

Memo

Datum: 8 maart 2010
Aan: leden statencs OGB
Onderwerp: toezegging Rob Bats aan de stcs OGB, factsheet IC-stop Hoogeveen

Wat is de visie van NS?

NS ziet marktmogelijkheden om meer reizigers in de trein te krijgen door meer en sneller te rijden. Dat kan NS bereiken door de snelle diensten sneller te maken, door meer treinen per uur te laten rijden en om de dienstregeling robuuster (punctueler, betrouwbaarder) te maken. Voor het bereiken van meer robuustheid worden de IC- en stoptreinen in heel Nederland niet meer gesplitst en gekoppeld. Dat is nu nog voor de treindienst per uur Zwolle-Groningen (de zogenaamde stoppende IC) wel het geval. Dit nieuwe beleid is de basis voor het beoogde spoorboekloos rijden in de Randstad en de versnelling van de treinverbindingen tussen Randstad en andere regio's in Nederland.

NS wil nu in 2011, als eerste fase van de verbetering op de treinverbinding Zwolle - Groningen, starten met het vier treinenstelsel (2x IC + 2x stop) op werkdagen.

Waarom wil NS Hoogeveen niet IC-station maken?

NS kijkt naar de marktpotenties van de te verwachten aantallen reizigers per station. De stations waar de grootste groei van in- en uitstappers zijn te zien en waar ook de grootste groei in de toekomst verwacht wordt (woningbouwprognoses e.d.) zullen bij voorkeur een snelle treinverbinding naast de stoptreinen krijgen. Groningen, Assen en Zwolle zijn de grootste groeiers op de lijn Zwolle-Groningen. Beilen en Hoogeveen groeien niet of nemen zelfs af. Dat is één reden.

Een andere reden is van technische aard. In het vervangende maatregelpakket voor de Zuiderzeespoorlijn is afgesproken de lijn Zwolle-Groningen, als onderdeel van de verbinding van het Noorden met de Randstad te versnellen (de zogenaamde motie Koopmans). Daarvoor is het nodig dat binnen het uur tussen Zwolle en Groningen kan worden gereden. Gewoon sneller rijden (bv 160 km per uur) is te duur. De nodige aanpassing aan de infrastructuur kost honderden miljoenen. Bochtafsnijdingen geven wel een betaalbare mogelijkheid tot sneller rijden. Hoogeveen is nu net een betaalbare en effectieve bochtafsnijding. Daarom wil en kan NS dus niet stoppen in Hoogeveen.

Het publieke belang van Hoogeveen gaat toch boven het commerciële belang van NS?

Ja, dat is zo. Maar het publieke belang van Noord Nederland is gebaat bij de NS-inzet. Het belang van Noord Nederland gaat boven die van Hoogeveen. De getallen spreken voor zich: ca 98% van alle reizigers gaat er op vooruit. Een klein deel van de reizigers uit Hoogeveen, Beilen en Haren (de overige 2% van alle reizigers) gaat erop achteruit. De achteruitgang bestaat dan uit één keer overstappen in Zwolle op de bestemming Schiphol. Een tijdverlies van enkele minuten.

Het merendeel van de reizigers van/naar Hoogeveen kunnen per stoptrein de meest gevraagde bestemmingen bereiken. Naar Assen en Zwolle met slechts 1 tussenstop. Naar Groningen met 3 tussenstops. Voor de reiziger van en naar de Randstad is er dan die overstap te Zwolle en omdat de stoptrein iets eerder moet aankomen in Zwolle, ook een geringe toename van de reistijd. De negatieve effecten van de overstap wegen niet op tegen de reistijdvoordelen voor reizigers van/naar Assen en Groningen. Als we dit als basis accepteren, zijn daarnaast comfort en beleving belangrijke aspecten om voor de trein te kiezen. Dat verklaart dan ook de oproep om te blijven investeren in goede ketenvoorzieningen, in een goede stationsomgeving, etc. Aan NS zijde is de kwaliteit van het materieel ook zo'n keuze. De aanstaande inzet van IC materieel (type koploper), ook voor de stoptreinen, heeft een duidelijke meerwaarde voor de reiziger. En gezien de relatief lange reisafstanden is deze keuze ook een logische, binnen de materielepositie die NS nu heeft.

Waarom wil de provincie Drenthe dan toch een IC-stop in Hoogeveen?

De Staten van Drenthe hebben begin 2009 een motie aangenomen om de IC-status Hoogeveen te behouden. De onduidelijkheid over de (on)mogelijkheden en vermeende onwil van NS was een belangrijke drijfveer voor de motie. In een nader verkenning door NS en de gezamenlijke noordelijke provincies is duidelijk geworden dat de mogelijkheden er praktisch gesproken niet zijn en er geen sprake is van onwil van NS. Deze factsheet vormt een verslag van die verkenning. NS werkt hiermee wel de door het Noorden gewenste versnelling van de treindienst met de Randstad uit. Een noodzakelijke bochtverruiming Hoogeveen én de IC laten stoppen in Hoogeveen verdraagt elkaar niet.

Wat is er gebeurd tussen nu en begin 2009 rond het IC-station Hoogeveen?

Door de provincies Drenthe en Groningen is in 2009 intensief overleg gevoerd op zowel bestuurlijk als ambtelijk niveau om de (on)mogelijkheden van een IC-stop Hoogeveen in een 2xIC-2xstop bediening in te passen. Hierbij speelt het iedereen parten dat er enige scepsis bestaat bij de regionale overheden en consumentenvertegenwoordigers over de technische en bedrijfsmatige aspecten die NS en ProRail naar voren brengen.

Op 10 december is in het bestuurlijke overleg SNN-NS/Prorail door NS en Prorail duidelijk gemaakt dat een IC-stop Hoogeveen de versnelling van de treindienst (RSP-project versnelling Zwolle-Groningen/Leewarden) blokkeert. Vanaf dat moment scheiden zich de geesten. De werkgroep Hoogeveen blijft onverkort vasthouden aan een IC-stop in Hoogeveen ondanks de dan ontstane padstelling met de NS voor een vierde trein. De provincies Groningen en Drenthe kiezen voor het belang van de meerderheid van alle reizigers Groningen en Drenthe tegenover een klein aantal reizigers dat een beperkt nadeel krijgt.

Wat is het belang van Noord-Nederland bij deze visie van NS?

Frequenter en sneller rijden zijn voor de reizigers zeer belangrijke factoren voor de aantrekkelijkheid om de trein te gebruiken. Dat positieve effect zal de visie van NS zeker hebben op het gebruik van de trein. De bereikbaarheid van Groningen en Drenthe wordt er sterk door verbeterd.

Het voorstel van NS levert een regelmatige dienstregeling met een duidelijk uurpatroon op. Dit aspect levert een belangrijke bijdrage aan kwalitatief hoogwaardig OV. Juist dat zal extra reizigers trekken. In SNN-verband hebben we gezamenlijk aangegeven te streven naar een regelmatige en symmetrische dienstregeling. De afgelopen jaren was het juist door het 3-treinensysteem vaak schipperen in de aansluitende dienstregeling van bus op trein. Immers hierdoor kon geen mooie symmetrie in de dienstregeling van de bus worden verkregen. Een vier-treinensysteem biedt ons de mogelijkheid om een volledige knoop voor aansluitende bussen en treinen op station Groningen te realiseren en een halfuurspatroon op de stations tussen Groningen en Zwolle. Op de treinen vanuit Groningen naar Zuidbroek en naar Leeuwarden is het de bedoeling om vier keer per uur te gaan rijden Dit sluit aan bij het vier keer per uur rijden tussen Groningen en Zwolle.

Wat is het gevolg wanneer NS door de discussies zijn voorstel intrekt?

Dat een verbetering van de treindiensten in en naar Het Noorden zeker tot 2013 niet meer zal plaatsvinden. In 2013 zal de Hanzelijn (Schiphol-Lelystad-Zwolle) gereed zijn. Het NS-voorstel is ook de basis voor de uitwerking van de verbeteringsvoorstellen voor de versnelling van de treinverbinding Randstad – Noord Nederland (motie Koopmans) aansluitend op de treinbediening op de Hanzelijn. Wanneer deze basis maatschappelijk niet aanvaard wordt, dreigt dat de hele versnelling van de treindiensten naar Noord Nederland gefrustreerd wordt.

Cijfers over en rond de IC-station Hoogeveen discussie

Wie hebben er een voor- en nadeel van het voorstel van NS?

Vast is komen te staan dat 5% van de reizigers (ca. 200) van en naar Hoogeveen erop achteruit gaat doordat men voortaan in Zwolle moet overstappen (wat ervaren wordt als comfortverlies).

Daartegenover gaan heel veel reisrelaties op het traject Groningen - Zwolle erop vooruit. De NS heeft daarover het volgende becijferd:

- 12.000 reizen per werkdag gaan sneller;
- 4.200 reizen profiteren van gelijkmatige halfuurdienst;
- 5.600 reizen hebben 4 in plaats van 2 treinen per uur;
- 1.400 reizen moeten in Zwolle overstappen.

Als men beseft dat van die 1.400 reizen waarbij men voortaan moeten overstappen in Zwolle, het merendeel ook nu al een overstap heeft in Amersfoort, is de balans van dien aard dat bijna 98% van alle reizen erop vooruit gaan.

In- en uitstappers op de lijn Zwolle-Groningen / Groei prognoses voor de stations

In en uitstapper laatste 10 jaar	per gemiddelde werkdag	% groei	bevolkingsgroei 2010 t/m 2025	index
Groningen	35000	31%	Groningen	112
Haren	1400	73%	Haren	98
Assen	9000	25%	Assen	113
Beilen	1800	18%		
Hoogeveen	4000	-3%	Hoogeveen	100
Meppel	5000	27%	Meppel	115
Zwolle	35000	36%	Zwolle	114
NS Nederland		17%	NS Nederland	104

- Van de ruim 56000 in- en uitstappers op de stations Groningen, Haren, Assen, Beilen, Hoogeveen en Meppel stappen er 44000 in en uit op de stations Groningen en Assen.
- Aantal in- en uitstappers is op het station Assen afgelopen 10 jaar met 25% gegroeid en station Groningen met 31%. Hoogeveen is het enige station dat een dalend aantal in- en uitstappers laat zien.
- 84% van de reizen van en naar de Randstad stapt in/uit in Groningen of Assen.
- Strakke halfuurligging van de stoptreinen en intercity's biedt goede mogelijkheden voor aansluitend bus- en treinvervoer op de NS-trein.
- Groot deel van de reizigers van de regionale treinen in Groningen stapt over op intercity richting Zwolle. Vanuit Oost-Groningen (trein Nieuweschans) stapt bijna 70% van de overstappers op station Groningen over op een trein richting Zwolle. Vanuit Noordoost-Groningen (trein Delfzijl en Roodeschool) stapt bijna 75% van de overstappers op station Groningen over op een trein richting Zwolle. Vanuit Noordwest Groningen (trein Leeuwarden) stapt bijna 55% van de overstappers op station Groningen over op een trein richting Zwolle.