Aan : de leden van de commissie omgevingsbeleid
Datum : 12 juni 2011
Betreft : powerpoint presentatie " NS trein 2013 Zwolle – Groningen " aan de Statencommissie Omgevingsbeleid op 25 mei 2011

Geachte dames en heren,

We ontvingen bovengenoemde presentatie en willen naar aanleiding daarvan graag een aantal zaken onder uw aandacht brengen. We doen dat hieronder kort en bondig per punt.

Maar eerst in algemene zin: het valt ons op dat in de presentatie 'vergeten' is dat 80 tot 85% van al het vervoer gewoon in de regio plaatsvindt (bron: NS). Deze regio-reizigers hebben vooral belang bij een hoogfrequent treinnetwerk met stops in de belangrijke woon- en werk-locaties. Van (ook) 4 treinen per uur per richting in Hoogeveen hebben niet alleen mensen in de wijde omgeving, maar ook bijvoorbeeld veel Assenaren en Groningers profijt!

Een andere wetenswaardigheid: het traject Zwolle – Assen is het langste intercitytraject in Nederland! Dat betekent dus dat onze provincie een zeer matige IC-toegankelijkheid kent, met als nadelen: lange aanreistijden en een relatief nadelige positie van de trein ten opzichte van de auto. Dat heeft weer gevolgen voor de druk op het (snel)wegennet en negatieve milieueffecten.

Tenslotte: altijd hebben de NS-analyses betrekking op de huidige reizigers en huidige dienstregeling. Keuzes worden echter niet gemaakt op basis van rekensommen en formules. Het gaat om visie en ambities. Daarbij streven we naar verduurzaming van het mobiliteitssysteem en het doen van 'toekomstvaste' keuzes. Een plan om in zegge en schrijve één Drentse stad waar nu al 3 treinen halteren een vierde toe te voegen, is nauwelijks een kwaliteitssprong te noemen. Helemaal niet als op alle andere Drentse stations de situatie verslechtert..! Door in Hoogeveen een 4e, maar ook een '3e' trein toe te voegen doen we écht wat aan de verbetering van het treinsysteem, voor veel (potentiële) reizigers! Voor nu en straks. Dat is duurzaam, dat is toekomstvast....

Onze kritiek puntsgwijs op de gehouden presentaite is de volgende:

1. Het voorstel om intercity's ook te laten halteren in Hoogeveen is niet alleen een wens van Hoogeveen. Verder spraken zich uit vóór Hoogeveen IC-station:
   - De Tweede Kamer. In 2009 nam zij – unaniem! – de motie Mastwijk / Van Gent aan.
   - Provinciale Staten van Drenthe. Middels de motie Seinen in 2009 sprak zij zich unaniem uit vóór Hoogeveen IC-station. Bij de laatste verkiezingen voor de provinciale staten van Drenthe zaten er pro-Hoogeveense passages in de verkiezingsprogramma's van de PvdA, CDA, SP en D'66. De VVD was ook voorstander van meerdere intercity stations en desgevraagd was het antwoord dat dat ook geldt voor Hoogeveen. Ook spraken alle partijen minus CU en VVD zich uit voor een provinciale financiële bijdrage om Hoogeveen IC-station mogelijk te maken. De PVV was neutraal (bron: Kieskompas).
   - Het LOCOV, waarin o.a. Zitting hebben de ANWB, de Consumentenbond en het gehandicaptenplatform, adviseerde NS én minister positief t.o.v. Hoogeveen IC-station.
   - Het Consumentenplatform Openbaar vervoer in Drenthe
   - Het Consumentenplatform Openbaar vervoer Groningen.
   - 10.000 ondersteuningsverklaringen van burgers, bedrijven en organisaties waarvan 25% van buiten de gemeente Hoogeveen.

   De ontstane patstelling kan doorbroken worden indien NS de wens van bovengenoemde volksvertegenwoordigingen, bedrijven, burgers en maatschappelijke organisaties honoreert.

2. Het correcte en volledige beeld van de reistijdwinst is als volgt:
   - Een stop in Hoogeveen kost slechts 1 á 2 minuten (vanwege de snelheidslimiet van 80 km/u ter plaatse) (bron: Mobycon)
   - De trein Groningen – Den Haag heeft een rijtijdverlies van 2 minuten (0,8% nadeel)
   - De trein Groningen – Schiphol heeft een rijtijdwinst van ca. 6 min (5% voordeel) omdat er niet meer gestopt wordt in Haren, Beilen en Meppel.
   - De Hanzelijn maakt de reis naar de Randstad 7 tot 10 minuten sneller, een extra 3 tot 5% voordeel.

   Conclusie is dat er voor de IC's 7 tot 9% reistijdvoordeel is, inclusief de Hoogeveense stop!

3. Motie Koopmans: "De motie Koopmans verzoekt de regering om enerzijds maatregelen te definiëren om intensivering van de treindienst mogelijk te maken in de sporendriehoek Noord-Nederland en anderzijds om kosteneffectieve maatregelen te definiëren die de rijtijden van en naar de Randstad verbeteren", einde citaat uit brief van de minister aan de tweede kamer dd 13-7-2009.
   NS trein 2013 (met of zonder ic stop te Hoogeveen) is dus geen randvoorwaarde voor RSP Koopmans! Bovendien is zo'n motie o.i. nooit het doel op zich; dat zijn de belangen van de (potentiële) reiziger en het milieu.

4. De zogenoemde Uurknoop kan ook indien IC's halteren in Hoogeveen. De afgelopen 2 jaren ging de discussie met NS over het binnen het uur rijden van Zwolle naar Groningen hetgeen volgens NS niet mogelijk was. Met behulp van de NS reisplanner toonden we aan dat het wel kon (59 minuten). Nu moet het in 56 minuten. We vinden de NS op dit punt daarom niet geloofwaardig meer. Wij hebben geen onderzoeksafdeling om eea uit te zoeken. Maar we hebben de volgende suggesties gehoord om binnen de genoemde 56 minuten te blijven:
   a) bochtafsnijdingen bij Meppel (kosten en opbrengst in minuten onbekend)
   b) sneller in/uitrijden stations (kosten onbekend, opbrengsten in minuten onbekend)
   c) de dienstregeling bevat nu extra minuten ivm prestatiecontract die kunnen ingezet worden om aan de benodigde 4 minuten te komen. De extra minuten 'rijden ze nu weg' door langzamer te rijden of stil te staan voor of op stations (bron: Rover).

5. Reistijdwinst door ketenvervoer 10 tot 40 minuten. Zoals bij punt 2 toegelicht komen we inclusief Hoogeveense IC-stop op een reisversnelling van maximaal 16 minuten. Zónder de IC-stops op maximaal 18 minuten, en niet op maximaal 40 minuten. NB: we hebben het dan over een Hoogeveense stop die op het hele traject over een verschil maakt van 0,8% (oftewel 8 promille!) van de totale reistijd.

6. Met Hoogeveen IC-station komen er ook in Zwolle, Assen en Groningen prima knooppunten met goede aansluitingen op bussen en andere treinen (bron: ROVER).

7. Het percentage voor- of nadeel is discutabel en deels een definitiekwestie. De bewering van NS dat "2% nadeel heeft" is subjectief. Het is bovendien een benadering vanuit het negatieve; als je uitrekent hoeveel reizigers er echt vóórdeel hebben bij de plannen, is dit bij een intercitystop in Hoogeveen veel groter dan bij het NS-plan.

8. Er zijn meer overstapmogelijkheden in Zwolle, aldus NS. Reizigers willen echter niet overstappen, die willen doorgaande treinen. In het NS-voorstel moeten alle niet-IC reizigers daar uit- of overstappen. Dan is de auto snel een alternatief. (bron ROVER).

9. Bij nadeel noemt NS alleen het verlies van de directe verbinding met Schiphol vanuit Haren Hoogeveen en Beilen. Meppel wordt nier genoemd en de reizigers voor een directe verbinding naar andere (tussen)stations worden ook niet vermeld.

10. Bij halteren in Hoogeveen wordt 20 miljoen kosten bespaard omdat de bochtafsnijdingen bij Hoogeveen niet nodig zijn. Die 20 miljoen is dan beschikbaar voor andere maatregelen om de reistijd te versnellen.
11. In de first opinion schrijft NS over ic stops in Hoogeveen: "Er ontstaat minder groei: 7-9 miljoen reizigerskilometers in 2012. De reistijdwinst bedraagt niet 10 maar 8 minuten. Een kleine groep reizigers komt hierdoor veel beter uit, terwijl een grote groep reizigers een iets minder grote verbetering krijgt. Een hogere benodigde subsidie: € 10-15 miljoen." Er staat dus dat het kan, voor meer geld !
12. In Hoogeveen is overstappen op hetzelfde perron ('cross-platform') mogelijk, in Zwolle niet.
13. NS beweert veel, maar onderbouwt of bewijst weinig. Veel is zogenaamd 'bedrijfsgeheim'. NS is altijd een gesloten bolwerk geweest en maakt alleen cijfers openbaar om haar eigen visie te ondersteunen. Vaak werden onze verzoeken om informatie niet gehonoreerd. Dat maakt controleren en vergelijken erg moeilijk. Simpele zaken als reizigersaantallen per station bijvoorbeeld konden alleen achterhaald worden door een beroep te doen op de Wet openbaarheid van bestuur...!
14. Onze beweringen, conclusies etc zijn soms gestoeld op aannames, soms op onderzoeken (het Mobycon-rapport en de analyses in onze pleitnota's) en zijn transparant. Het rapport en de pleitnota's stuurden we u reeds eerder maar zijn ook op aanvraag beschikbaar.
15. NS gaat primair voor haar eigen business-model en promoot dit met verve! De Koopmans-miljoenen lonken, terwijl 'extra stops' vooral 'lastig' zijn en (mogelijk) meer geld kosten... Voor het aantrekken en behouden van extra reizigers moet je moeite doen; het snel en met zo weinig mogelijk 'onderbrekingen' heen en weer sturen van treinstellen is daarentegen relatief risicoloos.
16. Als laatste wijzen we nog eens op de milieuwinst en de positieve gevolgen voor de doorstroming op de A28 indien intercity's ook stoppen in Hoogeveen. Allemaal te lezen in het Mobycon rapport.

Wij wensen u veel wijsheid bij de besluitvorming en zijn uiteraard – en graag! – beschikbaar voor nadere toelichting en/of overleg.

Met vriendelijke groet,

gemeenterraadsfracties:

CDA

PvdA

Gemeentebelangen

VVD

ChristenUnie

SP

GroenLinks

D66

Correspondentie: dhr Ben Buskes, bbuskes@hetnet.nl 0528-352239