

Aan:
mevrouw G. Seinen

(i.a.a. de overige statenleden)

Assen, 16 februari 2010
Ons kenmerk 7/5.16/2010002698
Onderwerp: Schriftelijke vragen ex artikel 41 Reglement van orde inzake intercity-
station Hoogeveen

Geachte mevrouw Seinen,

Hierna de beantwoording van uw vragen inzake intercitystation Hoogeveen.

Vraag 1

Is het waar dat de NS hebben besloten vanaf 2011 geen intercity's meer te laten stoppen in Hoogeveen?

Antwoord 1

Nee, naar onze informatie hebben de NS een dergelijk besluit formeel nog niet genomen. Schriftelijk hebben wij van de zijde van de NS ook niets ontvangen wat een formeel besluit zou bevestigen. De NS hebben ons recentelijk wel aangegeven het voornemen te hebben de dienstregeling 2011 Zwolle-Groningen als zodanig te wijzigen. Afhankelijk van de reactie van het LOCOV, de Tweede Kamer en de minister van verkeer en waterstaat zullen de NS, volgens eigen zeggen, hiertoe definitief besluiten. Echter, na het debat in de Tweede Kamer van afgelopen week hebben de NS telefonisch, informeel, aangegeven de huidige dienstregeling tot 2013 te willen handhaven, tenzij uit het debat van de Tweede Kamer op 4 maart a.s. blijkt dat de voorgenomen dienstregeling alsnog gerealiseerd zou kunnen worden.



Vraag 2

Zo ja, is dat gebeurd op verzoek van en met instemming van de provincie Drenthe?

Antwoord 2

Zie de beantwoording bij 1.

Vraag 3

Hoe verhoudt zich dit gegeven met de inhoud van de statenbreed aangenomen motie en uw toezegging om ervoor te zullen ijveren om station Hoogeveen aan te merken als intercitystation?

Antwoord 3

In lijn met de motie heeft ons college in de afgelopen periode volop geijverd voor Hoogeveen. Zie hiervoor ook de beantwoording bij vraag 4.

Vraag 4

Welke activiteiten hebt u sinds 4 februari 2009 ondernomen om de genoemde motie uit te voeren?

Antwoord 4

De volgende activiteiten hebben plaatsgevonden.

- 14 april: bestuurlijk overleg SNN-NS/Prorail: nader onderzoek bepleit bij NS voor behoud IC-stop Hoogeveen.
- begin juli: intrekking van NS-voorstel voor een extra IC op Zwolle-Groningen naar aanleiding van de Kamermotie Mastwijk/Van Gent.
- 8 juli: verzoek provincie Drenthe en provincie Groningen aan de minister van verkeer en waterstaat en de NS om een compromisvoorstel (behoud IC-stop Hoogeveen én 2 x IC + 2 x stop Zwolle-Groningen) als proef uit te voeren in 2010. Dit compromisvoorstel is bijgevoegd.
- 8 oktober: overleg Werkgroep Hoogeveen en NS en provincie Drenthe.
- 9 oktober: bestuurlijk overleg SNN-NS/Prorail; verzoek van de provincies aan de NS en Prorail om verschillende varianten voor de dienstregeling 2011 met een IC-stop Hoogeveen uit te werken.
- 10 december: bestuurlijk overleg SNN-NS/Prorail; de nadere studie door NS en Prorail gaf onomstotelijk aan dat een IC-stop Hoogeveen de versnelling van de treindienst (RSP-project versnelling Zwolle-Groningen/Leeuwarden) verhindert. Ook de vierde trein per uur bleek niet mogelijk. Ook hier heeft ons college nogmaals gepleit voor de IC-stop Hoogeveen en aangegeven dat dit voor Drenthe een belangrijke politieke wens was.
- 22 december: telefonische overleg Hoogeveen.
- 26 januari: brief aan Hoogeveen met motivatie. Zie bijlage.
- 11 februari: overleg Werkgroep Hoogeveen met de NS over oplossingsrichtingen. Uit de werkgroep zijn geen verdere oplossingsrichtingen gebleken op de decemberstudie van de NS. Wel blijft de werkgroep onverkort vasthouden aan een IC-stop in Hoogeveen, ondanks de dan ontstane padstelling met de NS voor een vierde trein.

Vraag 5

Welke acties gaat u alsnog ondernemen om de NS op andere gedachten te brengen?

Antwoord 5

Gezien het antwoord bij vraag 1 waarbij wordt uitgegaan van handhaving van de bestaande dienstregeling van NS met drie in plaats van vier treinen per uur, zien wij geen aanleiding voor verdere acties richting de NS.

Indien u echter uw instemming en steun uitspreekt voor het voorstel voor de nieuwe dienstregeling (zoals verwoord in onze brief aan de gemeente Hoogeveen), blijven wij ons hiervoor inzetten en daarmee voor de totale uitvoering van de motie Koopmans zoals destijds door u bevestigd in het gesloten RSP-convenant ter compensatie van de Zuiderzeelijn.

Vraag 6

Waarom stagneert van uw zijde een adequate en tijdige berichtgeving aan de leden van PS?

Antwoord 6

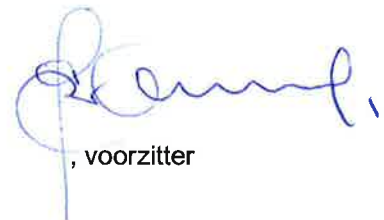
Wij zijn van mening u voldoende te hebben geïnformeerd. Voor het overleg met de NS is er contact geweest met Hoogeveen over de standpuntbepaling betreffende een nieuwe dienstregeling. Vervolgens is de uitkomst van het overleg SNN-SNN/Prorail met Hoogeveen gecommuniceerd. Hoogeveen heeft hierop gereageerd per brief van wethouder Bargerman. Het standpunt van het college over het voornemen van de NS voor de Dienstregeling 2011 is in een brief aan burgemeester en wethouders Hoogeveen kenbaar gemaakt en in kopie aan de staten aangeboden.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

Bijlage(n):
ga.coll.

Aan:
de minister van Verkeer en Waterstaat,
de heer ir. C.M.P.S. Eurlings
Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE



Assen, 8 juli 2009
Ons kenmerk 28/5.1/2009008935
Behandeld door de heer J.A. Salomé (0592) 36 55 12
Onderwerp: Dienstregeling Nederlandse Spoorwegen 2010 Groningen-Zwolle

Geachte heer Eurlings,

De provincies Groningen en Drenthe, mede namens de gemeenten Groningen en Assen, doen hierbij een dringend beroep op u om alsnog een verbetering van de dienstregeling op het traject Groningen-Zwolle per 2010 met de Nederlandse Spoorwegen (NS) te realiseren.

De Tweede Kamer heeft op 2 juni jl. de regering door middel van een motie verzocht om in overleg te treden met de directie van de NS, met als doel dat in de nieuwe dienstregeling 2010, de intercity's Groningen-Zwolle ook in Hoogeveen een stop maken. Zoals u al aangeeft in uw brief aan de Tweede Kamer (d.d. 23 juni 2009) is de NS niet bereid een andere dienstregeling te rijden dan de door haar voorgestelde dienstregeling 2010.

De NS heeft ons inmiddels laten weten, gezien het Kamerbesluit, de door haar voorgestelde verbetering niet uit te voeren. De NS wil nu de huidige dienstregeling (2009) voortzetten.

Hiermee is een situatie ontstaan waarin er alleen verliezers zijn:

- De NS kan niet toewerken naar het viertreinenmodel in 2012 met de komst van de Hanzelijn en niet de gewenste reizigersgroei realiseren.
- U kunt geen invulling geven aan uw ambities in het kader van het Actieplan "Groei op het spoor" voor het traject Groningen-Zwolle.
- Groningen en Assen krijgen niet de gewenste vierde trein en een regelmatig uurpatroon.
- De Tweede Kamer (motie Mastwijk) krijgt niet de in de motie gevraagde twee intercity-stops in Hoogeveen.
- De stoptreinen van Arriva en het onderliggend busnet in de provincies Drenthe en Groningen zullen met de huidige dienstregeling minder goed aansluiten dan in de beoogde dienstregeling. Dit zal een verlies van OV-reizigers opleveren.

- Indien NS en Arriva (concessiehouder van de regionale treindiensten in Groningen) moeten terugvallen op de huidige dienstregeling 2009 levert dat een nadeel op bij de capaciteitstoedeling van ProRail.

Dit zien wij als een maatschappelijk zeer ongewenste ontwikkeling. Daarom hechten wij eraan om met u en de NS te komen tot een compromis om uit deze impasse te komen.

Wij kunnen op dit moment, onder andere naar aanleiding van de gepresenteerde onderzoeken de volgende zaken vaststellen:

- Vooruitlopend op de nodige aan te leggen spoorinfrastructuur (Hanzelijn, reistijdversnelling "motie Koopmans" en dergelijke) is verbetering van de dienstverlening op de lijn Groningen-Zwolle nu al mogelijk. Dat kan omdat de NS accepteert dat de trein op bepaalde momenten vertraagd wordt wegens een bestaand pad voor goederentreinen
- De vervoerspotentie op de lijn Groningen-Zwolle is zodanig groot dat een rendabele uitvoering van een uitbreiding van de dienstregeling, zeker op termijn, mogelijk is.
- Uw ministerie is bereid de onrendabele aanloop in de exploitatie van de verbeteringsmaatregel op de lijn Groningen-Zwolle, in het kader van het Actieplan "Groeï op het spoor" te vergoeden aan de NS.
- Een zeer belangrijk verbeteringsaspect van het voorstel van de dienstregeling 2010 van de NS is de evenwichtige regelmaat van twee stoptreinen en twee intercitytreinen per uur op het traject Groningen-Zwolle. Dit wordt in de varianten met of zonder intercity-stop Hoogeveen bereikt.

Deze zaken schetsen het grote maatschappelijk belang dat gehecht kan worden aan het invoeren van verbeteringen in de dienstregeling 2010 op het traject Groningen-Zwolle. Het feit dat de Tweede Kamer zich heeft uitgesproken voor een intercitystop Hoogeveen, is een maatschappelijke werkelijkheid die niet lichtvaardig genegeerd mag en kan worden. Hoewel de door de NS beoogde dienstregeling met name voor reizigers van en naar Groningen en Assen een grote verbetering betekent, geeft de dienstregeling 2010 met een intercitystop Hoogeveen voor deze reizigers nog steeds een aanmerkelijke verbetering in het gebruik en in de aantrekkelijkheid van de treindienst. De komende periode tot aan de invoering van een nieuwe dienstregeling met de ingebruikname van de Hanzelijn kan goed gebruikt worden om de verbetering zichzelf te laten bewijzen.

Compromisvoorstel

Wij zien mogelijkheden om tot een compromis te komen. Die zou er als volgt uit kunnen zien: de NS gaat toch haar voorgestelde dienstregeling 2010 rijden met de twee intercity's en twee stoptreinen. Eén van de intercity's zal stoppen in Hoogeveen om recht te doen aan de ingediende motie van de Tweede Kamer. Dit voorstel levert voor geen van alle partijen het gewenste eindbeeld op, maar komt iedereen wel tegemoet, namelijk:

- De NS kan toewerken naar het viertreinenmodel per 2012 en een fors gedeelte van de door haar geprognoseerde reizigersgroei realiseren.
- U zult mogelijk niet de totale beoogde groei in het kader van het Actieplan "Groeï op het spoor" realiseren, maar wel voor een groot gedeelte.
- Groningen en Assen krijgen wel de gewenste vierde trein, nagenoeg in een uurpatroon.
- De Tweede Kamer (motie Mastwijk) krijgt één van de twee gewenste intercitystops, maar niet allebei. Hoogeveen krijgt daarmee wel een extra stop doordat naast de intercity ook de stoptreinen Hoogeveen twee maal per uur bedienen. Hoogeveen gaat daarmee van twee naar drie treinen per uur.

- Door het uurpatroon wordt een betere aansluiting gerealiseerd op de treinen van Arriva, welke een belangrijke feederende werking hebben op de treinen van de NS.
- Arriva en de NS zullen daarmee niet achteraan in de rij staan in het proces van capaciteitsverdeling van ProRail.

Dit compromis heeft nog een bijkomend voordeel. Zoals hiervoor aangegeven heeft in het door de NS voorgestelde viertreinenmodel, één van de twee intercity's 'last' van een langzaam goederenpad. Door nu de trein die hier "last" van heeft te laten stoppen op station van Hogeveen, beperkt dit het conflict met de goederentrein.


Bij dit compromisvoorstel zullen naar onze mening de volgende randvoorwaarden van belang zijn:

1. In het compromisvoorstel dient opgenomen te worden dat de intercitystop nu tijdelijk van karakter is. Met de komst van de Hanzelijn dient de dienstregeling tussen Groningen en Zwolle opnieuw bekeken te worden. Daarnaast dient bekeken te worden hoe een intercitystop in Hogeveen past binnen de motie Koopmans (reistijdversnelling tussen de Randstad en het Noorden).
2. U bent bereid om de extra gederfde inkomsten van de NS door de lagere geprognosticeerde reizigersgroei door de extra intercitystop in Hogeveen aan te vullen in het kader van het Actieplan "Groeit op het spoor".

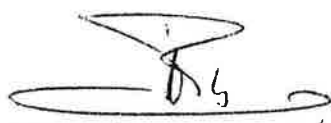
Wij verzoeken u nogmaals alles in het werk te stellen om de NS te bewegen de voorgenomen dienstregeling 2010 Groningen-Zwolle conform het hiervoor gepresenteerde compromisvoorstel uit te laten voeren.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,
namens deze,

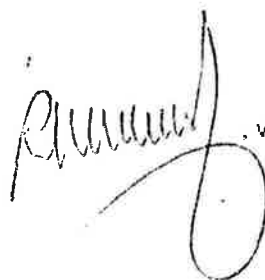

J.M. Imhof, secretaris

gedeputeerde staten van Groningen,



Bijlage(n):
cvd/coll.

, secretaris



, voorzitter