

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

3534

Vragen van de leden **Van Gent** (GroenLinks), **Haverkamp** (CDA), **Bashir** (SP) en **Verhoeven** (D66) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de bediening van NS station Hoogeveen door intercitytreinen* (ingezonden 22 juli 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 6 september 2011).

Vraag 1

Kent u de op 13 juli 2011 door de Provinciale Staten van Drenthe aangenomen motie over de nieuwe dienstregeling NS 2013 en herinnert u zich de motie-Mastwijk/Van Gent¹, waarin ervoor gepleit werd intercity's (IC's) tenminste twee keer per uur een stop te laten maken op NS station Hoogeveen?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het waar dat NS voornemens is vanaf 2013 de Intercitystops in Hoogeveen te laten vervallen? Zo ja, wat is uw reactie op dat voornemen, in de wetenschap dat de Tweede Kamer, de Provinciale Staten van Drenthe de Gemeenteraden van Hoogeveen, De Wolden en Coevorden, als ook het LOCOV en de regionale consumentenorganisaties, hun duidelijke voorkeur hebben uitgesproken voor het behoud van Intercitystops op NS station Hoogeveen?

Antwoord 2

NS is bezig met het ontwerpproces voor een nieuwe dienstregeling 2013. Onder andere vanwege de ingebruikstelling van de Hanzelijn zal sprake zijn van een vrij ingrijpende wijziging van de dienstregeling. Binnenkort zal ik u nader informeren over de stand van zaken in het ontwerpproces. De dienstregeling wordt gemaakt door de vervoerder. De dienstregeling behoeft geen instemming van de concessieverlener. De voorschriften in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet vormen de randvoorwaarden waarbinnen NS zelfstandig de dienstregeling kan ontwerpen en implemente-

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 191.

² http://www.drenthe.info/dvs/fileadmin/user_upload/kwartaal3_2011/Motie_M_2011-13_Nw.dienstreg.NS_2013.pdf

ren. Die randvoorwaarden betreffen o.a. de minimale bediening van stations. Er geldt dus een minimale bediening voor Hoogeveen, namelijk in de spits twee keer per uur in iedere richting en buiten de spits één keer per uur in iedere richting (zie artikel 13, eerste lid onder a, 2^o onderdeel). Deze bediening wordt ook in de nieuwe dienstregeling gerealiseerd. In de vervoerconcessie worden geen eisen gesteld aan op welke stations IC's moeten stoppen.

Overigens houdt NS bij het ontwikkelen van de plannen voor de dienstregeling 2013 nadrukkelijk rekening met de motie Koopmans³ en met de zienswijze van de consumentenorganisaties in het Locov, regionale overheden en ProRail. Met name de wensen van de overheden zijn echter niet eenduidig. Er zijn regionale overheden (zoals bijvoorbeeld de gemeente Hoogeveen) die veel belang hechten aan een IC-stop in Hoogeveen. Maar er zijn ook overheden die prioriteit geven aan de reistijden voor alle reizigers tussen het Noorden en de Randstad en het functioneren van station Groningen als regionale OV-knoop.⁴

Vraag 3

Is het waar dat het traject Zwolle–Assen met 78 kilometer het langste stuk spoor is zonder IC-station, als ervoor gekozen zou worden IC's niet meer in Hoogeveen te laten stoppen en dat station enkel met stoptreinen te bedienen? Zo ja, welke consequenties heeft dat voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in deze regio en hoe verhoudt een dergelijke keuze zich tot het uitgangspunt dat het in het kader van het regionaal beleid van belang is dat een regio op het intercitynetwerk is aangesloten om zo een volwaardige verbinding met de Randstad te behouden?

Antwoord 3

Ja, dat is waar.

De afstand tussen opvolgende IC-stations is voor NS geen ontwerp criterium voor de dienstregeling. Zoals bij elke keuze in de dienstregeling speelt ook bij het stoppen van IC's altijd de afweging tussen reizigers die voordeel hebben bij een IC-stop en reizigers die er nadeel bij hebben. De afstand tussen twee IC-stops is daarom variabel: soms liggen twee IC-stops dicht bij elkaar, soms liggen ze ver van elkaar.

In de afweging wel/niet stoppen in Hoogeveen staat de aantrekkelijkheid van het gehele openbaar vervoer systeem van Noordoost Nederland centraal, inclusief de verbinding met de Randstad. Voor de reissnelheid van doorgaande reizigers is het goed als de IC's weinig stoppen en over langere afstanden doorrijden. Reizigers vanaf stations als Hoogeveen, Beilen en Haren geven uiteraard de voorkeur aan een IC-stop aldaar. NS kan deze reizigers overigens één keer per uur de mogelijkheid bieden om in Meppel aan hetzelfde perron overstap te maken op de IC vanuit Leeuwarden die na Zwolle doorrijdt naar de Randstad.

In verband met de aantrekkelijkheid wijs ik u graag nog op het volgende. Naar aanleiding van de eerdere discussie over een IC-stop in Hoogeveen heeft NS indertijd berekend wat zo'n stop betekent voor de reizigerskilometers. Zelfs in het meest optimistische scenario van Hoogeveen, wezen de

³ De motie Koopmans (Kamerstuk 27 658 nr. 41) vraagt om maatregelen om intensivering van de treindienst in de spoordriehoek Noord-Nederland mogelijk te maken, zoals de aansluiting bij Herfte, en om kosteneffectieve maatregelen om de rijtijden van en naar de Randstad te verbeteren, zoals wachtpalen en het optimaliseren van bogen.

⁴ Zo heb ik op 23 juni 2011 een brief ontvangen van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland, bestaande uit de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en de gemeenten Groningen, Leeuwarden, Assen en Emmen. Deze brief is gestuurd mede namens de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle. Genoemde overheden verzoeken mij dringend mijn steun te verlenen aan de verhoging van de frequentie tussen Groningen en Zwolle: van drie treinen nu (een stoptrein, een stoppende IC en een snelle IC) naar vier treinen (twee stoptreinen en twee snelle IC's) per uur. Partijen schrijven verder: «Zonder tekort te willen doen aan Hoogeveen en de functie van deze plaats in de regio, menen wij dat de belangen van onvergelykbare orde zijn gezien de omvang van de reizigersstromen tussen Groningen, Assen, Zwolle en de Randstad. (...) Wij zijn van mening dat in de te maken afweging de evidente voordelen voor een groot deel van OV-reizigers in Noord-Nederland zwaarder dienen te wegen dan het beperkte nadeel van een kleine groep reizigers. De afzenders hebben een afschrift van hun brief aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu gestuurd. De brief is dus in uw Kamer bekend.

NS-modellen op een verlies aan reizigerskilometers als Hoogeveen als IC-stop wordt toegevoegd.⁵ Na overleg met uw Kamer heeft mijn ambtsvoorganger in 2009 de betreffende modellen van NS laten toetsen en een gevoeligheidsanalyse laten uitvoeren.⁶ Dit alles gaf geen reden om aan de bevindingen over een IC-stop in Hoogeveen te twijfelen.

Vraag 4

Bent u bereid in de nieuwe concessievoorwaarden voor NS IC-stops op station Hoogeveen op te nemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Nee. In de huidige concessie is de minimale bediening van elk station voorgeschreven, maar niet het treintype waarmee NS die bediening moet realiseren. Ik vind het zeer onlogisch en ongewenst om hierop voor één station een uitzondering te maken. De logica zou dan vereisen om voor elk station voor te schrijven hoeveel stoptreinen en hoeveel IC's er moeten stoppen. Maar ook dat vind ik ongewenst: als ik als concessieverlener zulke gedetailleerde eisen stel, laat ik de concessiehouder te weinig ruimte om een voor de reizigers zo attractief mogelijke dienstregeling te ontwikkelen. Dit zou niet in lijn zijn met het principe van outputsturing, dat wij voor de aansturing van NS hebben gekozen. Ik zal mij dus niet mengen in de keuze van NS ten aanzien van station Hoogeveen of welk ander station dan ook.

Vraag 5

Klopt het dat het qua vervoers- en aansluitschema's goed mogelijk lijkt dat stoptreinen uit Groningen na Zwolle doorrijden als intercity, waardoor er een rechtstreekse verbinding tussen het Noorden en de Randstad blijft bestaan? Bent u bereid deze optie te laten onderzoeken?

Antwoord 5

Ja, het is mogelijk om de stoptreinen uit Groningen na Zwolle door te laten rijden als IC. Hieraan zijn voor- en nadelen verbonden. Het voordeel is dat klanten die van Hoogeveen, Beilen en Haren naar stations voorbij Zwolle rijden niet over hoeven te stappen. De nadelen zijn als volgt.

- Het onderweg splitsen en combineren van treindelen is en blijft een kritisch proces met extra risico's voor de punctualiteit. NS beperkt het splitsen en combineren daarom tot die situaties waarin er grote klantgroepen voordeel hebben van een rechtstreekse verbinding.
- Beide treindelen moeten met hetzelfde type materieel rijden en de trein mag na combineren niet langer worden dan de perrons zijn. Overgaan tot de inzet van dubbeldeksmaterieel is een optie maar leidt in de relatief minder bezette stoptrein tot een zeer lage bezettingsgraad.
- Splitsen/combineren kan in Meppel maar zorgt voor extra reistijd voor de reizigers uit Friesland (extra reistijd 2 à 3 minuten) en de reizigers uit de sprinter die niet verder dan Zwolle reizen (extra reistijd ca. 5 minuten). Het kan ook in Zwolle, maar eventuele problemen bij het splitsen/ combineren hebben dan ook al snel uitstraling naar de treindienst van/naar Emmen.
- Elke IC moet in deze optie altijd uit twee treindelen bestaan. Dat is, zeker in de stille uren, een kostenverhogende factor.

Gegeven deze nadelen heeft NS geconcludeerd dat het splitsen/combineren van de sprinter Groningen – Zwolle met de IC Zwolle – Randstad niet in de rede ligt. Hierbij merk ik op dat ProRail het station Zwolle ingrijpend gaat verbouwen. Alle overstappende reizigers, ook vanaf andere lijnen, krijgen daarmee een overstap die prettiger is. Ze gaan profiteren van de verbeterde transfervoorzieningen met verbrede tunnel, liften en roltrappen.

⁵ Volgens het meest optimistische scenario voor Hoogeveen gaan in de NS-modellen 4 000 reizigerskilometers minder gegenereerd worden en neemt het aantal reizen met 126 toe. De toename in het aantal reizen betekent nog steeds een verlies van reizigerskilometers, omdat de toename in het aantal reizen korte routes betreft.

⁶ Booz & Co: Onderzoek naar NS-prognoses voor een extra intercitystop in Hoogeveen, juni 2009. Zie Kamerstuk 29 984 nr. 185, bijlage I.