van stations. NS voldoet daar ook aan. Daarnaast zal ik NS blijven aansturen op het realiseren van de afspraken ten aanzien van de prestatie-indicatoren (KPI's), zoals vastgelegd in de concessie.

Het is op dit moment niet mogelijk om de bijdrage uit de regeling transitievergoeding OV (TVOV) 2023 inzichtelijk te maken omdat deze afhangen van de werkelijke reizigersaantallen. De TVOV 2023 is een «ademende» regeling. Dit betekent dat de omvang van het vangnet meebeweegt met de actuele reizigersopbrengsten. De definitieve hoogte van de uitkering uit de transitievergoeding wordt berekend op basis van een nacalculatie en is bekend zodra de werkelijke kosten en opbrengsten van een concessie in 2023 bekend zijn.

#### Vraag 6

Waarom schaal NS treindiensten af, terwijl zij ook voornemens is de reiziger meer te laten betalen via spitsheffingen? Hoe voorkomt u in de nieuwe concessie dat NS de dienstregeling niet opschaalt/verder afschaalt, waardoor er kunstmatige schaarste ontstaat en NS via spitsheffingen meer aan de reiziger kan verdienen?

#### Antwoord 6

Op 14 augustus heb ik de ontwerpconcessie voor de periode 2025–2033 aan uw Kamer aangeboden.<sup>2</sup> De frequentie waarmee NS vanaf 2025 moet rijden, is in vergelijking met de vorige concessie duidelijker gespecificeerd. Er gaan vanaf 2025 meer treinen rijden dan nu het geval is. Daarnaast wil ik in de nieuwe concessie ruimte bieden voor het verdere gesprek over tariefdifferentiatie. Met tariefdifferentiatie wordt bedoeld dat het reizen op drukke momenten en op drukke trajecten duurder wordt en het reizen in rustige treinen juist goedkoper. Ik vind het gesprek hierover belangrijk, omdat tariefdifferentiatie kan bijdragen aan het verminderen van de drukte in de trein, de vergroting van het reiscomfort voor de reiziger en een betere benutting van de beschikbare capaciteit op het spoor. Over tariefdifferentiatie heb ik uw Kamer vlak voor de zomer ook geïnformeerd naar aanleiding van het tariefonderzoek dat in het voorjaar van 2023 is uitgevoerd.<sup>3</sup> Zoals aangegeven in mijn brieven van 6 juli jl.<sup>4</sup> en 14 augustus jl. liggen op het gebied van tariefdifferentiatie nog meerdere opties open. Op dit moment ligt er dus nog geen definitieve uitwerking van een nieuw, gedifferentieerd tariefstelsel.

Zoals ik in mijn brief van 14 augustus heb aangegeven, leg ik in de concessie eisen vast waar een nieuw tariefstelsel aan moet voldoen. Zo moet het nieuwe stelsel leiden tot een gemiddelde tariefverlaging voor de reiziger en tot een daadwerkelijke spreiding van reizigers. De informatie over de tarieven moet transparant en navolgbaar zijn. Invoering van een nieuw tariefstelsel mag niet leiden tot aanpassing van de concessiesubsidie. En tot slot moet er in een nieuw tariefstelsel aandacht zijn voor kwetsbare beroepsgroepen. Niet iedereen heeft immers de keuze om op een ander tijdstip te reizen en niet iedereen krijgt de reiskosten door de werkgever vergoed. Een nieuw tariefstelsel wordt daarnaast opbrengstneutraal ingevoerd. Ik zal deze eisen samen met NS nader uitwerken in een kader dat bij de toetsing kan worden gehanteerd.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1126.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1125.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1123.

Vraag 7

Klopt het dat het aantal reizigers op het traject Arnhem-Utrecht lager ligt dan in 2019 en er desondanks meer treinen rijden ten kosten van verdere afschalingen in Flevoland en Noord-Holland? Waarom wordt het treinverkeer in Noord-Holland vaker afgeschaald dan in andere delen van het land?

Antwoord 7

Er is geen sprake van dat het treinverkeer in Noord-Holland en Flevoland anders wordt behandeld dan andere regio's. NS heeft voor Dienstregeling 2024 integraal naar reizigersaantallen gekeken en op basis daarvan treinen toegevoegd. Zo verhoogt NS in Dienstregeling 2024 de frequentie tussen Amsterdam Centraal en Haarlem en tussen Utrecht en Almere.

Vraag 8

Op welke manier gaat u met de NS in gesprek om een stevige bodem af te spreken voor het treinaanbod en op welke manier gaat u dat terugkoppelen met de betreffende regio's?

Antwoord 8

In de concessie is een minimale bediening van stations afgesproken. Hierbij lijkt het mij vanzelfsprekend dat NS een aantrekkelijke dienstregeling opstelt om zoveel mogelijk reizigers te bedienen. NS heeft de dienstregeling 2024 voor advies voorgelegd aan de consumentenorganisaties in het Locov en decentrale overheden vertegenwoordigd aan de landsdelige OV- en spoortafels. Het is vervolgens aan NS hoe zij hier mee omgaat.

Vraag 9

Wat is de consequentie van een slechtere bereikbaarheid via treinverkeer voor de ontsluitingsweg A9 als meer forensen gedwongen worden om de auto te nemen in plaats van de trein?

Antwoord 9

Om te voorkomen dat reizigers een alternatief middel (zoals de auto) gaan gebruiken, monitort NS de bezettingsgraad van de treinen actief en anticipeert zij (indien nodig) op het reizigersaanbod. Ook roept NS reizigers op hun reis vooraf te plannen in de reisplanner. Waarbij de reisplanner per trein de drukte toont. Hierdoor is het voor reizigers vrij eenvoudig te zien wanneer zij het beste de trein kunnen nemen.