

Vergaderjaar 2008–2009

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 172**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 6 april 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de gevolgen van de voorgestelde dienstregeling van NS voor 2010 voor de reizigers in Hoogeveen, Meppel en Beilen.

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 april 2009.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Vacature (VVD).

Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

Naar aanleiding van mijn antwoorden op vragen over de gevolgen van de voorgestelde dienstregeling 2010 van NS voor de reizigers in Hoogeveen, Beilen en Meppel<sup>1</sup> heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat mij op 24 maart 2009 aanvullende vragen gesteld. Ik beantwoord die graag, zoals de commissie mij verzocht, vóór ons Algemeen Overleg op 7 april 2009.

Voordat ik inga op de vragen, wil ik graag kort het proces schetsen dat gevolgd wordt bij een (eventuele) wijziging van de dienstregeling. NS bekijkt continu of de vervoervraag van de reizigers, wensen van overheden, bedrijfseconomische overwegingen of andere factoren reden zijn voor aanpassing van het treinaanbod in de dienstregeling. Als er verbeteringen mogelijk lijken, weegt NS alle plussen en minnen af. Zowel die voor het bedrijf, als die voor de reizigers.

Bij het opstellen van een dienstregelingswijziging houdt NS er rekening mee dat de dienstregeling moet voldoen aan de voorschriften in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet over de minimale bediening van stations. Binnen de concessievoorschriften is NS vrij om de dienstregeling in te vullen. De stations Hoogeveen, Beilen en Meppel behoren volgens bijlage A van de concessie tot de «overige stations». NS moet deze stations in de spits in iedere richting twee keer per uur bedienen en buiten de spits één keer per uur in iedere richting.

Als NS concludeert dat een aanpassing van de dienstregeling daadwerkelijk een verbetering is en dat deze voldoet aan de concessie, moet het bedrijf conform de concessie en de Wet Personenvervoer 2000 over het voorstel het advies vragen van de consumentenorganisaties in het Locov. De volgende stap is dat NS naar aanleiding van dit advies (en eventuele andere reacties) een besluit neemt over het voorstel.

NS moet de voorgenomen dienstregelingswijziging ook aan mij voorleggen. Ik toets of de nieuwe dienstregeling voldoet aan de artikelen 12 (match vraag/aanbod) en 13 (minimale bediening van stations) van de concessie.

Op basis van het besluit vraagt NS in april de benodigde capaciteit aan bij ProRail. In augustus/september stelt ProRail de capaciteitsverdeling vast en is de dienstregeling definitief.

Tijdens de discussie over de geheel nieuwe dienstregeling 2007 is gebleken dat veel gemeenten veel waarde hechten aan de Intercity-status van hun station.<sup>2</sup> Dat is vanuit de individuele gemeenten gezien begrijpelijk, maar het totale net is er niet altijd bij gebaat. Hoe vaker Intercity's stoppen, hoe minder aantrekkelijk ze worden voor doorgaande reizigers.<sup>3</sup> Meer in het algemeen gaat het bij een dienstregelingswijziging vaak om een afweging van grote effecten voor kleine aantallen reizigers en kleine effecten voor grote aantallen reizigers.

Ik kom nu toe aan de beantwoording van de vragen.

1

*Kunt u de Kamer een afschrift sturen van uw reactie op de verschillende brieven die u de afgelopen maanden heeft ontvangen van de betrokken gemeenten en de provincie Drenthe?*

<sup>1</sup> Aangangsel der Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 1935.

<sup>2</sup> Ik verwijs hier graag nog eens naar de criteria die gelden voor een Intercity-station, zoals die in de discussie over de dienstregeling 2007 aan uw Kamer gemeld zijn.

<sup>3</sup> Naar aanleiding van de dienstregeling 2007 is er in uw Kamer uitvoerig gesproken over reistijden, waarbij diverse moties aan de orde zijn geweest om de reistijd naar het noorden te versnellen.

Ik heb nog geen brieven over de voorgenomen dienstregelingswijziging voor Haren, Beilen, Hoogeveen en Meppel beantwoord omdat nog niet bekend is wat het besluit van NS is. Pas als dat besluit er is, kan ik mij een mening vormen die ik vervolgens aan partijen kan overbrengen.

2

*Kunt u de Kamer een overzicht sturen van de wijzigingen in de voor 2010 voorgestelde dienstregeling van de Schipholtrein op bovengenoemde stations ten opzichte van de huidige dienstregeling?*

Op basis van de adviesaanvraag en nadere informatie van NS kan ik u melden dat het hier gaat om een combinatie van twee wijzigingen die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn:

- In het kader van het Actieplan «Groeï op het Spoor» zet NS in op een frequentieverhoging op Groningen–Zwolle (op werkdagen). Er gaat een extra stoptrein rijden, waardoor er vier in plaats van drie treinen per uur gaan rijden: twee Intercity's en twee stoptreinen. De provincies Groningen en Drenthe steunen deze extra treinen.
- Daarnaast wil NS de stoppende Intercity Groningen–Schiphol (één Intercity per uur stopt tussen Groningen en Zwolle op alle stations) versnellen naar een «echte» Intercity (op werkdagen). De Intercity stopt dan niet meer op de stations Haren, Beilen, Hoogeveen en Meppel. Dit levert een winst op van tien minuten. Voor deze versnelling is ruimte ontstaan doordat de goederentreinen die tussen Groningen en Zwolle rijden lichter zijn dan oorspronkelijk gepland en dus een hogere snelheid halen dan waarmee in de capaciteitsverdeling rekening was gehouden. Station Meppel blijft overigens bediend worden door de (eveneens als stoptrein rijdende) Intercity's Leeuwarden–Rotterdam (spits) en Leeuwarden–Schiphol (dal/weekend).

NS bekijkt nog of deze wijzigingen bedrijfseconomisch haalbaar zijn. NS zal zo spoedig mogelijk een besluit nemen en dit aan mij voorleggen.

Deze beide zaken leiden tot de volgende voorgenomen wijzigingen in de dienstregeling zoals NS die nu aan de consumentenorganisaties in het Locov heeft voorgelegd:

#### **Verbinding Groningen–Zwolle–Schiphol**

| Dienstregeling 2009   | Dienstregeling 2010   |
|---|---|
| Eén stoptrein per uur   | Op werkdagen twee stoptreinen per uur, in het weekend één   |
| Twee Intercity's per uur  | Twee Intercity's per uur  |
| Stoptrein stopt op alle stations tussen Groningen en Zwolle, te weten Haren, Assen, Beilen, Hoogeveen en Meppel             | Stoptreinen stoppen op alle stations tussen Groningen en Zwolle, te weten Haren, Assen, Beilen, Hoogeveen en Meppel                   |
| Eén Intercity per uur stopt op alle stations tussen Groningen en Zwolle, te weten Haren, Assen, Beilen, Hoogeveen en Meppel | Intercity's stoppen op werkdagen alleen nog in Assen en niet meer op stations Haren, Beilen, Hoogeveen en Meppel*, in het weekend wel |
| Reizigers vanuit Haren, Beilen, Hoogeveen en Meppel naar Utrecht stappen over in Amersfoort                                 | Reizigers vanuit Haren, Beilen, Hoogeveen en Meppel naar Utrecht stappen over in Zwolle   |
| Reizigers vanuit Haren, Beilen, Hoogeveen en Meppel reizen zonder overstap naar Schiphol                                    | Reizigers vanuit Haren, Beilen, Hoogeveen en Meppel naar Schiphol stappen over in Zwolle  |

\* Meppel wordt nog steeds bediend door Intercity's vanuit Leeuwarden naar Rotterdam (spits) en Schiphol (dal/weekend).

Bij het beoordelen van deze mogelijke wijzigingen spelen de belangen van de reizigers in Haren, Hoogeveen, Beilen en Meppel zeker een rol. Maar ook de belangen van grotere groepen andere (doorgaande) reizigers. Het is dus verstandig niet uitsluitend de focus te leggen op de vier genoemde stations, maar ook het totale net in ogenschouw te nemen.

In het ontwerp voor de dienstregeling 2010 kijkt NS naar uitbreiding van de treindienst op het traject Zwolle–Groningen op werkdagen. Met het inleggen van een extra stoptrein en een versnelling van de doorgaande Intercity (die alleen stopt op Zwolle, Assen en Groningen) ontstaan per werkdag de volgende effecten:

- 12 000 Intercity-reizigers vanuit Groningen en Assen gaan sneller (ca. 10 minuten)
- 4200 reizigers profiteren van een gelijkmatige halfuursdienst

- 5600 reizigers hebben 4 treinen/uur i.p.v. 3 (Assen, Groningen)
- 1 400 stoptreinreizigers moeten in Zwolle overstappen

3 en 4

*Kunt u de Kamer een overzicht sturen van de gemiddelde overstaptijden in de voor 2010 voorgestelde dienstregeling van de stoptrein vanaf bovengenoemde stations op de Schipholtrein?*

*Kunt u de Kamer een overzicht geven van de aantallen reizigers die op dit moment vanuit bovengenoemde stations naar Amersfoort reizen, om daar over te stappen op treinen in de richting van grote stations in de Randstad zoals Rotterdam en Den Haag?*

De meeste reizigers reizen vanuit bovengenoemde stations binnen het traject Groningen–Zwolle en stappen niet over. Een beperkt deel van de reizigers van/naar de stations reist buiten het traject Groningen–Zwolle. En weer een deel van die doorgaande reizigers reist met de Schipholtrein naar Amersfoort om daar (zonder reistijdverlies) cross platform over te stappen op de Intercity (vanuit Enschede) naar Utrecht en verder. In dienstregeling 2010 moeten deze reizigers in Zwolle overstappen (6 minuten wacht-/looptijd) op de Intercity van Groningen naar Utrecht en verder. Omdat de stoptrein eerder in Zwolle binnenkomt dan de Intercity ontstaat hier een extra wachttijd bij het overstappen van 6 minuten.

Het gaat hierbij in 2009 om globaal de volgende aantallen:

| Station   | Aantal reizigers per gemiddelde werkdag dat in Amersfoort overstapt richting Utrecht en verder | Percentage van de reizigers dat buiten het traject Groningen–Zwolle reist |
|-----------|--|---|
| Haren     | 120  | 26%   |
| Beilen    | 75   | 12%   |
| Hoogeveen | 180  | 14%   |
| Meppel    | 205*   | 15%   |

\* Meppel wordt nog steeds bediend door Intercity's vanuit Leeuwarden naar Rotterdam (spits) en Schiphol (dal/weekend). Doorgaande reizigers vanuit Meppel kunnen dus kiezen of ze in Zwolle of Amersfoort willen overstappen. Reizigers vanuit Meppel die in Amersfoort willen overstappen, kunnen ervoor kiezen de trein vanuit Leeuwarden te nemen. Het aantal van 205 zal daardoor (aanzienlijk) lager worden.

| Station   | Aantal in- en uitstappers per dag (2007) |                                  |
|-----------|--|----------------------------------|
| Zwolle    | 32 922                                   | (niet alleen richting Groningen) |
| Meppel    | 4 724                                    |                                  |
| Hoogeveen | 4 105                                    |                                  |
| Beilen    | 1 835                                    |                                  |
| Assen     | 9 243                                    |                                  |
| Haren     | 1 390                                    |                                  |
| Groningen | 34 036                                   | (waarvan 19 724 in NS-treinen)   |

5

*U schrijft in uw beantwoording van de vragen van het lid Van Gent dat NS heeft geconcludeerd dat de voorgenomen wijziging van de dienstregeling van de Schipholtrein per saldo een verbetering is voor de reizigers. Deelt u die mening van NS? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?*

Aan het begin van deze brief heb ik het gehele proces van een dienstregelingwijziging beschreven. Uit het feit dat NS over een voorstel voor wijziging van de dienstregeling advies heeft gevraagd aan de consumentenorganisaties in het Locov blijkt dat NS voorlopig geconcludeerd heeft dat het voorstel per saldo positief is. De consumentenorganisaties hebben onlangs hun advies over het voorstel van NS uitgebracht. De volgende

stap is dat NS naar aanleiding van dit advies een besluit neemt over het voorstel. Pas dan is het dossier compleet en zal ik mij een mening vormen. In dit stadium zou dat prematuur zijn. Ik kan deze vraag dus nog niet beantwoorden.

6

*Kent u het advies van het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) over de gevolgen van de wijziging van de dienstregeling voor reizigers uit Drenthe? Wat is uw oordeel over dit advies? Bent u van plan in te grijpen als NS dat advies niet opvolgt?*

Ja, ik ken het advies dat de consumentenorganisaties die lid zijn van het Locov<sup>1</sup> aan NS hebben gegeven. De Wet Personenvervoer 2000 bepaalt dat een advies van de consumentenorganisaties niet bindend is. Wel is NS verplicht om een onderbouwing te geven als zij een advies geheel of gedeeltelijk niet overneemt.

Het advies van de consumentenorganisaties komt zeer genuanceerd op mij over. Ze juichen toe dat NS de verbindingen met (en binnen) het noorden van Nederland nu al wil verbeteren en daarmee niet wacht op de ingebruikneming van de Hanzelijn. Ze formuleren een aantal wensen en randvoorwaarden en constateren terecht dat het niet eenvoudig is om binnen alle randvoorwaarden te voldoen aan alle wensen. Ze realiseren zich dus dat keuzes noodzakelijk zijn. Hun advies is zeker niet onverdeeld negatief.

NS beziet nu of het advies van de consumentenorganisaties aanleiding is voor aanpassing van de ontwerp-dienstregeling 2010 (zie het proces zoals ik dat aan het begin van deze brief heb beschreven). Ik ben van plan om eerst het besluit en de bijbehorende onderbouwing van NS af te wachten. Pas daarna zal ik mij een mening vormen over de dienstregeling 2010. Ik zal deze uiteraard toetsen aan de voorschriften in de vervoerconcessie over de minimale bediening van stations en de match van vraag en aanbod. Als de dienstregeling aan deze voorschriften voldoet, heb ik geen formele grond om in te grijpen. Wel kan ik, als ik daar aanleiding toe zie, met NS in overleg treden.

7

*Bent u bereid met NS in overleg te treden om te bekijken of er tussenoplossingen denkbaar zijn, waarbij de Intercity uit Groningen bijvoorbeeld op het hele uur stopt in Hoogeveen en Haren en op het halve uur in Beilen en Meppel, zodat elk station ten minste eens per uur een directe treinverbinding houdt met Schiphol?*

Dat weet ik nog niet. Dit zal afhangen van het besluit en de onderbouwing van NS. Misschien neemt NS het advies van de consumentenorganisaties over. Misschien heeft NS een goede onderbouwing om het advies niet over te nemen. Ik kan en wil daarop niet vooruitlopen. Nadat NS een besluit heeft genomen, zal ik dit bestuderen. Als ik dan van oordeel zou zijn dat de dienstregeling 2010 waartoe NS besluit maatschappelijk niet optimaal is en ik zou niet overtuigd zijn door de onderbouwing van NS, dan zal ik zeker met NS in overleg gaan.

---

<sup>1</sup> Naast de consumentenorganisaties zijn ook NS en VenW lid van het Locov. Er is dus geen sprake van adviezen van het Locov, maar van adviezen van de consumentenorganisaties die lid zijn van het Locov.