

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

2125

Vragen van het lid **Van der Graaf** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het gebruik van station Heerenveen IJsstadion bij evenementen* (ingezonden 10 maart 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 3 april 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met de oproep van de Friese Statenfracties van de Christen-Unie en de PvdA voor opening van station Thialf wanneer er wedstrijden of andere activiteiten plaatsvinden in het ijsstadion? Hoe luidt uw reactie hierop?¹

Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend. Ik juich oproepen als deze van harte toe, omdat ik van mening ben dat we voortdurend moeten kijken of het mogelijk is om nóg meer reizigers op een aantrekkelijke wijze met de trein te kunnen bedienen. Desondanks is de reactie op (bedienings)wensen richting de NS in sommige gevallen negatief, bijvoorbeeld als uit de analyse van NS en/of ProRail blijkt deze niet (goed) inpasbaar is. We hebben in Nederland te maken met een druk bereden netwerk, en de beschikbare ruimte in de dienstregelingen (bijvoorbeeld voor een extra stop) is beperkt.

Vraag 2

Kunt u aangeven of er inmiddels ruimte in de dienstregeling is gevonden of in toekomstige dienstregelingen ruimte is te maken om de extra stops bij halte Heereveen IJsstadion mogelijk te maken?²

Antwoord 2

Sinds 2015 is het niet meer mogelijk om een stop op Heerenveen IJsstadion bij evenementen in te passen in de dienstregeling zonder dat dit ten koste gaat van andere (reguliere) stops op dit traject, en/of afgestemde aansluitingen op andere treinen in Zwolle en/of Leeuwarden. Het loslaten van deze uitgangspunten zou een grotere groep (reguliere) reizigers duperen dan het

¹ Groot Herenveen, «Friese Statenfracties van de ChristenUnie en de PvdA willen treinstop bij Thialf,» <https://www.grootheerenveen.nl/grootheerenveen/politiek/friese-statenfracties-van-de-christenunie-en-de-pvda-willen-treinstop-bij-thialf>.

² Kamerstuk 29 984, nr. 902.

aantal (potentiële) treinreizigers naar Thialf. In het kader van de besprekingen aan de landsdelige OV- en Spoortafel is deze kwestie afgelopen jaren meermaals besproken en onderzocht, helaas zonder verandering in bovenstaande conclusie.

Richting de toekomst liggen er wellicht wel mogelijkheden. Vervoerder Arriva heeft bij de ACM gemeld dat zij per dienstregeling 2025 twee stoptreinen Leeuwarden – Zwolle en Groningen – Zwolle in open toegang wil rijden. Arriva heeft onder andere de ambitie om Heerenveen IJssstadion structureel te bedienen. Door het bedieningsmodel dat Arriva hanteert, kan zij reistijd winnen en op meer stations stoppen. Ik ben aan het beoordelen of dit initiatief meerwaarde oplevert voor de reiziger. Uiteindelijk zal ik bij vaststelling van de nieuwe concessie op het Hoofdrailnet een keuze moeten maken welke treindiensten ik opneem in de concessie op de betreffende baanvakken. Dit bepaalt de capaciteit die overblijft voor opentoegevoer, zo ook voor dit initiatief. Vraag is daarnaast of er investeringen door ProRail nodig zijn om het station geschikt te maken voor een reguliere stop.

Mocht NS de stoptreindienst blijven exploiteren op dit baanvak, dan bieden de beschikbaar gestelde middelen voor extra perron- en spoorcapaciteit bij Meppel en voor de vervanging van de HRMK-spoorbrug³ wellicht ruimte voor een stop op Heerenveen IJssstadion bij evenementen. Dit dient dan afgewogen te worden met ook andere wensen die spelen op dit baanvak als een nieuw station Leeuwarden Werpsterhoeke en een nieuw station Staphorst⁴. Al deze wensen zijn onderdeel van het door ProRail te starten onderzoek naar station Meppel en omgeving in het kader van het eerstgenoemde amendement.

Vraag 3

Kunt u aangeven of nog immer geldt dat er meer mensen op achteruit zullen gaan bij een stop op Heereveen IJssstadion, doordat zij de aansluiting op de regionale lijnen verliezen? Kunt u aangeven welke schattingen hiervoor gebruikt zijn: hoeveel mensen reizen er tijdens evenementen per trein reizen naar Thialf (waarbij deze aantallen bij een kortere reistijd waarschijnlijk toenemen) en hoe groot hun reistijd winst is, vergeleken met het aantal mensen dat een aansluiting mist en reistijd verliest?

Antwoord 3

NS en Arriva hebben in 2019 gezamenlijk gekeken naar de impact van een stop op Heerenveen IJssstadion in de dienstregeling. Zoals ook aangegeven in mijn antwoord op vraag 2 hebben er sindsdien geen veranderingen plaatsgevonden in de verschillende randvoorwaarden en omstandigheden die aanleiding geven tot het herzien van de conclusie, ook niet in de reizigersaantallen.

Op het baanvak Zwolle – Leeuwarden zijn circa 10.000 reizigers per dag. Een extra stop op Heerenveen IJssstadion kost circa 2–3 minuten. Hierdoor verliezen reizigers hun mogelijke overstap op bijvoorbeeld station Leeuwarden en Zwolle. Het is niet bekend hoeveel van deze reizigers gebruik maken van een overstap op trein of bus, hetgeen een vergelijking van gevolgen voor de reistijden lastig maakt.

Vraag 4

Welke mogelijkheden ziet u om een evenementendienstregeling in te richten, waarin een stop op Heerenveen IJssstadion plaatsvindt, en de aansluiting op regionale lijnen gegarandeerd is?

Antwoord 4

Op dit moment ziet de NS die mogelijkheden niet. Of die mogelijkheden er in de toekomst wellicht wel zijn is onderdeel van breder onderzoek, zoals ook in mijn antwoord op vraag 2 aangegeven.

³ Kamerstuk 36 200 A, nr. 49 en 36 200 A, nr. 53.

⁴ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 40.

Vraag 5

Kunt u aangeven op welke basis afgewogen wordt of extra stops bij stations mogelijk zijn in geval van grote publiekevenementen in de directe nabijheid daarvan? Hoe kunnen evenementenorganisatoren zich hiervoor bekend maken bij NS? Is hiervoor een geëigend proces ingericht?

Antwoord 5

De afweging voor extra stops wordt door NS gemaakt door te kijken naar de impact van de extra stop op alle andere reizigers, de maakbaarheid in de dienstregeling en de te verwachte bezoekersaantallen. Verder moet het betreffende station geschikt zijn om de reizigersstroom veilig te kunnen afwikkelen. Dit is dus maatwerk per evenement en locatie waarbij tevens elke dag anders is gelet op de samenloop met werkzaamheden en eventuele andere evenementen in eenzelfde gebied of regio. Evenementenorganisaties weten NS goed te vinden en zij onderhouden deze contacten, ook met gemeenten, om zo bij te dragen aan een duurzame mobiliteitsaanpak bij grote publiekevenementen. Belangrijk is dat NS hier vroegtijdig bij wordt betrokken om zo gezamenlijk een maakbaar mobiliteitsplan uit te werken. Bij NS is een speciaal team aangesteld die de dienstregeling bij evenementen en alles wat daarbij komt kijken tot met eventueel het crowd management voorbereid.

Vraag 6

Kunt u aangeven waarom het op het drukbereden spoor rond Amsterdam wel mogelijk is extra stops te maken bij evenementen in de RAI, zoals de Huishoudbeurs, maar dat bij halte Heereveen IJssstadion niet mogelijk is?⁵

Antwoord 6

Het inpassen van een extra stop op het station bij de RAI is geen vanzelfsprekendheid of makkelijke oplossing. Ook hier geldt in beginsel dezelfde complexiteit als tussen Leeuwarden en Zwolle. Een extra stop op het station bij de RAI past niet in de reguliere dienstregeling. Per keer wordt dan ook gekeken en afgewogen of een extra stop wel of niet maakbaar is. Tijdens de afgelopen huishoudbeurs hebben de Intercity's in het weekend wel gestopt op RAI, maar op de werkdagen bijvoorbeeld niet. Het grote verschil tussen RAI en Heereveen IJssstadion is dat bij RAI meer treinen rijden (meer keuzevrijheid) en erop die trajecten iets meer ruimte in de dienstregeling zit. Door zaken slim te combineren is er soms ruimte te creëren in de dienstregeling voor een extra stop op RAI. Tussen Leeuwarden en Zwolle is deze vrijheid er helaas op dit moment niet.

Vraag 7

Klopt de bewering (nog) dat het halteren bij Heereveen IJssstadion tienduizend euro per dag kost? Kunt u uitleggen waar deze kosten uit bestaan? Klopt het dat dit geen doorgang kon vinden omdat Arriva en KNSB niet wilden bijdragen?⁶

Antwoord 7

Ik ben niet bekend met (de herkomst van) dit bedrag. Ik verwacht dat maakbaarheid en inpasbaarheid leidend zijn in de afweging om ergens wel of niet te stoppen. Mochten er aan een stop kosten verbonden zijn voor een vervoerder, dan zullen organisator, vervoerder en eventueel decentrale overheden hierover met elkaar in overleg moeten treden.

Vraag 8

Wilt u zich inspannen om extra stops in geval van evenementen op halte Heereveen IJssstadion, maar ook bij andere stations, mogelijk te maken?

⁵ Parool, «Treinen maken extra stop op Amsterdam RAI vanwege Huishoudbeurs,» 20 februari 2023, <https://www.parool.nl/nederland/treinen-maken-extra-stop-op-amsterdam-rai-vanwege-huishoudbeurs~b9bd584c/#:~:text=De%20NS%20laat%20treinen%20van, en%20met%20vrijdag%2024%20februari.>

⁶ Omrop Fryslan, «Stoppen bij Thialf is te duur voor NS en de KNSB,» 27 februari 2019, <https://www.omropfryslan.nl/nl/nieuws/870548/stoppen-bij-thialf-is-te-duur-voor-ns-en-ksnb.>

Antwoord 8

Op het moment dat een extra stop tijdens evenementen inpasbaar is in de dienstregeling en de veiligheid van reizigers kan worden geborgd, dan werkt NS daar aan mee. Dat verwacht ik ook van NS.

De uiteindelijke afweging of een bedieningswens maakbaar is – en wenselijk vanuit algemeen reizigersbelang – moet gemaakt worden door de vervoerder. Zoals ook aangegeven in mijn antwoord op vraag 2 maakt de wens voor een stop op Heerenveen IJsstadion, samen met andere wensen die er zijn ten aanzien van dit baanvak, moment onderdeel uit van onderzoek. We zullen met elkaar de uitkomsten van de onderzoeken moeten afwachten. Ik zal uw Kamer hierover op de hoogte houden via het reguliere MIRT-proces.