



NS Reizigers

Bedrijfs- en Productontwikkeling

Hoofdgebouw IV
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
DG Mobiliteit, directie Spoorvervoer
t.a.v. de heer J. Jacobs
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum 5 juni 2009
Ons kenmerk NS/MU/Is/2009-22
Onderwerp Actieplan Groei op het Spoor; Groningen Zwolle

Telefoon 030 - 235 34 75
Telefax 030 235 80 12
E-mail Luutzen.Stellingwerff@ns.nl

Geachte heer Jacobs,

In antwoord op uw verzoek van 3 juni zet ik het standpunt van NS ten aanzien van het mogelijke productaanbod op het traject Groningen-Zwolle nogmaals uiteen.

Zoals bekend heeft NS als onderdeel van het Actieplan Groei op het Spoor een aanbod aan V&W gedaan om per dienstregeling 2010 op het traject Groningen-Zwolle een extra Sprinter te gaan rijden. Dit biedt de mogelijkheid om 2 snelle Intercity's aan onze klanten in Groningen, Assen en Zwolle aan te bieden en hiermee de totale dienstverlening op dit traject te brengen op twee Sprinters in een mooie halfuursligging én twee snelle Intercity's. Dit productaanbod zorgt voor extra groei, maar vergt ook minimaal 3 jaar een financiële ondersteuning uit het Actieplan Groei op het Spoor. Na deze periode is het ook heel spannend of dit productaanbod zelfstandig kan voortbestaan, zeker in het licht van de heersende economische recessie. Hierover zijn dan ook afspraken gemaakt met de regionale overheden.

Zoals bekend heeft de voorgenomen wijziging geleid tot onvrede in de regio Drenthe, met name de gemeente Hogeveen, omdat de stations Hogeveen, Haren en Beilen bediend gaan worden met een Sprinter, en niet meer met de stoppende -langzame- Intercity.

Wat zijn de opties en het standpunt van NS?

1. Het extra rijden van een Sprinter op Groningen-Zwolle, en hiermee tevens 2 snelle Intercity's gaan rijden die niet stoppen op station Hogeveen (alleen op werkdagen).

Dit is de optie die NS heeft aangeboden in het kader van Actieplan Groei op het Spoor. Hiermee wordt een groei van 12,15 miljoen reizigerskilometers. Dit wordt door NS uitgevoerd als er een definitieve subsidiebeschikking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat is overeengekomen. Door de goede halfuursligging van Intercity's en Sprinters is Arriva in staat om de aansluitende treinen vanuit en naar Groningen op de





noordelijke lijnen hier goed op aan te sluiten, waardoor er voor de overstappende klanten snelle reistijden ontstaan.

2. Continueren van de huidige dienstregeling in 2010.
Deze optie gaat NS uitvoeren, mocht de maatschappelijke steun voor de productverbetering - en de hiermee samenhangende groei - op Groningen-Zwolle ontbreken.

Daarnaast zijn er in het debat meerdere alternatieven genoemd die NS heeft overwogen maar in een eerder stadium al als niet haalbaar heeft bestempeld:

3. Op Zwolle-Groningen een extra Sprinter, en de IC twee keer per uur stoppend op Hoogeveen.
Indien Hoogeveen wordt opgenomen als station in de snelle Intercity's ontstaan de volgende effecten:
 - reistijd van en naar Groningen en Assen neemt met ca 2-3 minuten toe, hierdoor minder aantrekkelijke trein voor de markt, en hierdoor minder reizigersgroei.
 - De aansluitingen op de Arriva-treinen in Groningen komen onder druk te staan. Drie maal per uur kan geen aansluiting gemaakt worden, waardoor de reistijd voor klanten met een overstap in Groningen tot maximaal 30' oploopt.
 - Hogere productiekosten door langere rijtijden.

Een eerste inschatting van de effecten is dat de marktgroei - ten opzichte van de variant zonder stop van de IC te Hoogeveen - met circa 6 miljoen reizigerskilometers terugloopt, en blijft steken op 7-9 miljoen reizigerskilometers. Omdat deze optie niet toekomstvast is zal NS deze optie niet uitvoeren.

4. Op Zwolle-Groningen een extra Sprinter, IC altemnerend stoppen zoals ingebracht door het Tweede Kamerlid Van Gent:
 - Het altemnerend bedienen van station Hoogeveen door de snelle Intercity (één maal per uur);
 - Het altemnerend bedienen van de stations Haren/Hoogeveen en Meppel/Beilen.

NS is haar dienstregelingplannen tot verbetering van de dienstregeling op de corridor Groningen - Zwolle altijd uitgegaan van een systeem met een duidelijke basisstructuur. Dat betekent in dit geval op het overgrote deel van de dag een systeem met twee Intercity's en twee stoptreinen met een identiek stopregime per treinsoort waardoor alle aankomsten en vertrekken in een strak halfuurpatroon liggen. Duidelijk voor de klant die het liefst denkt in uren, halfuren of kwartieren.

Een keer per uur stoppen te Hoogeveen is geen optie omdat naast een remmend effect op de groei als gevolg van langere reistijden voor de grootste groepen klanten ook het feit dat de Intercity's niet meer in Groningen, maar nu moeten richten op de langzaamste trein. Daarmee krijgen klanten in Groningen lange en korte overstaptijden, met langere reistijden tot gevolg. Ook dat is niet wervend en duidelijk voor de reizigers.

Voorstellen om een altemnerende bediening toe te passen, de ene trein stopt in Haren/Hoogeveen, de andere in Beilen/Meppel, willen wij ook van een aantal bezwaren voorzien. De rijtijd van beide Intercity's is weliswaar gelijk gebleven (beide treinen hebben twee stops) maar er wordt een voor de klanten onduidelijk stopregime



voorgesteld. De ene trein stopt hier, de andere trein stopt daar. NS kiest daarom, natuurlijk daar waar het kan, voor een vast patroon van reizen dat ieder half uur gelijk is. Tot slot gelden bij deze alternatieve bediening nog sterker de argumenten dat Arriva aansluitingen onder druk komen te staan. Meer dan drie aansluitingen van en naar Groningen kunnen niet worden geboden, met als gevolg dat klanten die overstappen in Groningen een extra reistijd van maximaal 30' krijgen. Het streven is er juist op gericht om sneller met de IC van en naar Groningen/Assen te reizen. Twee tussenstops zijn juist een averechtse beweging.

Het is duidelijk dat de onderliggende business case niet gebaat is met een uitbreiding van IC-stops, en dat geen recht wordt gedaan aan de vele reizigers uit Groningen/Assen die in hun "snelle" Intercity verschillende tussenstops met bijbehorende extra reistijd zouden krijgen.

De opties 3 en 4 zijn voor NS dan ook niet haalbaar: niet wervend en duidelijk voor de grootste groepen klanten en daardoor ook niet toekomstvast vanwege een onvoldoende bedrijfseconomisch perspectief.

Met vriendelijke groet,

M.B. Unck
Directeur Bedrijfs- en Productontwikkeling