

Vergaderjaar 2018–2019

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 855**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juli 2019

In december 2019 treedt de dienstregeling 2020 in werking. Daartoe hebben alle spoorvervoerders in april 2019 hun capaciteitsaanvragen bij ProRail ingediend. Ook NS heeft als vervoerder op het hoofdrailnet capaciteit aangevraagd voor de dienstregeling voor 2020. Met deze brief informeer ik u over hoe NS tot deze nieuwe dienstregeling is gekomen en zal ik een aantal specifieke zaken hieruit kort benoemen.

### **Het dienstregelingsproces**

Als concessiehouder is NS verantwoordelijk voor de dienstregeling op het hoofdrailnet. Daarom stelt zij elk jaar een nieuwe dienstregeling op, met als doel de reiziger sneller en betrouwbaarder op zijn bestemming te brengen.

De dienstregeling dient daarin als basis van de deur-tot-deur reis waarbij de reizigersstroom bepalend is. Voor de nieuwe dienstregeling 2020 zijn de vorige dienstregelingen (2017–2019) door NS als uitgangspunt genomen.

### *Vervoersconcessie*

De dienstregeling moet voldoen aan de voorschriften en randvoorwaarden uit de vervoerconcessie over zaken als i) het minimum bedieningsniveau, ii) het voldoen aan de vervoervraag, iii) het zorgvuldig overleg met decentrale overheden en consumentenorganisaties, en iv) het transparant onderbouwen van keuzes. Binnen deze kaders is NS vrij in het maken van een dienstregeling en van de keuzes en afwegingen daarin. De vaststelling van de nieuwe dienstregeling voor het hoofdrailnet is daarmee primair een bevoegdheid van NS. Als concessie-verlener is het vervolgens mijn taak om erop toe te zien dat NS de concessieafspraken naleeft.

## *Samenwerking*

De door NS opgestelde nieuwe dienstregeling moet passen op de beschikbare infrastructuur, maakbaar zijn met het beschikbare personeel en materieel en voldoende robuust en betrouwbaar zijn. Daarom werkt NS bij het maken van de dienstregeling nauw samen met ProRail en andere vervoerders. Omdat de belangen van verschillende partijen (bijv. van reizigers, regionale overheden en omwonenden) tegen elkaar moeten worden afgewogen, is het ontwerpen van de dienstregeling altijd een complexe puzzel. Zo kan het voorkomen dat aanpassingen die voor de ene groep reizigers een verbetering betekenen, voor een andere groep een verslechtering kunnen zijn. Bij het maken van de dienstregeling streeft NS ernaar om zoveel mogelijk verbeteringen te realiseren voor de grootste groep reizigers. NS vraagt in januari over de voorgenomen dienstregeling formeel bij regionale overheden en consumentenorganisaties zienswijze en advies. Mede op basis daarvan vraagt NS in april bij ProRail capaciteit aan.

ProRail heeft vervolgens als taak om de beschikbare capaciteit te verdelen over de diverse personen- en goederenvervoerders en daarbij ook rekening te houden met werkzaamheden voor aanleg en onderhoud van de infrastructuur, waarvoor buitendienststellingen en capaciteit voor aannemers nodig zijn. In augustus maakt ProRail de definitieve verdeling van capaciteit over alle vervoerders en werkzaamheden bekend. De vervoerders kunnen dan op basis van het capaciteitsverdelingsbesluit (algemene maatregel van bestuur) hun dienstregeling tot in detail uitwerken en de reizigers informeren. In december 2019 zal de nieuwe dienstregeling voor 2020 vervolgens inwerkingtreden.

## **Dienstregeling 2020**

De door NS ingediende dienstregelingsaanvraag voor 2020 bevat (net zoals voor 2019) minder veranderingen dan voor 2017 en 2018, toen er veel en ingrijpende wijzigingen waren. De dienstregeling voor 2020 is door NS aangegrepen om op enkele trajecten kwaliteitsverbeteringen door te voeren. Een en ander is uiteraard onder voorbehoud van de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail. De belangrijkste verbeteringen licht ik hierna kort toe.

### *Meer intercity's en sprinters van en naar Amersfoort*

Rond Amersfoort verhoogt NS de frequentie en de zitplaatskans, krijgt de reiziger meer (gewenste) rechtstreekse verbindingen en verkort NS de reistijden.

### *Optimalisatie verbinding Dordrecht en Brabant*

Samen met de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant, de gemeenten Dordrecht en Breda en NS is overeenstemming bereikt over het tot stand brengen van een viermaal daagse IC-verbinding tussen Dordrecht en Eindhoven op werkdagen. De afspraken hierover worden momenteel uitgewerkt in een bestuursovereenkomst die naar verwachting deze zomer zal worden vastgesteld.

### *Reisverkorting Noord-Nederland*

Door de instroom van nieuw Sprintermaterieel wil NS de reistijden in Noord-Nederland verkorten. Dit materieel kan namelijk vlotter optrekken en afremmen, waardoor NS de infrastructuur nog beter kan benutten. Reizigers tussen Groningen en Zwolle en tussen Leeuwarden en Meppel

kunnen dan volgens NS sneller op hun bestemming zijn. In combinatie met de aanpassing van de dienstregeling van de Sprinter Leeuwarden – Meppel kunnen door een verkorte overstap veel reizigers uit deze regio tot tien minuten sneller van en naar de Randstad reizen.

#### *Thalys en Eurostar*

Om tegemoet te komen aan de groeiende reizigersvraag zal de dienstregeling van de Thalys tussen Nederland, België en Frankrijk worden gewijzigd. Door verlengde treinen zal het aantal zitplaatsen worden uitgebreid en zal Thalys in het weekend met één extra trein vanuit Brussel-Zuid in de richting Amsterdam rijden. Ook is NS, vanwege de succesvolle introductie van twee Eurostar-treinen per richting naar London St. Pancras in 2018 en de uitbreiding naar drie treinen per dag per richting in 2019, met Eurostar in gesprek om op termijn verder uit te breiden naar vier ritten per richting per dag.

De dienstregelingen van alle spoorvervoerders worden pas definitief nadat ProRail het capaciteitsverdelingsbesluit in augustus heeft genomen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer