

Vergaderjaar 2015–2016

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 664

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 april 2016

In de tweede helft van 2015 gaf NS te kennen dat als gevolg van diverse factoren op specifieke trajecten en tijden te drukke treinen te verwachten waren in 2016, ondanks de maatregelen die sinds 2014 waren genomen. Vorig jaar heb ik hierop geïntervenieerd en NS verzocht alles op alles te zetten om dit probleem zo veel mogelijk te beperken. NS heeft vervolgens een aanvullend maatregelenpakket opgesteld. Daarover heb ik uw Kamer op 22 december 2015 geïnformeerd en aangekondigd dat een onafhankelijk bureau in mijn opdracht een review op de aanpak van NS voor de te drukke treinen zou uitvoeren.¹

Het doel van de review was onderzoeken of NS doet wat is toegezegd in de brief van 22 december, op schema loopt met de uitvoering van de maatregelen, de maatregelen effectief zijn en of NS maatregelen over het hoofd heeft gezien.

De review heb ik op korte termijn na de introductie van het maatregelenpakket laten uitvoeren zodat, indien nodig, extra maatregelen getroffen kunnen worden. Daarbij zijn diverse deskundigen en consumentenorganisaties betrokken. Het rapport bied ik u hierbij aan².

In deze brief beantwoord ik daarnaast de vraag van de heer Bruins (Christen Unie) uit het VSO Spoor van 23 maart 2016 (Handelingen II 2015/16, nr. 68, VSO Spoor) op welke trajecten reizigers in de spits bovengemiddelde drukte kunnen verwachten in het aankomende jaar en welke maatregelen NS treft om de reizigershinder te beperken.

Uit de review komt een positief beeld van de uitvoering van de maatregelen door NS. Volgens de onderzoekers doet NS wat zij heeft toegezegd en voert NS het maatregelenpakket met een sterk gevoel van urgentie uit. Daarbij gaat NS resultaatgericht te werk. Uit de review volgt dat de uitvoering van alle in de brief van december genoemde maatregelen op

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 650.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

schema loopt. Daar waar voldoende meetgegevens beschikbaar zijn, laten de maatregelen in het eerste kwartaal van 2016 positieve uitkomsten voor de reiziger zien. NS neemt daarnaast ook aanvullende initiatieven. Zo werkt NS met het initiatief «pitstop» aan versnelling van de uitvoering van niet-gepland onderhoud van materieel. Dit levert extra zit- en stapplaatsen voor de reiziger op, oplopend tot 4.500 plaatsen vanaf juni.

Een belangrijke conclusie uit de review vind ik dat NS geen maatregelen over het hoofd heeft gezien die op korte termijn zouden bijdragen aan het voorkomen van te drukke treinen en het beperken van de reizigershinder. Dat betekent wel dat reizigers, ondanks alle initiatieven, het aankomend jaar rekening moeten houden met bovengemiddelde drukte in de spits. Vooral op de trajecten die NS benoemde in haar brief van 22 december 2015.

In de review zijn de scores van NS op de prestatie-indicatoren die zijn afgesproken met mijn ministerie tegen het licht gehouden. Gegeven de drukte in de spitsuren die dit najaar nog werd voorzien, zijn de resultaten vooralsnog positief. In vergelijking met het laatste kwartaal van 2015 scoort NS in het eerste kwartaal van 2016 op al deze drie prestatie-indicatoren beter.

De onderzoekers geven wel een aantal verbeterpunten mee. Daarbij merken zij op dat een meer diepgaande evaluatie van de resultaten en een analyse van de specifieke effecten pas kan plaatsvinden na een langere looptijd van de maatregelen. De informatievoorziening aan reizigers over wat zij in termen van zitplaatskans kunnen verwachten kan worden verbeterd. Ook komt uit de review een aantal meer generieke maatregelen naar voren die, los van de actuele te drukke treinen problematiek, nuttig zijn. Zo verdient het gebruik van gegevens van de OV-chipkaart, met oog voor de privacyaspecten, volgens de onderzoekers prioriteit. Gebruik van deze data draagt bij aan fijnmazigere planning en het op maat kunnen informeren van reizigers over drukte en alternatieve vervoersmogelijkheden. Uit de review volgt verder dat spitsafvlakking een bredere maatschappelijke opgave betreft die waar relevant opgepakt dient te worden vanuit brede samenwerkingsverbanden. Een bredere aanpak is volgens de onderzoekers effectiever dan een afzonderlijke benadering door NS.

Ik ondersteun, net als NS, de conclusies en aanbevelingen uit het review rapport. NS laat mij weten de aanbevelingen te zullen opvolgen. De ingeslagen weg van resultaatgericht werken zal NS doorzetten. NS gaat het gebruik van OV-chipkaart gegevens verder uitbouwen, rekening houdend met privacy-issues. Daarmee kan NS onder meer beter op maat plannen, structureel effecten meten van genomen maatregelen en reizigers beter informeren over drukte in de trein. Op basis van ervaringen met recente initiatieven om reizigers te informeren over zitplaatskans, zoals drukte informatie via de reisplanner en uitgevoerde flyeracties op een aantal trajecten, beziet NS hoe de informatievoorziening verder verbeterd kan worden. Dat geldt ook voor proeven gericht op spitsmijden. NS werkt hierbij samen met het Rijk en betreft waar mogelijk ervaringen van andere sectoren die te maken hebben met piekbelasting en zoekt aansluiting bij initiatieven gericht op kennisuitwisseling.

NS heeft als alternatief voor de verwachte drukke treinen op de trajecten zoals genoemd in haar brief van 22 december 2015 een aantal kansrijke busverbindingen geïdentificeerd. Door de benodigde aanvraag van ontheffingen, beperkte halteringsmogelijkheden en de spitsdrukke zijn deze busverbindingen nog niet op alle kansrijke trajecten (geheel) tot stand gekomen. Een eerste evaluatie van de busverbinding in Noord-Holland laat zien dat er – met name vanuit Krommenie – beperkt gebruik van wordt gemaakt. De periode is echter nog te kort om gefundeerde uitspraken te doen over effecten van deze buszetzet.

Zoals ik tijdens het algemeen overleg van 2 februari jl. (Kamerstuk 23 645, nr. 618) heb aangegeven zal ik uw Kamer voor de zomer informeren over nieuwe ontwikkelingen rond lange afstandbussen in relatie tot bestaande concessies.

Ik onderschrijf de conclusie dat de spitsproblematiek niet louter een probleem is van NS, maar een breed maatschappelijk probleem dat in een constructieve samenwerking tussen belanghebbenden dient te worden opgepakt. Het Rijk heeft een belangrijke verbindende rol in het samenbrengen van verschillende initiatieven die ieder met hun eigen doelgroep en doelstelling bijdragen aan spitsafvlakking. Ik werk actief samen met mijn collega Minister Bussemaker bij de uitwerking van de aanbevelingen die zijn opgesteld door de Taskforce Beter Benutten Onderwijs en OV. Dit kan op de langere termijn bijdragen aan het oplossen van het maatschappelijke vraagstuk. Zoals toegezegd in het AO Spoor van 17 februari jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 660) informeer ik uw Kamer voor de zomer over (de samenhang tussen) initiatieven op het gebied van spitsafvlakking in de trein.

Tevens onderschrijf ik de aanbeveling in de review om de samenwerking tussen NS en de stad- en streekvervoerders verder te versterken en daarmee de regionale openbaar vervoerverbindingen beter af te stemmen op de dienstregeling van NS. De aansluiting van OV-diensten verloopt steeds beter, maar met het oog op de afstemming over de vervoercapaciteit valt nog een slag te maken. In de vervoerconcessie is de verplichting tot samenwerking ook nadrukkelijk opgenomen. De concessieverleners vervullen een actieve rol om deze samenwerking te faciliteren via de landsdelige en landelijke OV en spoortafels.

De review laat tenslotte ook zien dat NS haar reeds geleverde inspanningen dient voort te zetten om de gepresenteerde maatregelen verder ten uitvoer te brengen. Voor de langere termijn kan wel een aantal zoekrichtingen voor het verminderen van spitsproblematiek worden verkend. Bij het nemen van extra maatregelen moet worden gewaakt voor de beschikbaarheid van voldoende capaciteit bij NS om deze uit te voeren. In de huidige situatie is de omvang van het werkpakket dusdanig, dat de organisatie tegen de maximale capaciteit aan zit. Het toevoegen van nog meer maatregelen zou daardoor kunnen leiden tot een vertraging van de maatregelen die reeds in uitvoering zijn.

In de komende periode bezien NS en mijn ministerie hoe NS nadere opvolging kan geven aan de aanbevelingen. Dat geldt ook voor de meer specifieke zoekrichtingen die in de review zijn opgenomen om de capaciteit beter in te zetten en de drukte(beleving) te beperken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema