

ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

R. van Aelst (SP), R.F. Weide (VVD), W.C. Scheurwater (SGP/CU),
M. Celik (PvdA), P.V.F.L. Breitbarth (D66) en M. Cetin (CDA)
(d.d. 11 november 2016)

Nummer

3240

Onderwerp

Onacceptabel verslechterde overstap MLL reizigers richting Den Bosch en verder

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting

De nieuwe NS dienstregeling heeft voor een aantal groepen reizigers dramatische gevolgen. Wanneer je nu tussen bijvoorbeeld Arkel en Tilburg reist doe je hier vanaf Tilburg 1 uur en 15 minuten over en vanaf Arkel 58 minuten, de trein tussen Geldermalsen en Tilburg is een directe lijn. De reis Arkel-Tilburg neemt in de nieuwe dienstregeling toe met 42 minuten, 14 minuten wachttijd op Geldermalsen en 28 minuten wachttijd op Den Bosch omdat de lijn tussen Geldermalsen en Tilburg in tweeën geknipt is en geen aansluiting meer geeft. Voor de reis Tilburg-Arkel komt hier op Den Bosch 28 minuten overstaptijd bij en op Geldermalsen nog een keer 28 minuten, dat is 56 minuten extra reistijd.

1. *Bent u bekend met bovenstaande verslechterde overstap van reizigers op de MerwedeLingelijn?*

Antwoord

Het college is bekend met de nieuwe dienstregelingen van NS en Arriva. De reistijd van Arkel naar Tilburg is in de huidige dienstregeling 58 minuten. In de nieuwe dienstregeling voor 2017 wordt dat 73 minuten. Dat is wel 15 minuten meer dan nu, maar geen 42 zoals u aangeeft.

In de huidige dienstregeling is er al een overstaptijd van 7 minuten in Geldermalsen. Dat wordt nu 14 minuten, dus de extra wachttijd is daar 7 minuten. De wachttijd, die in 's-Hertogenbosch ontstaat door de knip in de lijnvoering is 8 minuten, maar in de huidige dienstregeling zit nu 3 minuten halteertijd in 's-Hertogenbosch. Dus de extra wachttijd op dit station is 5 minuten. Er is 1 minuut toegevoegd aan de rijtijd tussen Geldermalsen en 's-Hertogenbosch en ook 1 minuut tussen Arkel en Geldermalsen. Het verschil is dus $7+5+2=15$ minuten.

De terugreis duurt nu nog 75 minuten. In de nieuwe dienstregeling wordt dat 85 minuten. Dat is wel 10 minuten meer, maar geen 56 zoals u aangeeft.

Er is 8 minuten overstaptijd in 's-Hertogenbosch, maar in de huidige dienstregeling staat de trein 5 minuten stil op dat station. Het gaat dus om 3 minuten extra.

In Geldermalsen wordt de wachttijd 28 minuten, maar die was al 21 minuten. Dat is dus 7 minuten extra. De rijtijd tussen 's-Hertogenbosch en Geldermalsen wordt 1 minuut korter, maar tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch 1 minuut langer. Het totale reistijdverschil is dus $3+7=10$ minuten.

2. *Bent u met de indieners van mening dat deze verslechterde overstap disproportioneel negatieve gevolgen heeft voor de reiziger en niet acceptabel is?*

Antwoord

Bij aanpassingen in de dienstregeling trachten vervoerders zoveel mogelijk verbeteringen te realiseren voor een zo groot mogelijke groep reizigers en zo weinig mogelijk verslechtering voor een zo klein mogelijk aantal reizigers. Immers, het is ook in hun belang zoveel mogelijk reizigers te vervoeren. Het blijkt in de praktijk vrijwel onmogelijk om verbeteringen te realiseren zonder dat reizigers erop achteruit gaan. Het gaat om het vinden van een zo gunstig mogelijke balans, een optimum. De overstaptijden op de reis tussen Arkel en Tilburg zijn lang en die worden in de nieuwe dienstregeling nog langer. De verslechtering op deze reisrelatie is echter niet zo groot als u veronderstelde. Toch zal het door de reizigers die het betreft als onaangenaam worden ervaren. Dit soort effecten is helaas niet altijd te vermijden. Gezien de omvang van de verslechtering, het kleine aantal reizigers dat er last van heeft en de grote groep reizigers dat gebaat is bij de dienstregelingswijziging, vinden wij de gevolgen te billijken.

De knip in de lijnvoering van de Sprinter Utrecht-Breda is noodzakelijk om een rechtstreekse Sprinter Dordrecht-'s-Hertogenbosch te kunnen laten rijden. Hierdoor krijgt Dordrecht een rechtstreekse verbinding met o.a. Tilburg Universiteit en 's-Hertogenbosch en behoudt het ondanks het vervallen van de IC-stop in Dordrecht een rechtstreekse verbinding met Tilburg. 900 reizigers per dag uit Dordrecht zullen hiervan gebruik maken. Door de knip in 's-Hertogenbosch krijgen 2200 reizigers een extra overstap in 's-Hertogenbosch. De meeste reizigers tussen Tilburg en Utrecht stapten toch al over in 's-Hertogenbosch op de Intercity, omdat dat sneller is. Die overstap is verkort in de nieuwe dienstregeling. Tussen Tilburg en de stations Zaltbommel, Geldermalsen (inclusief de overstappers uit de MerwedeLingelijn), Culemborg, Houten en Houten Castellum reizen gemiddeld 250 reizigers (per richting) per dag. Een klein deel daarvan is afkomstig van Arkel, Leerdam en Beesd. Ter vergelijking: per dag stappen op station 's-Hertogenbosch 12.000 reizigers over.

3. *Zijn er meer voorbeelden van dergelijke verslechtingen binnen onze provincie? Zo ja, welke?*

Antwoord

Het college is geen verslechtingen van een omvang als u schetst in de NS dienstregeling 2017 in onze provincie bekend.

4. *Op welke wijze zet de provincie zich in om dergelijke verslechtingen, met potentiële negatieve effecten op het reizigersaantal in Provinciale OV concessies, tegen te gaan?*

Antwoord

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is als concessieverlener voor het Hoofdrailnet verantwoordelijk voor de dienstregeling van NS en de gevolgen ervan. De concessiehouders van onze provinciale concessies in het algemeen en Arriva wat betreft de Merwedelinge lijn in het bijzonder, stemmen de dienstregelingen onderling en met NS af. De Provincie overlegt in een vroeg stadium met de concessiehouders over een toekomstige dienstregeling. De overleggen voor de dienstregeling 2018 zijn al gestart. In die overleggen bewaakt de provincie de effecten van dienstregelingwijzigingen op de bereikbaarheid van de provincie en de relatie tussen de provinciale concessies en het NS-net.

Den Haag, 6 december 2016

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, plv. voorzitter,

drs. J.H. de Baas

drs. R.A.M. van der Sande