

Vergaderjaar 2013–2014

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 493**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2014

De motie Van Veldhoven (Kamerstuk 23 645, nr. 567) vraagt om in overleg met NS de mogelijkheden in kaart te brengen om de laatste treinen later te laten vertrekken en verder door te laten rijden en aanvullend hierop de mogelijkheden in kaart te brengen voor latere treinen in de richting van de Randstad en treinen binnen Brabant en Twente. In het VAO van 26 maart 2014 ((Handelingen II 2013/14, nr. 67, item 3) heb ik aangegeven dit in beeld te hebben voor het Algemeen Overleg over de concept-ontwerpconcessies van 17 juni 2014. Door middel van deze brief informeer ik u hierover.

Ik ondersteun de gedachte achter de motie. Late verbindingen leveren een bijdrage aan de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Daarom verplicht ik in de concept-ontwerpconcessie NS om het nachtnet Randstad te handhaven, evenals de overige nachtnetverbindingen (zoals in Noord-Brabant) voor zover deze rendabel te exploiteren zijn. Verder moet NS de laatste treinen uit de Randstad in de nacht van vrijdag op zaterdag en de nacht van zaterdag op zondag pas rond 01:00 uur laten vertrekken. Concreet betekent dit dat op sommige plaatsen in de Randstad de laatste treinen tot drie kwartier later vertrekken dan nu en dat deze tevens doorrijden tot Alkmaar, Arnhem, Den Bosch, Deventer, Dordrecht, Eindhoven, Haarlem en Zwolle.

Dit is voor mij geen eindbeeld. Daarom heb ik in de concept-ontwerpconcessie de verplichting opgenomen voor NS om steeds te blijven zoeken naar verdere mogelijkheden voor het rijden van late treinen. Daar waar mogelijkheden blijken, zal ik NS dan ook verzoeken latere treinen in de dienstregeling op te nemen. Ik zie de motie Van Veldhoven dan ook als aansporing voor NS om steeds te blijven kijken of er zich mogelijkheden aandienen voor nieuwe late verbindingen.

Ik heb NS gevraagd de in de motie genoemde extra mogelijkheden voor late verbindingen te beoordelen op kansrijkheid. In zijn algemeenheid geldt dat de mogelijkheden om latere treinen te laten rijden, bepaald

worden door twee factoren. Ten eerste moet het laten rijden van een latere dienst logistiek inpasbaar zijn. Ten tweede moet het aantal reizigers dat de latere verbinding trekt voldoende zijn voor een rendabele exploitatie, zodat de balans van de concessie tussen eisen en financiële kaders niet verstoord wordt. Ik ga hierna op beide factoren in.

### **Logistieke inpasbaarheid**

De logistieke inpasbaarheid is afhankelijk van de capaciteitsverdeling en de benodigde capaciteit voor onderhoudswerkzaamheden in de nacht. De capaciteit voor onderhoud wordt door de infrastructuurbeheerder bewust 's nachts aangevraagd zodat reizigers hier gedurende de dag geen hinder van ondervinden. Het uitbreiden van late verbindingen kan conflicteren met de capaciteit voor noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden, waarbij de tijdsspanne waarbinnen dit onderhoud uitgevoerd moet worden steeds kleiner wordt. Voor 2015 bestaan als gevolg van noodzakelijk nachtelijk onderhoud logistieke beperkingen. Ook in de jaren hierna zal voor onderhoud capaciteit in de nacht beschikbaar moeten zijn.

### **Inschattingen over aantal reizigers bij latere treinen**

Voor de in de motie genoemde trajecten heeft NS op basis van evaluatie van bestaande verbindingen en in de laatste jaren uitgevoerde proeven en pilots voor latere verbindingen een quickscan gedaan om de kansrijkheid te kunnen beoordelen.

#### Later vertrekken van laatste treinen

De motie vraagt onder meer naar de mogelijkheden voor het later laten vertrekken van de laatste treinen. Uit de evaluatie van de nachtnetverbindingen Utrecht – Arnhem – Nijmegen en Utrecht – Gouda – Rotterdam komt naar voren dat de hoeveelheid (nieuwe) reizigers in latere treinen beperkt is. In beide gevallen is het aantal treinen vanwege een gebrek aan reizigers teruggebracht van tien naar één. Hieruit blijkt dat op een traject als Rotterdam – Utrecht, steden waartussen de vervoerrelatie sterk is, latere treinen tot onvoldoende (nieuwe) reizigers leiden om deze structureel in de dienstregeling op te nemen.

#### Verder doortrekken van laatste treinen

Wat betreft de mogelijkheden van het verder doortrekken van de latere treinen die nu reeds in de concept-ontwerpconcessie zijn opgenomen vanuit de Randstad richting de landsdelen, heeft NS ter indicatie in kaart gebracht hoeveel extra reizigers er minimaal nodig zijn om de laatste treinen door te trekken naar de grotere steden aan de uiteinden van het netwerk zoals Groningen, Maastricht en Vlissingen. Dit betreft minimaal 100 reizigers per verbinding. Op basis van evaluaties van NS is de verwachting dat de benodigde aantallen hiervoor niet behaald worden. Daarbij is meegenomen dat een deel van de reizigers die eigenlijk eerder op de dag zou reizen een latere trein neemt wanneer beschikbaar en dat de latere trein in mindere mate nieuwe reizigers trekt.

#### Latere treinen in de richting van de Randstad

Voorts blijkt de vervoervraag van de landsdelen naar de Randstad structureel lager dan de vraag in de tegenovergestelde richting. Dit was het geval bij de proef met de nachttrein Enschede – Schiphol. Deze is stopgezet omdat er onvoldoende reizigers van deze treinen gebruik maakten.

Ten aanzien van het nachtnet in Noord-Brabant blijkt dat, nadat alle ingroei-effecten hebben plaatsgevonden, een gemiddelde bezetting van 72 reizigers wordt gerealiseerd. 42% hiervan betreft nieuwe reizigers; de rest reisde reeds op een ander moment. Een verdere uitbreiding in Noord-Brabant ligt niet voor de hand. Hetzelfde geldt voor de mogelijkheden voor een nachtnet in Twente.

**Conclusie: groeimodel**

Uit de uitgevoerde quickscan kan worden geconcludeerd dat de mogelijkheden om het aantal latere treinen verder uit te breiden (bovenop hetgeen reeds in de concept-ontwerpconcessie is opgenomen) op dit moment beperkt zijn. Dit neemt niet weg dat het belangrijk is dat daar waar de reizigersvraag in de toekomst latere verbindingen wel rechtvaardigt, NS die ook daadwerkelijk biedt. Zoals aangegeven, is daartoe de verplichting in de concept-ontwerpconcessie voor NS opgenomen.

Ik zal NS daarom onder meer vragen de invloed van de in de concept-ontwerpconcessie opgenomen (uitbreiding van) nachtelijke verbindingen op de reizigersvraag nauwgezet te monitoren en hierover te rapporteren. Op deze wijze kan er sprake zijn van een groeimodel voor latere verbindingen waarbij vraag en aanbod zich in balans kunnen ontwikkelen. Ik blijf daarbij het uitgangspunt hanteren dat de latere treinen structureel rendabel moeten zijn. Hiervan kan een bijdrage van een decentrale overheid in alle gevallen onderdeel uit maken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld