

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1132

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 september 2023

In het commissiedebat van 26 september jl. over de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (HRN) heb ik aan de leden De Hoop (PvdA) en Van der Graaf (CU) toegezegd om in een brief terug te komen op de dienstregeling en minimale bedieningstijden van de verbinding Zwolle-Leeuwarden-Groningen. Daarnaast ga ik in op de vragen van leden Van Ginneken (D66) en Krul (CDA) omtrent de (minimale) bediening van een aantal stations.

Minimale stationsbediening

De frequenties waarmee NS in de nieuwe concessie vanaf 2025 moet rijden, zijn in vergelijking met de huidige concessie veel duidelijker gespecificeerd. Er gaan vanaf 2025 ook meer treinen rijden dan nu het geval is.

In de huidige concessie is uitsluitend sprake van een minimale stationsbediening. NS dient daarnaast het vervoersaanbod aan te laten sluiten op de vervoersvraag. NS geeft vervolgens zelf invulling aan de bediening van de vervoersvraag. Daarbij moet zijn voldoen aan de afspraken over de kernprestatie-indicatoren (KPI's) zoals zitplaatskans, reizigerspunctualiteit en klantoordeel.

Op veel trajecten en momenten rijdt NS op dit moment een veel hogere frequentie dan de minimale bedieningseisen. Doordat er relatief veel ruimte zit tussen de daadwerkelijke frequenties en minimale bedieningseisen heeft NS nu nog veel vrijheid om af te schalen alvorens ik als concessieverlener hiermee formeel moet instemmen. Volgens de afspraken in de huidige concessie hoef ik namelijk pas in te stemmen als NS afschaalt tot onder de minimale stationsbediening. Over het algemeen is het echter wel gebruikelijk dat NS met mij overlegt voorafgaand aan plannen tot afschaling.

Nieuwe eis voor aantal treinen per traject (baanvak)

Ik wil meer grip hebben op het aantal treinen dat NS rijdt. Daarom is er in de nieuwe concessie, naast een minimale stationsbediening, sprake van specifieke eisen ten aanzien van het aantal treinen dat NS per baanvak¹ moet rijden. Dit is opgenomen in de kaarten in bijlage 10 van de ontwerp-concessie. De kaarten maken onderscheid naar een werkdag overdag, de avond en de afzonderlijke weekenddagen. De nieuwe bedieningseisen zijn gelijk of hoger dan wat NS voornemens is in de dienstregeling van 2024 te rijden.

Bediening aantal specifieke trajecten

Op verzoek van de Kamer heb ik voor alle gevraagde trajecten en stations in beeld gebracht wat nu in de huidige concessie de minimale stationsbediening is, hoeveel treinen NS daar nu rijdt, wat in de nieuwe concessie de minimale stationsbediening is en hoeveel treinen ik eis dat NS vanaf 2025 gaat rijden.

Tabel 1: overzicht van huidige bediening van de besproken stations en de bediening in de nieuwe concept-concessie van deze stations

Traject/baanvak	Huidige Min. bediening (werkdag 06:00–20:00)	Huidig aantal treinen (werkdag)	Min. bediening vanaf 2025 (werkdag 07:00–20:00)	Geëist aantal treinen vanaf 2025 op baanvak per richting (werkdag overdag)
Venlo richting Helmond	2x/uur	2x/uur	2x/uur	2x/uur
Vleuten (beide richtingen)	2x/uur	4x/uur	2x/uur	14 ¹ x/uur
Zoetermeer (beide richtingen)	2x/uur	2x/uur	2x/uur	8 ¹ x/uur
Zwolle richting Meppel	2x/uur	6x/uur	2x/uur	8 ¹ x/uur
Meppel richting Leeuwarden	2x/uur	4x/uur	2x/uur	4x/uur
	Huidige min. bediening weekend	Huidig aantal treinen weekend	Min. bediening vanaf 2025 (weekend)	Geëist aantal treinen vanaf 2025 (weekend)
Deventer (beide richtingen)	1x/uur	3–4 x/uur	2x/uur (zaterdag) 1x/uur (zondag)	3–4 x/uur (excl. IC Berlijn)
Purmerend (beide richtingen)	1x/uur	2x/uur	1x/uur	4 ¹ x/uur

¹ Deze treinen stoppen niet allemaal op het betreffende station, maar rijden wel op dit baanvak. In de huidige situatie stoppen bijvoorbeeld 4 van de 14 treinen op Vleuten, dit zal naar verwachting vanaf 2025 ook zo zijn.

Er is door dhr. Krul (CDA) ook gevraagd naar de bediening na 22.00 uur van Alkmaar naar Den Helder. Voor de dienstregeling voor 2024 heeft NS aangegeven één trein in plaats van twee treinen per uur te willen rijden van Alkmaar naar Den Helder. NS heeft reeds een ontheffing om Den Helder-Alkmaar na 22.00 uur één keer per uur te bedienen. Vanuit Alkmaar blijven er dan twee treinen in noordelijke richting rijden, één naar Den Helder en één naar Hoorn. Daarmee is deze afschaling mogelijk binnen de huidige kaders. Voor de nieuwe concessie wordt de ontheffing voor Den Helder opnieuw gewogen.

Afschaling

In de nieuwe concessie zitten, zoals beschreven, twee bedieningseisen. Ten eerste de minimale stationsbediening en ten tweede de nieuwe eis

¹ Traject tussen twee knooppunten, bijvoorbeeld Meppel-Leeuwarden.

van het aantal treinen per baanvak. De minimale stationsbediening kan NS niet afschalen, wel kan zij hiervoor een ontheffing aanvragen.

Voor de nieuwe eis van het aantal voorgeschreven treinen per baanvak kan NS alleen bij uitzondering minder rijden dan voorgeschreven. Onder andere mevrouw Van der Graaf (CU) vroeg in het kader van de bediening tussen Zwolle en Leeuwarden naar de uitzonderingen voor afschaling. Eén van de uitzonderingen is de mogelijkheid om tot maximaal 9% minder treinkilometers te rijden (artikel 8, vijfde lid). NS mag hier alleen gebruik van maken wanneer de vervoersvraag het voorgeschreven volume niet rechtvaardigt. Het moet hier wat mij betreft gaan om uitzonderlijke omstandigheden. NS moet dit naar mij als concessieverlener ook onderbouwen. Als mij dit niet overtuigt, zal ik niet instemmen met het voorstel van NS. In het voorbeeld van Zwolle en Leeuwarden staan in de nieuwe concessie, vanaf Meppel, vier treinen per uur per richting (overdag). Ik verwacht dus van NS dat zij deze vier treinen rijdt, waarvan er sowieso twee stoptreinen rijden, omdat er voor de tussengelegen stations een minimale bedieningseis van twee keer stoppen per uur geldt.

Met de bovenstaande toelichting geef ik invulling aan mijn toezegging om terug te komen op de bedieningseisen in de nieuwe concessie op een aantal specifieke trajecten. Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen