

Vergaderjaar 2008–2009

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 185**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 juni 2009

Het is mijn ambitie om tot 2012 jaarlijks 5% reizigersgroei op het spoor te realiseren. Ik span mij hiervoor in door een reeks van maatregelen uit te voeren, die zijn opgenomen in het Actieplan «Groei op het Spoor» van 19 november 2007 (Kamerstuk 29 644/29 984, nr. 85). Eén van de maatregelen in dit Actieplan (cluster «uitbreiding treinaanbod») is het mogelijk maken van frequentieverhogingen op bestaand spoor, om zo meer reizigers aan te trekken. In het kader van deze maatregel heeft NS voor de dienstregeling 2010 een voorstel bij mij ingediend voor een frequentieverhoging op het traject Zwolle–Groningen. Op basis van de onderbouwing en de groeipotentie van dit voorstel kan ik besluiten tot het verlenen van een subsidie. De doelstelling is dat met een tijdelijke financiering van de onrendabele top, een dergelijk voorstel na afloop zonder subsidie door de vervoerder kan worden voortgezet en structureel aan de groei van het aantal reizigerskilometers kan bijdragen.

Tijdens de Algemeen Overleggen van woensdag 22 april en woensdag 20 mei 2009 (Kamerstukken 29 984, nrs. 178 en 182) heb ik aan uw Kamer toegezegd om een second opinion te laten uitvoeren op het dienstregelingsvoorstel voor 2010, dat NS bij mij heeft ingediend voor het traject Zwolle–Groningen. Ik heb daarbij gemeld open te staan voor de mogelijke uitkomsten van een dergelijke second opinion, maar graag op basis van eenduidige cijfers tot een besluit te willen komen.

### **Oorspronkelijk NS-voorstel**

Het voorstel van NS betreft een uitbreiding van drie naar vier treinen per uur per richting tussen Zwolle en Groningen. Waar er momenteel een snelle Intercity, een stoppende «langzame» Intercity en een Sprinter rijdt, omvat het NS-voorstel een regelmatig patroon van twee snelle Intercity's en twee Sprinters (op werkdagen tot 21.00 uur). 's Avonds en in het weekend blijft het huidige model gehandhaafd. NS heeft hierover op 19 januari advies gevraagd aan de consumentenorganisaties in het Locov.

De consumentenorganisaties hebben hun advies op 3 maart 2009 aan NS uitgebracht.

Het dienstregelingsvoorstel leidt volgens NS tot een reizigersgroei en een snellere verbinding voor een grote groep doorgaande reizigers, enerzijds doordat de Intercity tussen Zwolle en Groningen sneller kan rijden en anderzijds door betere aansluitingen op station Groningen tussen de treinen van Arriva en de twee snelle Intercity's.

Een consequentie van het NS-voorstel is dat de stations Haren, Beilen en Hoogeveen hun rechtstreekse verbinding met de Randstad op werkdagen verliezen, die nu met de stoppende Intercity eenmaal per uur wordt geboden. Deze stations krijgen hier een halfuurfrequentie met een Sprinter met aansluitingen in Zwolle op de Intercity voor terug. Reizigers die vanaf deze stations naar de Randstad reizen, kunnen overstappen op station Zwolle. Vanuit de regio Zuid-Drenthe is hiertegen bezwaar gemaakt, met name tegen het opheffen van de stoppende Intercity op station Hoogeveen.

### **First opinion**

Ik heb aan NS gevraagd hoe het voorstel eruit zou zien met een stop van de twee snelle Intercity's op station Hoogeveen. NS heeft mij gemeld dat hierdoor de reizigersgroei aanzienlijk zou afnemen en dat er als gevolg van de opbrengstderving een hogere subsidie nodig zou zijn. Ook is deze verbinding na afloop van de subsidieperiode volgens NS niet rendabel te exploiteren. Deze gegevens, ook wel de «first opinion», heb ik op 25 mei 2009 aan uw Kamer gezonden. De first opinion omvat:

- Het effect van het oorspronkelijke NS-voorstel: een groei van 13–15 miljoen reizigerskilometers in 2012;
- Het effect van het NS-voorstel met Hoogeveen: een groei van 7–9 miljoen reizigerskilometers in 2012.

### **Second opinion**

De second opinion op de cijfers van NS (bijlage I), die ik op 22 april aan uw Kamer heb toegezegd, is uitgevoerd door het onafhankelijke onderzoeksbureau Booz & Co<sup>1</sup>. Ik heb aan Booz & Co opdracht gegeven om in de second opinion te bepalen of NS het door haar gebruikte model consistent heeft gebruikt voor de cases met en zonder Hoogeveen en een gevoeligheidsanalyse op het NS-model uit te voeren met alternatieve aannames.

### **Bevindingen Booz & Co**

De gebruikte modellen van NS zijn door Booz & Co intern consistent bevonden. De gebruikte data geven een consistente weergave van de effecten met en zonder een Intercitystop in Hoogeveen, nadat de inputgegevens gesynchroniseerd zijn<sup>2</sup>. Met andere woorden: Booz & Co concludeert dat de gegevens in de first opinion correct tot stand zijn gekomen en vallen binnen de bandbreedtes die hierboven nogmaals zijn gepresenteerd.

De door NS gebruikte modellen laten volgens Booz & Co zien dat het productmodel met twee Intercity's en twee Sprinters de eerder door NS gemelde groei in het aantal reizigerskilometers oplevert. Wordt hieraan een Intercitystop in Hoogeveen toegevoegd, dan leidt dit enerzijds tot een stijging van het aantal reizigerskilometers vanaf Hoogeveen maar anderzijds tot een daling in het aantal nieuwe reizigerskilometers vanaf de stations Zwolle, Assen en Groningen.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>2</sup> Beide modelruns (oorspronkelijk NS-voorstel en NS-voorstel met Hoogeveen) zijn op verschillende momenten (respectievelijk september 2008 en maart 2009) door NS uitgevoerd met de op dat moment meest actuele data. Door Booz & Co is dan ook een verschil in inputdata geconstateerd. Na deze constatering heeft NS beide modellen consistent met elkaar gemaakt en samengevoegd tot één integraal model. Booz & Co bevestigt de consistentie.

Booz & Co concludeert dat de additionele reizigerskilometers vanaf station Hoogeveen niet opwegen tegen de verloren reizigerskilometers vanaf de andere stations, resulterend in opbrengstverliezen voor NS. Het productmodel met een Intercitystop in Hoogeveen leidt volgens Booz & Co tot de eerder door NS gemelde lagere groei in het aantal reizigerskilometers<sup>1</sup>.

De gemeente Hoogeveen heeft op 19 mei 2009 de notitie «Hoogeveen IC-station» aan mij gezonden. In deze notitie doet de gemeente de aanname dat, bij een Intercitystop en verbeteringen in en rond het station, het aantal reizigers vanaf station Hoogeveen mogelijk met 50% groeit. Ook doet de gemeente Hoogeveen de aanname dat een stationnementtijd van 1,5 minuut mogelijk is<sup>2</sup>. Om de consequenties hiervan inzichtelijk te maken heeft Booz & Co een aantal gevoeligheidsanalyses in het NS-model uitgevoerd, waarbij onder andere de aannames uit de notitie van de gemeente Hoogeveen zijn gebruikt. Bij deze alternatieve aannames laat een extra Intercitystop in Hoogeveen een afname van het aantal nieuwe reizigerskilometers zien:

- Wanneer wordt uitgegaan van een groei van 50% meer reizigerskilometers vanaf Hoogeveen is er nog steeds sprake van een daling van het totaal aantal nieuwe reizigerskilometers, resulterend in opbrengstverliezen voor NS.
- Wanneer wordt uitgegaan van een groei van 10%<sup>3</sup> meer reizigerskilometers vanaf Hoogeveen is eveneens sprake van een daling van het totaal aantal nieuwe reizigerskilometers.
- Wanneer wordt uitgegaan van een stationnementtijd van 1,5 minuut is er ook een afname van het totaal aantal nieuwe reizigerskilometers.
- Ook de combinatie van twee van de aannames, 50% extra groei en 1,5 minuut stationnementtijd, leidt tot een afname van het totaal aantal nieuwe reizigerskilometers.

### Vervolgproces

Zoals ik tijdens de Algemeen Overleggen heb gemeld is NS verantwoordelijk voor het maken en uitvoeren van de dienstregeling, waarbij ik toezicht houd op het naleven van de voorwaarden uit de vervoerconcessie. Daarom heb ik aan NS gevraagd welke van de verschillende bedieningsmodellen zij bereid is – eventueel onder de voorwaarde van een kostendekkende subsidie – te rijden. Ik heb de volgende modellen aan NS voorgelegd:

1. Voortzetten model dienstregeling 2009;
2. Model dienstregeling 2010 zonder Intercitystop in Hoogeveen;
3. Model dienstregeling 2010 met 2x per uur Intercitystop in Hoogeveen;
4. Alternierende modellen:
  - a. 1x per uur Intercitystop in Hoogeveen;
  - b. Om en om bedienen van Haren/Hoogeveen en Beilen/Meppel.

<sup>1</sup> Booz & Co heeft hierbij gebruikgemaakt van interne NS-gegevens, die vanwege het bedrijfsvertrouwelijke karakter niet openbaar worden gemaakt.

<sup>2</sup> NS past vanwege de infrastructuur ter plekke op station Hoogeveen stationnementtijden toe van 2 minuten in één richting en 3 minuten in de andere richting. Dit zijn de technisch minimale stationnementtijden benodigd voor het remmen, halteren en weer optrekken van de trein.

<sup>3</sup> Booz & Co heeft ter vergelijking een gevoeligheidsanalyse met een 10% groeiszenario toegevoegd. Dit scenario is gebaseerd op de groei die genoemde stationsverbeteringen in de ervaring van Booz & Co zouden kunnen realiseren.

<sup>4</sup> Deze brief is opgenomen in bijlage II. Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

NS heeft mij gemeld (brief van 5 juni, kenmerk NS/MU/Is/2009-22)<sup>4</sup> de voorkeur te geven aan model 2 (dienstregeling 2010 zonder Intercitystop in Hoogeveen). Indien de hiervoor benodigde maatschappelijke steun ontbreekt zal NS de dienstregeling 2009 (model 1) in 2010 voortzetten. NS heeft gemeld model 3 (dienstregeling 2010 met 2x per uur Intercitystop in Hoogeveen) niet uit te zullen voeren, omdat zij dit model na de subsidieperiode niet rendabel kan exploiteren en dit model daarom onvoldoende toekomstvast acht. Ten slotte zal NS de alternierende modellen genoemd in 4a en 4b niet uitvoeren omdat zij deze modellen niet voldoende wervend en duidelijk voor de grootste groepen klanten acht en omdat deze modellen op het betreffende traject eveneens onvoldoende toekomstvast zijn.

Op basis van het onderzoek van Booz & Co concludeer ik dat het oorspronkelijke voorstel van NS het meest bijdraagt aan de groei doelstelling uit het Actieplan «Groeï op het Spoor». De andere bedieningsmodellen dragen in mindere mate bij aan de groei ambitie. Bovendien is NS niet bereid deze uit te voeren. De keuze wordt hierdoor teruggebracht tot het invoeren van het oorspronkelijke voorstel van NS of het handhaven van de dienstregeling 2009. In dat laatste geval zal ik voor de middelen, die in het Actieplan zijn gereserveerd voor frequentieverhoging conform het voorstel van NS, een andere bestemming zoeken. Voor een goede voorbereiding van de dienstregeling 2010 is het van belang dat uiterlijk 26 juni van dit jaar uitsluitel bestaat over de te rijden dienstregeling.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings