

ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

B. Canton (PvdD), P.V.F.L. Breitbarth (D66), R. van Aelst (SP),
B.K. Potjer (GroenLinks) en W.C. Scheurwater (SGP&CU)
(d.d. 6 februari 2017)

Nummer
3270

Onderwerp
Spoorwegen

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

De afgelopen jaren hebben de Staten de ontwikkelingen rondom het station Dordrecht nauwgezet gevolgd. De nieuwe dienstregeling van NS is ingegaan op 11 december jongstleden. Sindsdien heeft reizigersorganisatie Rover een “regen” van klachten ontvangen. Naar aanleiding van de dienstregeling en de ervaringen van reizigers constateert Rover: “De reistijd richting Breda, Tilburg en Den Haag is fors toegenomen.” Dit mede omdat Dordrecht – aldus Rover – “geen Intercitystation” meer is. Voorlopig zal er eenmaal per uur een intercity Dordrecht-Breda rijden, gefinancierd door het ministerie van I&M. Een tweede klacht is dat de nieuwe dienstregeling van NS minder robuust is vanwege vele krappe aansluitingen.

Effecten merkbaar op station Dordrecht zijn dat er veel vollere treinen zijn dan voorheen, omdat hetzelfde aantal reizigers in een kleiner aantal treinen moet. Met als gevolg dat er, ook buiten de spits, vaak te weinig zitplaatsen zijn. Daarnaast is de overstap vanuit de MerwedeLingeLijn nog krappere geworden dan het al voorheen was. Nu is de wachttijd als de overstap gemist wordt ook veel langer geworden. De verbinding naar het zuiden moet vaak gemaakt worden met een overstap op Dordrecht, de trein waarop overgestapt moet worden, wacht vaak niet, met lange wachttijden tot gevolg. Al deze gevolgen leiden tot een verhoogde kans dat mensen besluiten niet meer met de trein te reizen op in de regio Dordrecht-Gorinchem.

1. *Bent u op de hoogte van het bericht “Klachtenregen over NS-dienstregeling?”¹.*

Antwoord

Het college is op de hoogte van deze berichtgeving. In de afgelopen zes jaar - vanaf de eerste plannen om de Intercity Den Haag – Breda – Eindhoven via de HSL te laten rijden en niet meer te stoppen in Dordrecht – hebben de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Dordrecht en Breda en de provincie Noord-Brabant, zich ingezet om de verbinding tussen Dordrecht en Breda op peil te houden.

¹ <https://www.ovmagazine.nl/2017/01/klachtenregen-over-ns-dienstregeling-1838/>

Zo zijn er alternatieve modellen voor de dienstregeling voorgesteld en is er veelvuldig overleg geweest met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna: het ministerie) en NS.

Deze inspanningen hebben er toe geleid dat er de komende twee jaar in ieder geval een intercity tussen Dordrecht en Breda pendelt. Het ministerie is bereid gevonden om NS voor twee jaar te compenseren voor het verlies op deze dienst. De provincie Zuid-Holland en haar partners hebben aangedrongen op een evaluatie van deze oplossing voor afloop van de tweejaarstermijn. In de tussentijd blijven de betrokken provincies en gemeenten zich inzetten om een betere, structurele bediening van station Dordrecht te realiseren.

2. *Bent u op de hoogte van de toename van reistijd tussen Dordrecht en Breda?*

Antwoord

Zie antwoord vraag 1. Het college is zich er van bewust dat verbinding tussen station Dordrecht en station Breda verslechterd is. Het aantal IC treinen tussen Dordrecht en Breda is van twee per uur gehalveerd naar één per uur. Het aantal Sprinters buiten de spits is verdubbeld van één per uur naar twee per uur.

3. *Deelt u de mening van Rover dat Dordrecht "geen intercitystation" meer is?*

Antwoord

Op basis van informatie van NS constateert het college dat station Dordrecht in de dienstregeling 2017, in totaal vier keer per uur per richting bediend wordt, door de Intercitytreinen Vlissingen – Amsterdam, Dordrecht – Lelystad en vice versa. Daarnaast gaat op korte termijn een IC tussen Dordrecht en Breda rijden. Deze dienst stopt niet op tussengelegen stations. Hoewel deze situatie - zoals eerder aangegeven - ook naar de mening van het college een verslechtering oplevert ten opzichte van de vorige dienstregeling, wil het college niet zo ver gaan dat Dordrecht geen intercitystation meer is.

4. *Bent u met de indieners van mening dat het eventueel weghalen van de status van Intercitystation onacceptabele negatieve gevolgen heeft voor de reiziger? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Zoals u bekend is (zie ook onder vraag één) heeft de Provincie Zuid-Holland zich samen met haar partners tot het uiterste ingespannen om de intercityverbinding van Dordrecht met Breda, Tilburg en Eindhoven te handhaven op twee maal per uur. Deze inspanning heeft in ieder geval geleid tot het instellen van de eerder genoemde IC tussen Dordrecht en Breda. De bereikbaarheid van Dordrecht per spoor is en blijft een belangrijk aandachtspunt voor de provincie Zuid-Holland en haar partners. Het afwaarderen van de bediening van Dordrecht is voor het college dan ook een slechte zaak. De verslechtering van de verbinding met Brabantse steden schaadt de economische ontwikkeling van de Drechtsteden. Dit blijkt ook uit een analyse van de regionale kosten en baten van een IC verbinding tussen Dordrecht en Breda, die de Drechtsteden hebben opgesteld. Daarbij is echter ook de realiteit dat deze keuzes uiteindelijk door NS en het ministerie worden gemaakt.

5. *De afgelopen maanden is bij storingen en vertragingen regelmatig een intercity Rotterdam-Dordrecht verlengd tot Breda. Kunt u inzichtelijk maken hoe vaak dat is gebeurd en waarom dat wel/niet op structurele basis zou kunnen?*

Antwoord

Zolang de treindienst Den Haag – Breda – Eindhoven via de HSL nog niet volledig functioneert, rijdt de IC Lelystad – Dordrecht twee keer per uur door naar Breda. NS rijdt hierdoor tijdelijk, twee keer per uur een IC tussen Dordrecht en Breda. NS heeft aangegeven dat er onvoldoende markt is om twee keer per uur een IC op dit traject te rijden. Dit is ook de reden dat de eerder genoemde IC Dordrecht-Breda financieel wordt ondersteund door het ministerie.

NS stelt dat de doortrek Lelystad-Dordrecht-Breda niet structureel kan blijven. Afhankelijk van tijdstip en richting staat deze trein namelijk tot maximaal 14 minuten stil op Dordrecht. Deze verbinding is naar verwachting weinig aantrekkelijk voor reizigers. Daarnaast geeft NS aan dat deze optie niet toekomstvast is. Zodra de IC-Brussel via Breda gaat rijden (dienstregeling 2018) is er onvoldoende perroncapaciteit in Breda om deze trein twee keer per uur te ontvangen. Als laatste punt geeft NS aan dat de optie inefficiënt is. Deze trein wordt (gelet op de drukte in de Randstad) gereden met “groot materieel” (gekoppelde dubbeldekkers). Tussen Breda en Dordrecht is deze materieelinzet veel groter dan nodig. Dat betekent dat het schaarse Intercitymaterieel niet elders nuttig ingezet kan worden en heeft een (fors) negatief effect op een efficiënte exploitatie door NS. Dit zal uiteraard door de provincie worden betrokken bij de gesprekken die hierover met de gemeenten, de provincie Noord-Brabant, NS en het ministerie zullen worden gevoerd.

6. *NS heeft onlangs aangekondigd vanaf de dienstregeling 2018 in de ochtend- en avondspits een intercity in te leggen tussen de Randstad en Zeeland. In de berichtgeving wordt niet gesproken over een stop in Dordrecht. Bent u bereid er bij de NS op aan te dringen dat deze intercity ook in Dordrecht halteert?*

Antwoord

Naar het college heeft begrepen gaat het hier niet om extra treinen, maar om een andere inzet van het beschikbare materieel. NS heeft de keuze gemaakt om voorlopig de bestaande trein Amsterdam-Vlissingen – met een stop in Dordrecht – in de avondspits in Roosendaal te splitsen. Een deel rijdt als Intercity door naar Vlissingen en stopt onderweg alleen nog in Bergen op Zoom, Goes en Middelburg. Dit treindeel is ruim een kwartier sneller in Vlissingen dan het andere deel. Het tweede treinstel wacht enkele minuten en rijdt vervolgens ook naar Vlissingen, maar stopt dan wel op alle tussengelegen stations, zoals dat nu ook het geval is. In de ochtendspits rijdt de snellere trein vanaf Vlissingen naar Amsterdam en combineert in Roosendaal met de (ruim een kwartier eerder vertrokken) stoppende IC uit Vlissingen.

7. *Er zijn grote verschillen tussen intercitygemeenten en hoe hun belangen door de NS worden gewogen. Heeft de provincie kennis van welke (harde) criteria de NS hanteert bij het instellen van een intercitystation? Heeft de provincie op dit punt invloed? Zo ja welke?*

Antwoord

Het veel gehoorde begrip “intercity-status” heeft geen formele basis in de Hoofdrailnet-concessie.

Wel kent de Hoofdrailnetconcessie een minimum bedieningsvoorschrift voor stations. Grote stations moeten tot middernacht twee maal per uur bediend worden in alle richtingen. Overige stations moeten tot acht uur 's avonds twee maal per uur bediend worden. Gebleken is dat NS voldoet aan deze eis. In de concessievoorwaarden wordt namelijk geen onderscheid gemaakt tussen stoptreinen en intercitytreinen.

De Hoofdrailnet-concessie is verleend door het ministerie. De provincie heeft geen zeggenschap over de inhoud van de concessievoorwaarde of over de naleving ervan. Dat is aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Wel wordt de provincie als lid van de landsdelige OV- en spoortafel tijdig geïnformeerd over dienstregelingsontwikkelingen en heeft de provincie het recht om haar zienswijze kenbaar te maken over het vervoerplan en dienstregeling van NS voor een volgend jaar. NS kan alleen beargumenteerd van dit advies afwijken.

NS bepaalt het aantal IC treinen tussen individuele stations op basis van reizigersaantallen, de reiswensen van deze reizigers en eventueel alternatieve reismogelijkheden, spoorwegcapaciteit en logistieke samenhang met andere treinen. Binnen bedrijfseconomische en infrastructurele randvoorwaarden probeert NS de dienstregeling voor een zo groot mogelijke groep reizigers te optimaliseren en verslechtering tot een zo klein mogelijke groep te beperken. Omdat deze randvoorwaarden niet overal gelijk zijn, zijn de afwegingen ook niet altijd gelijk en zijn universele harde criteria niet te formuleren.

Toelichting op vraag 8:

Volgens Rover is de nieuwe dienstregeling van NS minder robuust. Door de vele krappe aansluitingen missen reizigers bij de minste vertraging hun trein.

8. *Op welke wijze weegt de provincie het aantal overstappen en overstaptijd mee bij concessieverlening?*

Antwoord

Bij concessieverlening beoordeelt de provincie de kwaliteit van het vervoerplan van inschrijvende partijen. Daarbij behoren overstappen, overstaptijd en reistijd tot de aspecten die in die beoordeling een rol spelen. Ook voor de provincie is het uitgangspunt dat een vervoerplan voor een zo groot mogelijke groep reizigers moet zijn geoptimaliseerd.

Den Haag, 14 maart 2017

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, voorzitter,

drs. J.H. de Baas

drs. J. Smit