

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 13 oktober 2011
Ons kenmerk 41/3.2/2011008374
Behandeld door de heer J.A. Salomé (0592) 36 55 12
Onderwerp: Dienstregeling NS 2013

Geachte voorzitter/leden,

In uw vergadering van 13 juli 2011 hebt u een motie aangenomen over de dienstregeling NS 2013. Met deze motie ondersteunt u ons college in haar wens om, conform dit dienstregelvoorstel, 4 treinen per uur op het traject Zwolle-Groningen in 2013 te hebben en een goede overstapknoop in Groningen en Zwolle te kunnen gaan maken. Uw motie verzoekt ons college verder om met NS in gesprek te gaan. Hierbij dienden de mogelijkheden van doorkoppeling van de stoptreinen in Zwolle naar de Randstad en de snelheidsverhoging van Intercity's op de lijn Zwolle-Groningen met NS nader verkend te worden.

Gedeputeerde Brink heeft met NS en ProRail overleg gevoerd om de kansen en (on)mogelijkheden van de vragen uit de motie te onderzoeken. De argumenten van NS en ProRail over deze (on)mogelijkheden van doorkoppeling in Zwolle en snelheidsverhoging van de Intercity's zijn hierbij doorgesproken. Wij hebben NS en ProRail tevens verzocht de resultaten van hun bevindingen te presenteren. De presentatie van de NS/ProRail is ter informatie bijgevoegd. Voor alle duidelijkheid hecht het college eraan de resultaten van het overleg met NS hier kort weer te geven.

Snelheidsverhoging van de Intercity's op het traject Groningen-Zwolle

Het verhogen van de baanvaknsnelheid van 140 km/u naar 160 km/u is nogmaals verkend. Vaststaat dat dit alleen kan tegen vele honderden miljoenen investeringskosten. Op de lange termijn zal dit wel in beeld komen bij de vernieuwingen van de veiligheidssystemen en groot onderhoud van de spoorinfra.



Vooralsnog geldt echter dat het rijk geen concrete plannen in deze richting heeft en bijgevolg hiervoor ook geen middelen gereserveerd heeft. In het lopende MIRT-programma (tot 2020) wordt het Programma Hoogfrequent Spoor uitgevoerd, waarin dergelijke maatregelen niet voorzien zijn. Ook in het kader van de gedeeltelijke invulling van het Verlengde MIRT 2020-2028 betreffende "Prioritering investeringen mobiliteit en water" zijn deze investeringen niet voorzien.

Doorkoppeling van de stoptreinen in Zwolle als Intercity over de Veluweroute

Het behouden van de zogenaamde stoppende IC door de stoptrein Zwolle-Groningen in Zwolle te koppelen met IC's naar de Randstad is theoretisch mogelijk, doch kent een groot aantal nadelen zoals:

- het onderweg splitsen en combineren van treindelen is een kritisch proces met risico's voor de punctualiteit;
- beide treindelen moeten met hetzelfde type materieel rijden en de trein mag na combineren niet langer worden dan de perrons zijn;
- elke IC moet in deze optie altijd uit twee treindelen bestaan. Dat is, zeker in de stille uren, een kostenverhogende factor.


Een andere mogelijkheid is dat de stoptrein in Meppel wordt gekoppeld aan de Friese IC. Hiervoor gelden echter dezelfde bezwaren. Bovendien is er in deze variant sprake van extra reistijd van ca.3 tot 5 minuten voor de reizigers uit Friesland en voor de reizigers uit de sprinter die niet verder dan Zwolle reizen.

Wij concluderen dat er, ondanks uw en onze inzet om Hoogeveen als IC-station te handhaven, binnen het 4-treinen-systeem geen mogelijkheden zijn om een IC-stop Hoogeveen op afzienbare termijn te realiseren. Het koppelen van de stoptrein aan de IC stuit op overwegende praktische bezwaren.

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende over de uitvoering van uw motie te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

Bijlage(n):
coll.

Hoe Noord-Nederland het beste sneller van en naar de Randstad komt

Presentatie Provinciale Staten van Drenthe

21 september 2011

Arjan Bleeker, regiodirecteur NS

Jan Mulder, regiodirecteur ProRail

ProRail 

Wat doen wij elke dag?



- 5000 NS-treinen per dag
- 7.000 kilometer spoor
- 1,1 miljoen klanten
- 395 stations



ProRail 



Waar ga ik het over hebben vandaag?



Hoe ziet de dienstregeling er nu uit?

Assen: 3 treinen per uur per richting



Rennen



Wachten



Zoeken



Wens: sneller naar de Randstad en meer treinen



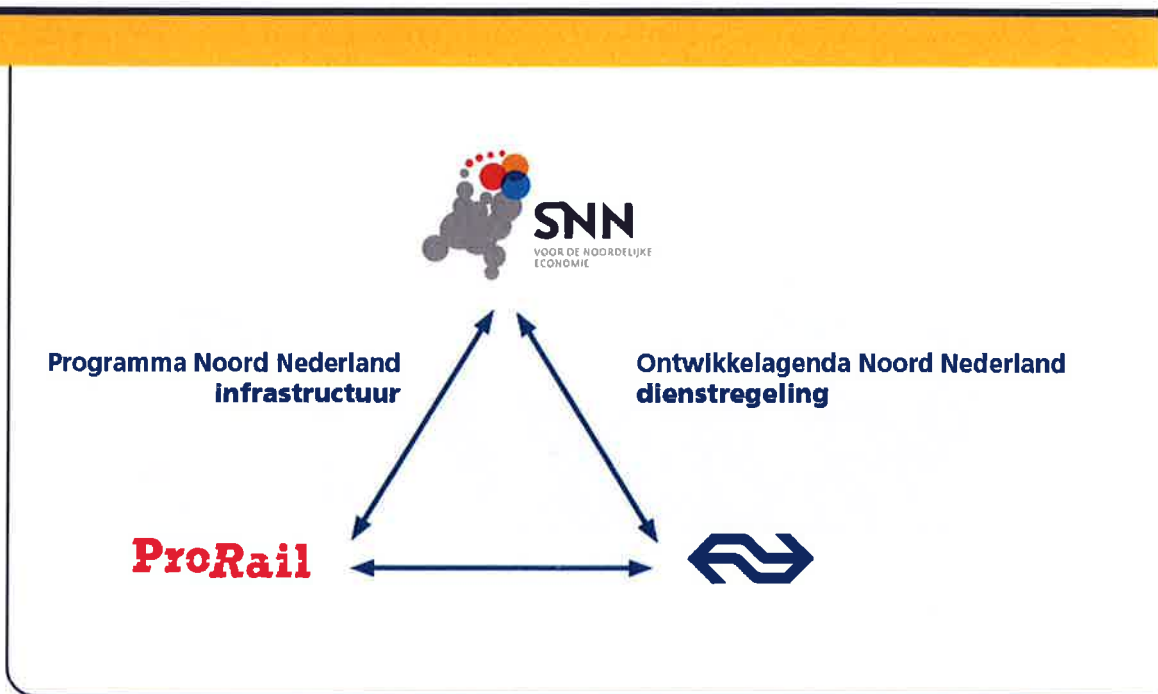
ProRail 

Nieuwe kansen



ProRail 

De samenwerking in het Noorden



ProRail 

Kansen voor een optimale dienstregeling

4 treinen per uur per richting waardoor we:

- Sneller kunnen reizen
- Goede aansluitingen op bussen en ander regionaal vervoer
- Eenduidige dienstregeling (gelijkmatige ligging in het uur)

Voorbeeld*: Assen - Zwolle

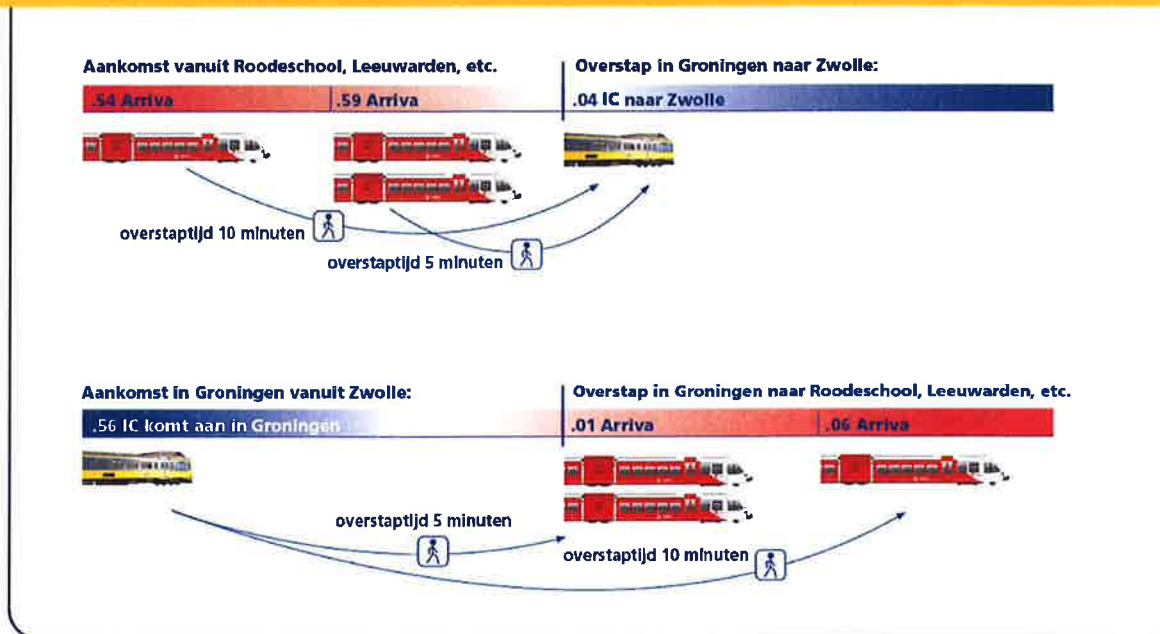


* Exacte treintijden volgen in de dienstregeling van 2013

ProRail 

Aansluitingen op regionaal treinvervoer

De eindsituatie in Groningen:



ProRail 

... en Haren, Beilen, Hoogeveen en Meppel?

Voorbeeld Hoogeveen

NU

2 treinen per uur per richting



STRAKS

2 Sprinters per uur per richting



- Goede aansluitingen op bussen
- Eenduidige dienstregeling (gelijkmatige ligging in het uur)
- *Meppel behoudt de extra IC stop vanuit Leeuwarden*

ProRail 

Wat levert het op?

... voor de reizigers op de lijn Groningen-Assen-Zwolle?



93% gaat erop vooruit

- meer treinen per uur (4 in plaats van 3 treinen)
- tijdwinst want sneller
- elk half uur een trein (gelijkmatige treinligging)
- goede aansluitingen

5% blijft gelijk

- elk half uur een trein (gelijkmatige treinligging)
- nu overstap in Amersfoort, straks overstap in Zwolle
- goede aansluitingen

2% gaat erop achteruit

- elk half uur een trein (gelijkmatige treinligging)
- krijgt voor het eerst te maken met een overstap in Zwolle
- goede aansluitingen

ProRail 



ProRail 

Optie 1: IC toch laten stoppen in Hoogeveen?

Zonder spooraanpassing geen robuuste overstapknoop in Groningen mogelijk.

Sneller (160 km/u) vereist spooraanpassing, kostenindicatie: € 300 – 800 miljoen.



ProRail 

Optie 2: Sprinters koppelen aan IC in Zwolle?

Dit betekent:

1. Afstemmen Intercity en Sprintermaterieel.
2. Beperking treinlengte.
3. Kritisch proces bij verstoringen en calamiteiten.

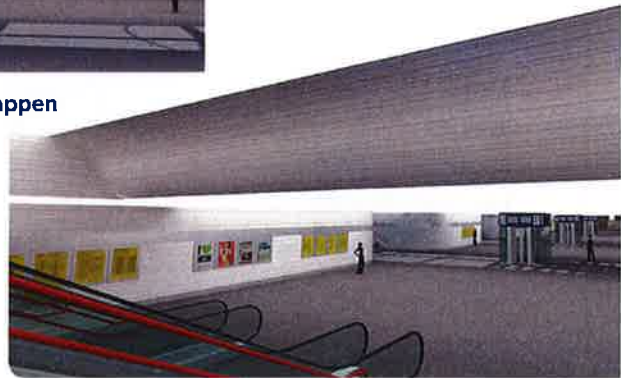


ProRail 

Overstappen in Zwolle straks net zoals in Arnhem



Comfortabele perrontunnel en roltrappen



ProRail 

Kortom

Voordeel voor een grote groep klanten vanuit Groningen en Drenthe



Voordeel voor een grote groep klanten vanuit Randstad richting Groningen en Drenthe

Ook Hoogeveen gaat erop vooruit

- 2 Sprinters per uur per richting
- Eenduidige dienstregeling (gelijkmatige ligging in het uur) dus goede aansluitingen op bussen mogelijk

.00 uur, Sprinter



.30 uur, Sprinter



ProRail 



Noord-Nederland kan vooruit

ProRail 

