

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

het College van Burgemeester en Wethouders van Best
Postbus 50
5680 AB Best

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070 - 351 6591
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon

Datum 29 april 2010
Onderwerp tijdelijke Intercity-status station Best

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2010/2219

Uw kenmerk
BMO/JSM/PU10-00842

Bijlage(n)

Geacht College,

Dank voor uw brieven van 9 december 2009 (BMO/MRI/PU09-08386///) en 5 februari 2010 (BMO/JSM/PU10-00842///) waarin u mij vraagt initiatieven te nemen om de tijdelijke Intercity-status van station Best in ieder geval voorlopig te handhaven. Op 8 maart 2010 heeft er overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Best en het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Naar aanleiding hiervan ben ik blij u te kunnen mededelen dat ik in de besluitvorming over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, in overleg met de regio, ook station Best zal meenemen. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan kan worden bezien of de tijdelijke stop in Best opnieuw kan worden ingevoerd. Hieronder ga ik meer specifiek in op uw beide brieven.

Algemeen

Om te beginnen ben ik blij met de positieve houding van de regio tegenover het openbaar vervoer en heb ik begrip voor uw wens om de tijdelijke Intercity-stop in Best te handhaven. Het is echter de NS die de dienstregeling maakt en daarmee dus ook bepaalt welke (typen) treinen op welke stations stoppen. De dienstregeling behoeft niet mijn formele instemming of goedkeuring. Wel moet de dienstregeling voldoen aan de voorschriften die ik heb opgenomen in de vervoerconcessie. In dit verband gaat het dan met name om de voorschriften over de minimale bediening van stations. Artikel 13 van de concessie schrijft voor dat op de grote stations minimaal twee keer per uur een trein moet stoppen (in elke richting). Voor de overige stations is dit minimaal twee keer per uur in de spits en minimaal één keer per uur buiten de spits. De vervoerconcessie schrijft niet voor op welke stations Intercity's stoppen.

Bij het maken van een dienstregeling en het kiezen van stations waar Intercity's stoppen maakt NS diverse afwegingen, zoals:

- Leidt het per saldo tot een hogere klantattractiviteit en hogere reizigersaantallen? Een extra stop van een Intercity is weliswaar aantrekkelijk voor de reizigers die op het betreffende station in- en uitstappen, maar onaantrekkelijk voor doorgaande reizigers omdat hun reis langer wordt. Over het algemeen zijn er vele duizenden reizigers nodig om een Intercity-stop interessant te maken.
- Is het maakbaar binnen de grenzen van infrastructuur, personeel en materieel?

Op grond van deze afwegingen heeft NS er niet voor gekozen om op station Best (structureel) Intercity's te laten stoppen.

Datum

Bijzondere tijdelijke situatie

De afgelopen periode was er sprake van een bijzondere situatie als gevolg van de ingrijpende wegwerkzaamheden aan de A2. Deze waren nodig om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Werkzaamheden brengen tijdelijk extra verkeershinder met zich mee: tijdelijk meer lange dagelijkse files, omleidingen, afsluitingen en versmallingen. Rijkswaterstaat heeft in nauwe samenwerking met regionale partners allerlei maatregelen genomen om die overlast te beperken.

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2010/2219

Rijkswaterstaat bood de A2-weggebruiker ook een alternatief voor de file. Frequente A2-reizigers kregen de mogelijkheid om de auto tijdelijk kosteloos te verruilen voor openbaar vervoer van deur tot deur. In overleg met NS en ProRail stopten er tijdelijk Intercity's op station Best. Dit is een tijdelijk project dat door Verkeer en Waterstaat gefinancierd is. De kosten bedroegen ongeveer € 5 miljoen voor de periode van twee jaar. De kosten bestonden onder andere uit tijdelijke huur/aanleg van parkeerterreinen, tijdelijke verlenging van het perron en een vergoeding voor NS vanwege exploitatieverlies omdat de Intercity-stop in Best niet rendabel is. Voor alle partijen is altijd duidelijk geweest dat het project bedoeld was als tijdelijk voor een periode van twee jaar.

In de praktijk is de overlast voor de weggebruikers gelukkig beperkter gebleven dan vooraf was verwacht. Dankzij diverse maatregelen op het gebied van bouwfasering, verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement is de doorstroming op een acceptabel niveau gebleven.

In het overleg op 8 maart jl. hebben Best en mijn ministerie gezamenlijk vastgesteld dat de dienstregelingswijziging waarbij de Intercity-stop in Best op 12 april 2010 zou verdwijnen, door NS niet meer was terug te draaien. De regio wil graag de mogelijkheid houden om in overleg met NS opnieuw een Intercity-stop in Best te realiseren. VenW heeft met de verhuurders van de parkeerterreinen afgesproken dat deze tot na de zomer gehandhaafd blijven, en met ProRail dat het tijdelijke perron de komende maanden niet zal worden verwijderd. Zoals hierboven aangegeven zal ik in de besluitvorming over het Programma Hoogfrequent Spoor, in overleg met de regio, ook station Best meenemen. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan kan worden gezien of de tijdelijke stop in Best al dan niet opnieuw kan worden ingevoerd.

Reactie op uw argumenten

In uw brief van 5 februari geeft u de belangrijkste argumenten om te pleiten voor handhaving van de (tijdelijke) Intercity-status van station Best. Ik zal hieronder toelichten waarom ik het met uw argumenten niet eens ben (waarbij ik uw punten cursief weergeef).

1. *Sinds begin 2008 wordt Best als (tijdelijk) Intercitystation gebruikt. Duidelijk is constateerbaar dat het tegemoet komt aan een behoefte in de regio, die ook blijkt uit verschillende adhesiebetuigingen.*

Uit de cijfers die mij bekend zijn, blijkt dat de Intercity-stop in Best per dag ongeveer 250 weggebruikers van de A2 heeft gehaald. Dit aantal is de gehele periode stabiel geweest en vertoonde geen groei. Het effect op de verkeersdruk is hiermee minimaal geweest. De andere instappers in Best

reisden voorheen met de stoptrein of stapten op een ander station in de Intercity.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum

2. *Alle infrastructurele voorzieningen (het verlengde perron, 475 extra parkeerplaatsen) zijn aanwezig. Extra kosten hoeven bij de (voorlopige) handhaving van het intercitystation niet meer gemaakt te worden. Het nu opheffen van een aantal van die voorzieningen zou bovendien onnodige kapitaalvernietiging met zich meebrengen.*

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2010/2219

De tijdelijke voorzieningen zijn vanaf het begin als tijdelijk bedoeld geweest. Vanuit die optiek is er dus geen sprake van kapitaalvernietiging. Voor de extra parkeerplaatsen heeft Rijkswaterstaat tijdelijk terreinen gehuurd. Het is zeer de vraag of Rijkswaterstaat de terreinen langer kan huren en zo ja of dit tegen dezelfde voorwaarden kan. Waarschijnlijk zouden de kosten aanzienlijk stijgen.

De door ProRail gerealiseerde perronverlening is altijd bedoeld geweest als tijdelijk; deze voldoet niet aan de eisen voor een structurele perronverlenging. Het aanpassen van het perron zou aanzienlijke extra investeringen vergen.

3. *Met het oog op de optimale ontsluiting van Eindhoven Airport, mede in het licht van de geprognosticeerde passagiersgroei, is een nieuw Intercitystation Acht/Eindhoven Noord in combinatie met een HOV-netwerk in ontwikkeling. Deze nieuwe OV-knoop dient tevens ter verlichting van de nu al overbelaste centrale stationsknoop in Eindhoven. Ter overbrugging van de definitieve realisatie hiervan in uiterlijk 2015 zal verlenging van tijdelijke Intercitystatus van station Best - met gebruikmaking van shuttle-bussen naar en van Eindhoven Airport - direct het vergroten van het OV-aandeel in de passagiersstromen van en naar het vliegveld bevorderen en daarmee bijdragen aan een duurzame exploitatie van Eindhoven Airport.*

Zoals gezegd is de Intercity-stop in Best altijd bedoeld geweest als een tijdelijke maatregel voor de korte termijn. Uw argument betreft echter de lange termijn. Voor die lange termijn is VenW met de spoorsector en de regionale overheden druk bezig met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dit houdt in dat we proberen op de drukste delen van enkele belangrijke corridors, waaronder de corridor Eindhoven-Utrecht-Amsterdam elk uur zes Intercity's en daarnaast zo mogelijk zes Sprinters per uur te bieden ('spoorboekloos rijden', 'elke tien minuten een trein'). ProRail en NS melden dat een structurele Intercity-stop in Best dit streven aanzienlijk zou compliceren. Als alle Intercity's zouden stoppen in Best is er belemmering voor 'iedere 10 minuten een trein'; als een deel van de Intercity's er zou stoppen (zoals nu) dan wordt de strakke cadans van elke tien minuten een trein aangetast wat tot logistieke knelpunten leidt in Eindhoven en Den Bosch. De door u gewenste Intercity-stop is tot nu toe niet opgenomen in de PHS-studies en maakt geen onderdeel uit van de (bestuurlijk vastgestelde) dienstregelingplannen voor PHS op de A2-corrridor. Voor de zomer zal, na de regionale overleggen met betrokken overheden, duidelijk worden welke ambitie het kabinet nastreeft, passend binnen de beschikbare middelen en mogelijkheden. Zoals ik hiervoor al heb aangegeven zal station Best hier ook bij betrekken.

Ik ken en begrijp de wens van de regio om een station Eindhoven Noord/Acht aan te leggen. Echter, over de eventuele aanleg en bediening van dit station is nog geen besluit is genomen.

Ik heb met de regio afgesproken (in het kader van de Alders-tafel over de luchthavenontwikkeling) dat er een planstudie-opdracht wordt gegeven voor dit

mogelijke nieuwe station. Daaruit moeten ook de marktomvang en de benodigde investeringen blijken, om op basis daarvan te komen tot besluitvorming. Hierbij worden de spelregels gehanteerd omtrent de opening van nieuwe stations, zoals weergegeven in mijn beleidsbrief aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 31 801 nr. 7 d.d. 4 december 2009). De mogelijkheid van een nieuw station in de regio is voorlopig dus reëel. Net als voor het huidige station Best geldt voor het mogelijk toekomstige station Eindhoven Noord/Acht dat de vervoerder bepaalt of er Intercity's zullen stoppen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2010/2219

4. *Het zou vanuit het milieubeleid en het beleid tot bevordering van het openbaar vervoer voor de burgers volstrekt onbegrijpelijk zijn indien door het opheffen van Intercitystation Best een groot aantal openbaar vervoer-gebruikers weer "de auto in en de weg opgejaagd worden".*

Zoals u bekend, is de Intercity-status van station Best altijd als tijdelijk bedoeld geweest, voor een periode van twee jaar. In de vergunningen die Rijkswaterstaat van de gemeente heeft verkregen werd expliciet uitgegaan van een tweejarig project. Bovendien heeft de tijdelijke Intercity-stop op station Best niet meer dan ongeveer 250 weggebruikers van de A2 gehaald, waardoor het milieu-effect dus zeer gering is.

In uw brief van 9 december 2009 stelde u dat NS, ProRail en Rijkswaterstaat positief zouden staan tegenover het verlengen van de tijdelijke Intercity-status van station Best. Uit navraag hierover bij deze organisaties is mij gebleken dat zij er, net als ik, altijd van uitgegaan zijn dat er sprake is van een tijdelijke Intercity-stop in Best.

Conclusies

De Intercity-stop op station Best is altijd bedoeld geweest als een tijdelijke oplossing. Doordat de werkzaamheden aan de A2 (nagenoeg) zijn afgerond, zijn ook de omstandigheden die reden waren voor een financiële bijdrage vanuit Verkeer en Waterstaat aan de tijdelijke Intercity-stop in Best, niet langer meer aanwezig. Daarnaast kan ik het voortzetten van een financiële bijdrage vanuit Verkeer en Waterstaat niet langer rechtvaardigen, gezien het beperkte aantal automobilisten dat de afgelopen twee jaar is 'overstapt'.

Wel zal ik, naar aanleiding van het overleg van 8 maart j.l., de wens van de regio over station Best meenemen in de besluitvorming over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. En door de tijdelijke voorzieningen nog een aantal maanden te handhaven, heeft de regio de mogelijkheid om in overleg met NS eventueel opnieuw een Intercity-stop in Best te realiseren.

Een afschrift van deze brief zend ik aan de provincie Noord-Brabant, de Stadsregio Eindhoven, de gemeente Eindhoven, NS, ProRail en aan de Tweede Kamer.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings