

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

1553

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat de verbinding Alkmaar–Haarlem louter zal bestaan uit stoptreinen* (ingezonden 28 februari 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 maart 2014).

Vraag 1

Heeft u kennis genomen van het bericht van Rover over de plannen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) voor de nieuwe dienstregeling tussen Alkmaar en Haarlem?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is de reden dat de NS gaat ingrijpen in de dienstregeling Alkmaar–Haarlem en de huidige intercity-verbinding gaat omschalen tot een stoptrein, waarbij op dit traject in ieder geval vijf keer wordt gestopt?

Antwoord 2

Ik heb van NS begrepen dat NS het voornemen heeft de dienstregeling tussen Alkmaar en Haarlem in 2015 aan te passen omdat er met name in het dal erg weinig reizigers zijn. Dit komt doordat de reizigers in deze regio nog meer dan elders sterk gericht zijn op de spits en bovendien in hoge mate in één richting: in de ochtendspits naar Amsterdam, in de avondspits vanaf Amsterdam.

In de spits reizen er veel mensen tussen de stations op het traject Haarlem – Uitgeest enerzijds en Amsterdam anderzijds. Er zijn dan veel reizigers, terwijl een aantal stations in de spits (slechts) twee keer per uur wordt bediend. De bezetting is hoog: de treinen zitten regelmatig erg vol. Buiten de spits zijn er erg weinig reizigers en hun aantal neemt af. Er rijden dan veel treinen met een lage bezetting, waardoor er weinig opbrengsten tegenover de kosten staan.

NS heeft gezocht naar mogelijkheden om in het dal het aanbod te verminderen en om tegelijkertijd het treinenaanbod in de spits voor een aantal

¹ <http://www.rover.nl/actueel/nieuwsarchief/701-rover-haarlem-geschokt-door-plannen-ns>

groepen reizigers te verbeteren. NS heeft daartoe een groot aantal varianten bekeken en doorgerekend (mede n.a.v. voorstellen van de consumentenorganisaties). Dit heeft geleid tot de volgende voorgenomen wijzigingen.

| | Situatie 2014 | Voornemens NS voor wijzigingen in 2015 |
|--|---|--|
| Alkmaar – Uitgeest – Haarlem | Op het deeltraject Alkmaar – Uitgeest rijdt deze trein nu al als Sprinter, niet als Intercity (twee keer per uur, stoppend op alle stations). Tussen Uitgeest en Haarlem stopt deze trein in 2014 op enkele stations niet. | Tussen Alkmaar en Uitgeest verandert er niets. Tussen Uitgeest en Haarlem zijn er wijzigingen in de spits. In 2015 wil deze trein op het hele traject gedurende de hele dag twee keer per uur als Sprinter rijden en dus op alle stations stoppen. NS verhoogt daarmee in de spits de bediening van de stations Bloemen- daal, Santpoort Zuid, Santpoort Noord, Driehuis en Heemskerk van twee naar vier keer per uur. |
| Uitgeest – Haarlem – Amsterdam Centraal | Deze trein rijdt als Sprinter zowel in het dal als in de spits twee keer per uur en stopt op alle stations. | Tussen Haarlem en Amsterdam zijn er wijzigingen buiten de spits. In 2015 wil NS de Sprinter Uitgeest – Haarlem – Amsterdam Centraal alleen nog in de brede spits rijden: twee keer per uur. In het dal vervangt de trein Alkmaar – Uitgeest – Haarlem deze trein op het grootste deel van het traject. Dat is mogelijk doordat deze trein op alle stations gaat stoppen. NS verlaagt hiermee in het dal de bediening van de stations Halfweg-Zwanenburg, Haarlem Spaarnwoude en Beverwijk van vier naar twee keer per uur. |

NS moet over wijzigingen van de dienstregeling het advies vragen van de consumentenorganisaties die lid zijn van het Locov (zie artikel 23 van de vervoerconcessie en de daarin genoemde wet- en regelgeving). NS heeft op 19 februari 2014 advies gevraagd over de voorgenomen wijzigingen in de dienstregeling 2015. Op 12 maart 2014 heeft NS informeel een toelichting gegeven op de adviesaanvraag. De consumentenorganisaties hebben deze week hun advies gegeven, onder meer over de verbinding Alkmaar-Haarlem. NS is dat advies nu aan het bestuderen en zal er vervolgens een zorgvuldige inhoudelijke reactie op geven. Pas daarna kan NS een besluit nemen. Ik zie de uitkomst van de adviesprocedure met belangstelling tegemoet.

Vraag 3

Deelt u de mening dat grote steden als Alkmaar en Haarlem in de Randstad moeten worden verbonden door een snelle treinverbinding, zodat het aantrekkelijk wordt voor reizigers uit Alkmaar en omgeving om naar Haarlem en verder te reizen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Het openbaar vervoer moet wat mij betreft zo aantrekkelijk mogelijk zijn voor de reizigers. Ik verwacht van alle vervoerders, zeker ook van NS, dat ze hieraan (samen)werken.

Reistijd is een belangrijke factor bij de attractiviteit van het openbaar vervoer. Zowel in als buiten de Randstad. Zowel op grote als op kleine stations. Wat mogelijk en wenselijk is, is mede afhankelijk van het aantal reizigers, de behoefte van de reizigers en de beschikbare capaciteit.

Vraag 4

Wat zijn de huidige afspraken met de NS over de verbinding tussen Alkmaar en Haarlem en waar zijn de nieuwe voornemens op gebaseerd?

Antwoord 4

De huidige afspraken zijn vastgelegd in de huidige vervoerconcessie. De concessie bevat een aantal voorschriften over de dienstregeling. Binnen die voorschriften is het de taak en verantwoordelijkheid van NS om op basis van vervoerkundige, logistieke en bedrijfseconomische afwegingen de dienstregeling te ontwerpen. De belangrijkste voorschriften zijn:

- Het aanbod van NS faciliteert de vraag van de reizigers (zie artikel 9, eerste lid alsmede de bijbehorende toelichting).
 - NS moet grote stations gedurende de hele dag minimaal twee keer per uur bedienen. Overige stations moet NS tijdens de spits minimaal twee keer per uur bedienen en gedurende de rest van de dag minimaal één keer per uur. (zie artikel 13, eerste lid).
 - Alkmaar en Haarlem zijn gekenmerkt als grote stations (zie bijlage B).
- De concessie schrijft niet voor of NS stations met Intercity's of Sprinters moet bedienen.

Voor de achtergronden van de nieuwe voornemens van NS verwijs ik naar antwoord 2.

Vraag 5

Bent u bereid om te bewerkstelligen dat er tussen Alkmaar en Haarlem een snelle verbinding blijft bestaan van minimaal twee keer per uur, aangevuld met een stoptrein? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Het maken van een dienstregeling is een zeer complexe puzzel die specifieke kennis en deskundigheid vergt. Dat is een taak voor de vervoerder. De rol van de overheid is kaders stellen vanuit het maatschappelijk belang. Dan gaat het bijvoorbeeld om de verplichting dat het vervoeraanbod afgestemd moet zijn op de vraag van de reizigers en de minimale bediening van stations.