

Aan:
het college van burgemeester en
wethouders van Hoogeveen
Postbus 20000
7900 PA HOOGEVEEN



Assen, 26 januari 2010
Ons kenmerk 3/5.3/2010000848
Behandeld door de heer J.A. Salomé (0592) 36 55 12
Uw kenmerk U.09.28415/AP
Onderwerp: Intercity station Hoogeveen

Geacht college,

In antwoord op de brief van wethouder Bargeman d.d. 24 december 2009 stellen wij u hierbij in kennis van onze keuze voor een gewenste dienstregeling voor de treindienst Zwolle-Groningen.

In het afgelopen jaar is ten aanzien van de NS-dienstregeling 2010 voor het traject Zwolle - Groningen een stevige maatschappelijke en politieke discussie gevoerd met als voornaamste kwestie of de Intercity's zouden moeten stoppen op station Hoogeveen. Deze discussie is er uiteindelijk in uitgemond dat de dienstregeling op hoofdlijnen ongewijzigd is gebleven en het niet tot de beoogde verbetering op het spoor tussen Zwolle en Groningen heeft kunnen komen.

Nadat hierover voor het zomerreces van 2009 een patstelling was ontstaan hebben de colleges van gedeputeerde staten van Drenthe en Groningen, mede namens de gemeenten Groningen en Assen, als compromis voorgesteld om één van de twee Intercity's in Hoogeveen te laten stoppen. Om uit deze impasse te komen is een studie uitgevoerd welke treindienstvarianten dan wel mogelijk zijn. Deze studies hebben scherp aan het licht gebracht dat IC-stops in Hoogeveen direct strijdig zijn met de doelstelling van de Motie Koopmans, die de aanleiding vormde om middelen beschikbaar te stellen voor infrastructuuraanpassingen ten behoeve van de versneling van reistijd tussen de Randstad en Groningen/Leeuwarden. Deze middelen maken tevens deel uit van het Convenant Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn, zoals dat op 23 juni 2008 tussen het rijk en de noordelijke provincies is afgesloten.



Ook het doorkoppelen van de stoptreinen Zwolle - Groningen in Zwolle met (IC-)treinen naar de Randstad biedt geen haalbare mogelijkheden om het IC-effect voor Hoogeveen te handhaven. Daarvoor dient er volgens NS te veel structureel aan het landelijke dienstregelingmodel veranderd te worden.

Een alternatief voor de versnelling van de treindienst Zwolle - Groningen waarbij de bochtverruiming Hoogeveen niet wordt ingezet, zodat de IC-Hoogeveen zou kunnen blijven bestaan, is niet mogelijk. Het sneller laten rijden van de treinen (bijvoorbeeld 160 km/uur) zal een investering aan het spoor vergen van vele honderden miljoenen.

Wij constateren dat de bestudeerde alternatieven geen reëel perspectief bieden en dat er thans een eenduidige keuze gemaakt moet worden tussen de Motie Mastwijk/ Van Gent en de Motie Koopmans. Aangezien de versnelling van de treindienst Zwolle - Groningen voor het overgrote deel van de reizigers een grote verbetering betekent en aansluit bij de ruimtelijke ontwikkeling van de stedelijke concentraties in dit gebied, kiezen wij voor effectuering van de Motie Koopmans, zoals door ons reeds afgesproken is in het convenant met het Rijk. Daarbij beseffen wij dat het nieuwe model voor een beperkt deel van de reizigers enig nadeel met zich meebrengt. Per saldo is dit een keus in het belang van Drenthe als geheel.

Naar aanleiding van de brief van de heer Bargeman willen wij verder het volgende opmerken.

Geconstateerd kan worden dat het mobiliteitspatroon op de lijn Zwolle - Groningen in de jaren 1992 en 2009 structureel aan verandering onderhevig is. De stedelijke groeipolen Groningen, Assen en Zwolle laten ook de grootste toename in reizigersaantallen zien. De aanpassing van de treindienst past dus bij deze maatschappelijke ontwikkelingen. NS geeft daarbij aan dat de groeipotentie van station Hoogeveen onvoldoende is voor een IC-stop. NS moet zelfs vaststellen dat het gebruik van station Hoogeveen is afgenomen in de afgelopen 20 jaar. De aanleg van een nieuw P+R-terrein en een verdere revitalisering van het stationsgebied, ook in de situatie waarbij twee stoptreinen per uur Hoogeveen aandoen, zal echter de aantrekkelijkheid van de trein in Hoogeveen nog steeds vergroten.

Onze inzet voor ons compromisvoorstel van juli 2009 was niet realiseerbaar omdat ook hierin de onmogelijkheid van het realiseren van de versnelling van de treindienst Zwolle - Groningen zat besloten. Ook een proefperiode van een ander bedieningsmodel zou dit niet veranderen.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

ab/coll.



Motie Intercitytrein Groningen - Zwolle - Schiphol

Provinciale Staten van Drenthe, in vergadering bijeen op 4 februari 2009,

Kennis genomen hebbende van het feit dat:

- de Intercitytrein Groningen – Zwolle – Schiphol van maandag t/m vrijdag mogelijksterwijs in de toekomst niet meer in Haren, Beilen, Hoogeveen en Meppel zal stoppen;

Overwegende dat:

- daardoor in Noord-Nederland voor een aantal reizigers het comfort en het reisgemak zal verminderen;
- een kwalitatief goede 'ieder-half-uur-dienst' met snelle, comfortabele treinen een goede compensatie kan betekenen voor de bereikbaarheid van de stations in Drenthe, ook kijkende naar aansluitingen naar bestemmingen elders in het land.

Verzoeken het college:

- op korte termijn met de NS respectievelijk ProRail in gesprek te gaan over de uitwerking van de nieuwe dienstregeling en daarbij een adequate halfuurdienst te bepleiten met moderne, comfortabele treinen, 7 dagen per week, inclusief de avonden;
- in dat gesprek bij de NS te bepleiten om station Hoogeveen als Intercitystation aan te merken, zodat Zuid-Drenthe een directe opstapplaats houdt op de Intercitylijn Groningen - Zwolle - Schiphol;
- de NS en ProRail ook te wijzen op de gewenste snelle verbetering van OV-gerelateerde voorzieningen waaronder fietsenstallingen, sociaal veilige P&R-plekken en goed geplaatste OV-chipkaartvoorzieningen;
- de betrokken gemeentebesturen bij de uitvoering van deze motie te betrekken;

en gaan over tot de orde van de dag.

Greet Seinen (CDA)