

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

1730

Vragen van het lid **Gijs van Dijk** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *meer treinen naar Deventer, minder naar Amsterdam* (ingezonden 7 februari 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 1 maart 2019).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Meer treinen van Deventer naar Utrecht in de spits, minder naar Amsterdam»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Gaan de extra treinen op het traject Harderwijk en Amersfoort enkel achter elkaar aan rijden of rijden deze in patroontijden?

Antwoord 2

In de voorgenomen dienstregeling zijn door NS extra treinen voorzien tussen Harderwijk en Amersfoort. Dit maakt onderdeel uit van de adviesaanvraag. De voorgenomen extra treinen stoppen alleen in Nijkerk, en rijden daarmee in een ander patroon dan de bestaande sprinter.

Vraag 3

Klopt het dat, ondanks de positieve ontwikkeling van meer treinen tussen Harderwijk en Amersfoort, de overstap op Utrecht Centraal van treinen uit Groningen, Leeuwarden en Zwolle op de intercity naar Den Haag Centraal vervalt? Hoeveel tijdverlies gaat dit voor reizigers opleveren? Vindt u deze verslechtering voor reizigers uit het noorden ook een ongewenste ontwikkeling? Bent u bereid maatregelen te nemen, zodat de reizigers uit het noorden ten minste geen extra tijdverlies hebben en het liefst sneller Den Haag kunnen bereiken?

¹ Website RTV Oost, 5 februari 2019 (<https://www.rtvooost.nl/nieuws/306894/Meer-treinen-van-Deventer-naar-Utrecht-in-de-spits-minder-naar-Amsterdam>)

Antwoord 3

NS ontwerpt elk jaar een nieuwe dienstregeling met als doel de reiziger nog sneller en betrouwbaarder op zijn bestemming te brengen. De adviesaanvraag van de NS ligt ter consultatie bij decentrale overheden en de consumentenorganisaties in het Locov. Bij het maken van de dienstregeling streeft de NS altijd naar zoveel mogelijk verbetering. De totstandkoming van de dienstregeling is aan de NS. Dit betreft een complex proces waarin altijd afwegingen gemaakt moeten worden en waarbij NS vanzelfsprekend tracht zoveel mogelijk reizigers te laten profiteren maar een deel van de reizigers in specifieke gevallen er ook op achteruit kan gaan. Voor de reizigers vanuit Noord Nederland bestaat een rechtstreeks alternatief via de Hanzelijn. Dit is voor 80% van de reizigers nu al de preferente route. Tot 15 maart kunnen alle relevante belangenorganisaties hun reactie geven op de ontwerpdienstregeling zoals deze is gepubliceerd door de NS. Decentrale overheden kunnen dit tot 1 maart. Uiteindelijk beoordeel ik of de totaaldienstregeling voldoet aan de voorschriften van de Vervoerconcessie van de NS.

Vraag 4

Kan een keervoorziening bij Harderwijk in de vorm van een derde spoor deze verslechterde treinverbinding naar Den Haag tegengaan en tevens zorgen voor een verbeterde verbinding tussen Amersfoort en Harderwijk gedurende de hele dag in gunstige patroontijden? Bent u bereid om deze keerverbinding te onderzoeken? Zult u, bij een positieve uitkomst, ook het initiatief hiervoor nemen?

Antwoord 4

Ik heb navraag gedaan bij NS. Een keervoorziening in de vorm van een derde spoor zal in de voorgenomen dienstregeling niet bijdragen aan het tenietdoen van het vervallen van de overstap te Utrecht. In het Toekomstbeeld OV is reeds gekeken welke maatregelen op het baanvak kunnen bijdragen aan bijvoorbeeld nog hogere frequenties richting Zwolle. De vervolgfase van het Toekomstbeeld zal meer inzicht bieden wanneer en in welke mate mogelijke maatregelen op dit baanvak aan de orde zijn.