



NS Reizigers

Directie

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

Aan de vertegenwoordigers van
consumentenorganisaties in het LOCOV



Datum 21 juli 2008

Ons kenmerk CC/PA/LO-442

Onderwerp Besluit uitwerking dienstregeling 2009

Telefoon 030 - 235 93 29

Telefax 030 - 235 61 93

E-mail laurens.ohlenroth@ns.nl

Geachte dames en heren,

Hierbij zeggen wij u dank voor uw advies d.d. 5 juni 2008 (kenmerk 2008/135) met verbetervoorstellen voor en vragen over de uitwerking van de dienstregeling 2009, die wij verwoordden in onze adviesaanvraag (kenmerk CC/PA/LO-432, d.d. 18 april 2008). Wij waarderen uw adviezen.

Met deze brief informeren wij u over ons besluit dat wij mede op basis van uw advies hebben genomen. Wij sluiten aan bij de volgorde van de onderwerpen in uw advies. Wij reageren daar waar nodig op uw reactie en sluiten per onderwerp af met ons besluit.

A1. Frequentieverhoging Utrecht – Schiphol en koppeling van de toegevoegde treinen aan de Intercity-serie 2000 tussen Utrecht en Arnhem/Nijmegen

U adviseert positief over de uitwerking van de dienstregeling van de Intercity-serie. Wij besluiten conform ons voorstel.

U pleit nogmaals voor uw voorstel om enkele rechtstreekse verbindingen op het traject Den Haag Centraal – Arnhem te handhaven. Omdat de omstandigheden niet zijn gewijzigd, kunnen wij uw advies niet overnemen. Deze keuze onderbouwden wij in het besluit basisuurpatronen 2009 (kenmerk CC/PA/LO-429, d.d. 4 april 2008): dergelijke verbindingen zijn vanuit bedrijfseconomisch oogpunt niet aantrekkelijk en vanuit vervoerskundig oogpunt niet toekomstvast.

A2. Intercity Den Haag – Utrecht – Arnhem (- Nijmegen) (serie 2000)

U adviseert positief. Wij besluiten conform ons voorstel.

A3. Frequentieverhoging Utrecht – Breukelen (- Amsterdam Centraal) (serie (1)7400)

U geeft aan het streven om ook op zaterdag een kwartierdienst Utrecht – Breukelen van harte te ondersteunen. Zoals aangekondigd zijn het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en NS hierover in gesprek gegaan. Naar verwachting valt hierover eind augustus een besluit. Onder voorbehoud van een positief besluit van het BRU, heeft NS de frequentieverhoging reeds opgenomen in de uitwerking van de dienstregeling 2009.

Zoals u uit de adviesaanvraag basisuurpatronen (kenmerk CC\PA\LO-421, d.d. 21 december 2007) hebt kunnen opmaken, heeft NS geen plannen voor frequentieverhoging tussen Utrecht Centraal en Veenendaal Centrum in de dienstregeling 2009. Wel zal NS tijdens de vakantieperioden in 2009 – in tegenstelling tot in voorgaande jaren – de frequentie gelijk houden aan die buiten de vakantieperioden (en dus niet verlagen; zie ook B5).

Voor de goede orde wijzen wij u erop dat door het beschikbaar komen van infrastructuur (keerspoor) te Breukelen, de noodgedwongen doortrek van de stoptrein Utrecht – Breukelen naar Amsterdam Zuid komt te vervallen. In de spits rijden de Sprinters, zoals in de adviesaanvraag uitwerking dienstregeling 2009 (kenmerk CC\PA\LO-432, d.d. 18 april 2008) beschreven, van Utrecht Centraal naar Amsterdam Centraal, zonder stop in Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort; tijdens de daluren rijden de Sprinters tussen Utrecht en Breukelen. De rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam Bijlmer en Amsterdam RAI komt in dienstregeling 2009 te vervallen.

A4. Extra spitstreinen (Den Haag -) Haarlem – Amsterdam (serie 6300)

U adviseert positief over het voornemen voor dienstregeling 2009 en onderstreept het belang van het zo spoedig mogelijk, dat wil zeggen in dienstregeling 2008, laten rijden van enkele spitstreinen. Voor dienstregeling 2009 besluiten wij conform voorstel. De maakbaarheidstudie over enkele spitstreinen in de huidige dienstregeling is afgerond en het zal u genoeg doen te vernemen dat NS inderdaad nog in de huidige dienstregeling enkele treinen in de ochtendspits wil toevoegen tussen Haarlem en Amsterdam Centraal. In de adviesaanvraag voor kleine wijzigingen per augustus 2008 komen wij hierop terug.

A5. Uitbreiding Nachtnet, nachtnettreinen Rotterdam – Gouda – Utrecht

U geeft een positief advies over de uitwerking van deze dienstregeling. Wij besluiten dan ook conform voorstel, waarbij wij er op wijzen dat het om een proef gaat voor een periode van twee jaar. NS behoudt zich het recht voor om deze proef tussentijds of aan het eind van de proefperiode te beëindigen.

Daarnaast verzoekt u ook om aanpassing van het aantal Brabantse nachtnettreinen. Om het Brabantse Nachtnet aan te passen, moet NS echter instemming krijgen van de provincie. De provincie Noord-Brabant heeft opdracht gegeven een proef te houden voor een periode van 3 jaar met nachtnettreinen in- van- en naar Noord-Brabant. De provincie wil deze proef niet vermengen met allerlei aanpassingen omdat daardoor de provincie de oorspronkelijke opzet niet kan evalueren. Daarnaast is er op dit moment geen budget beschikbaar bij de provincie om de proef uit te breiden.

Wij zullen in de jaarlijkse evaluatie (in juli) uw suggestie meenemen in het overleg met de provincie Noord-Brabant en hen formeel om een reactie vragen. In het contract is de mogelijkheid opengelaten het product (met wederzijds goedvinden) aan te passen. Basis voor de evaluatie zijn onderzoeken die momenteel worden uitgevoerd.

A6. Gewijzigde lijnvoering Nachtnet van en naar Den Haag

Aangezien u geen zwaarwegende bezwaren hebt tegen het voorstel de stop van de nachtnettreinen tijdelijk te verleggen van Den Haag Centraal naar Den Haag HS, besluiten wij conform ons voorstel.

U geeft aan dat zorg voor een goede sociale veiligheid belangrijk is. Gegeven onze doelstellingen onderschrijft NS dat. Zoals wij aangaven in de adviesaanvraag (kenmerk CC\PA\LO-432, d.d. 18 april 2008) studeert de gemeente Den Haag op de mogelijkheden om de sociale veiligheid rond Den Haag HS en de route tussen dit station en de binnenstad te verbeteren. Uiteraard zult u over verdere ontwikkelingen en de evaluatie geïnformeerd worden.

A7. Uitbreiding stoptreinen Apeldoorn – Deventer – Almelo – Enschede (serie 7000)

U spreekt u positief uit over het voorstel. Wij besluiten daarom conform dit voorstel. U zou graag zien dat op zaterdag ook tussen Apeldoorn en Deventer een halfuurs(stop) dienst gereden wordt, evenals dat tussen Apeldoorn en Zutphen het geval is. NS is van mening dat het op zaterdag aangeboden product tussen Apeldoorn en Deventer, 2 Intercity's en 1 stoptrein per uur, voldoende tegemoet komt aan de vervoersvraag. NS neemt dit voorstel derhalve niet over.

A8. Frequentieverhoging van/naar Best (serie 3500)

In uw reactie verwijst u naar uw eerdere advies om de Intercity's van de serie 3500 op alle dagen van de week te laten halteren te Best. Voor een reactie verwijzen wij naar het besluit zoals verwoord in het besluit aanvullende adviesaanvraag basisuurpatronen dienstregeling 2009 (kenmerk CC\PA\LO-439, d.d. 8 juli 2008).

A9. Bediening station Amsterdam Holendrecht

U adviseert positief. Wij besluiten conform ons voorstel.

A10. Hoornlijn en bediening Amsterdam Sloterdijk

U adviseert positief. Wij besluiten conform ons voorstel.

A11. Dordrecht – Roosendaal en lijnvoering van en naar Bergen op Zoom

U adviseert positief op uitwerking van de dienstregeling tussen Dordrecht en Roosendaal, wanneer de Beneluxtrein niet meer halteert te Roosendaal en Dordrecht. Zolang de Beneluxtrein op deze stations stopt, handhaaft NS in 2009 de dienstregelingsstructuur van dienstregeling 2008. Wij besluiten conform ons voorstel.

Uw standpunt over het vervoer van en naar België met de Beneluxtrein is bij ons bekend. In dit besluit willen wij alleen ingaan op voorstellen die betrekking hebben op de binnenlandse dienstregeling.

B1.1. en B1.2 Stoptrein Zutphen – Arnhem – Ede/Wageningen/Nijmegen, resp, Zwolle – Nijmegen en Arnhem – Roosendaal

Voor de reactie van NS verwijzen wij naar het besluit zoals verwoord in het besluit aanvullende adviesaanvraag basisuurpatronen dienstregeling 2009 (kenmerk CC\PA\LO-439, d.d. 8 juli 2008).

B2. Utrecht Zuidzijde en consequenties treindienst

Het doet ons deugd dat u onze capaciteitsaanvraag van harte ondersteunt. Wij besluiten conform ons voorstel.



B3. Werkzaamheden rond Houten

Wij nemen uw verzoek om een lagevloerbus in te zetten mee in de gesprekken met de maatschappij die het vervangend vervoer gaat verzorgen.

B4. Toegevoegde treinen

U adviseert positief. Wij besluiten conform ons voorstel.

B5. Vakantiedienstregeling

U adviseert positief over het voornemen om in de meivakantie in 2009 de vakantiedienstregeling niet toe te passen. Wij besluiten conform ons voorstel.

U vraagt om een toelichting op ons voorstel de serie 800 en de serie 1500 in de vakantieperiode niet te rijden tussen Alkmaar en Schagen respectievelijk Amersfoort en Deventer. Deze toelichting willen wij graag geven; op grond van in 2007 opgedane ervaringen, is op deze trajecten in de vakantieperiodes het vervoeraanbod in vergelijking met de vervoersvraag aan de ruime kant is. Inmiddels is uit studie gebleken dat het bieden van voldoende vervoerscapaciteit in de treinseries die wel rijden in de vakantieperiodes niet leidt tot een meer efficiënte bedrijfsvoering. Om die reden en mede op uw advies besluiten wij de series 800 en 1500 in de vakantieperiodes te handhaven tussen Alkmaar en Schagen respectievelijk Amersfoort en Deventer.

Als gevolg van het in dienstregeling 2009 doorrijden van de stoptrein Rhenen – Utrecht van en naar Breukelen, is het, in verband met de beperkte capaciteit van de infrastructuur te Utrecht, niet langer zinvol om deze serie in de vakantieperiode niet te rijden tussen Utrecht en Veenendaal Centrum. Om die reden besluiten wij om de serie 17400 tussen Veenendaal Centrum en Utrecht in de vakantieperiode wel te handhaven.

Voor de overige treinseries besluit NS conform voorstel. In bijlage 1 vindt u een overzicht van de treinseries waar het om gaat en de periode waarin deze niet rijden.

Wellicht ten overvloede: de serie 2900 zal alleen in de periode 22 december 2008 tot en met 2 januari 2009 niet rijden.

B6. Bijzondere verkeersdagen

U adviseert positief op ons voorstel om op 2^e kerst-, 2^e paas- en 2^e pinksterdag te rijden als op zaterdag. Wij besluiten conform ons voorstel.

B7. Capaciteitsverdeling in relatie tot Onderhoudsrooster

Evenals u is NS voorstander van een optimalisering van de capaciteitsverdeling tussen treindienst ("verkeer") en onderhoudsprocessen ("beheer"). Maatwerk voor baanvakken en emplacementen is daarbij zeker een zoekrichting. Ook het wel of niet compenseren van, als gevolg van het onderhoudsrooster op te heffen treindiensten, is maatwerk. Daarbij spelen transparantie en voorspelbaarheid, van het treinproduct zoals de klant dat ervaart, een grote rol.

Op dit moment is het capaciteitsverdelingsproces nog niet afgerond. Om die reden kunnen wij u daarom nog geen informatie geven over de effecten van het onderhoudsrooster op de treindienst in dienstregeling 2009. Uiteraard zullen wij u daar in een later stadium wel over informeren.

B8. Instroom nieuwe Sprinters

U schrijft verheugd te zijn over de inzet van de nieuwe Sprinters. Uw en onze standpunten over het ontbreken van toiletvoorzieningen in die treinen waren onderdeel van het adviestraject over light train in 2004. In de komende jaren zullen de nieuwe Sprinters het oudere stoptreinmaterieel gaan vervangen; reizigers zullen op de meeste stoptreinverbindingen gebruik maken van de Sprinters. Bij de inzet van Sprinters zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de inspanningen van ProRail in het kader van het Implementatieplan Toegankelijkheid. NS en ProRail willen zoveel mogelijk reizigers een zo gelijkvloers mogelijke instap geven.

C1. Intercitystop Harderwijk

U pleit voor een Intercitystop te Harderwijk. Zoals u uit de adviesaanvragen m.b.t. basisuurpatronen en uitwerking zult hebben begrepen, is een dergelijke Intercity-stop niet opgenomen in dienstregeling 2009. Onlangs heeft NS het college van Burgemeester & Werthouders van de gemeente Harderwijk schriftelijk geïnformeerd over een Intercity-stop te Harderwijk. Deze brief treft u als bijlage aan bij dit besluit.

C2. Derde trein Leeuwarden - Zwolle

Zoals afgesproken in het LOCOV op 15 mei jl. hebben wij onze visie op het voorstel van ROCOV Friesland toegelicht in het themaoverleg Dienstregeling op 15 juli j.l. Graag zouden wij een verdere inhoudelijke discussie gericht op een toekomstvast oplossing in een separate bijeenkomst beleggen. Wij zullen hiervoor een uitnodiging verzorgen.

C3. Vierde trein Groningen – Zwolle

Zoals verwoord in het besluit op de aanvullende adviesaanvraag basisuurpatronen dienstregeling 2009 (kenmerk CC\PA\LO-439), maakt deze trein geen onderdeel uit van dienstregeling 2009. NS is nog steeds voorstander van deze productverbetering en wil om die reden voor dienstregeling 2010 opnieuw capaciteit aanvragen bij ProRail.

C4. Bediening Eijsden

In dienstregeling 2007 en 2008 wordt een proef uitgevoerd met een rechtstreekse Intercity Maastricht – Brussel. Deze trein stopt niet op de Nederlandse stations Maastricht Randwyck en Eijsden.

In overleg met het ministerie van Verkeer & Waterstaat, de Provincie Limburg, de gemeente Maastricht en de gemeente Eijsden is ervoor gekozen de stop in Maastricht Randwyck niet te compenseren, en de bediening van Eijsden te laten plaatsvinden met een kwartierbusdienst (kenmerk CC\PA\KK-377). Op dit moment staan we op het punt de treinverbinding met de NMBS te gaan evalueren.

Voor wat betreft Eijsden is er in april een onderzoek verschenen waaruit blijkt dat de klanten in Eijsden de voorkeur geven aan de huidige 4 busverbindingen boven 2 treinverbindingen (het oorspronkelijke product was één trein per uur); 52,5% voor 4 busverbindingen, 19,6% voor 2 treinverbindingen en 27,9% geen voorkeur. Hiermee kiezen klanten voor continuering van het huidige product, zeker als het alternatief is een uurdienst per trein.



Met betrekking tot de juridische status van Eijsden (de bedieningsplicht van NS) verwijs ik naar de brief van de minister van Verkeer & Waterstaat d.d. 22 oktober 2007 aan de gemeente Eijsden (die brief is als bijlage toegevoegd). Omdat NS met het ministerie van Verkeer & Waterstaat van mening is dat Eijsden weliswaar tot het hoofdrailnet behoort, maar niet onder de minimum bedieningsplicht van de vervoerconcessie valt, heeft NS geen adviesaanvraag ingediend ter zake de positie van Eijsden na afloop van de proef. Het uitblijven van deze adviesaanvraag is door NS reeds toegelicht tijdens de Locov-vergadering van 5 oktober 2006.

C5. Versnelling IC-treinserie 1500 in beide richtingen

Voor een reactie verwijzen wij naar het besluit zoals verwoord in het besluit aanvullende adviesaanvraag basisuurpatronen dienstregeling 2009 (kenmerk CC\PA\LO-439, d.d. 8 juli 2008).

C6. Het traject Zwolle – Utrecht

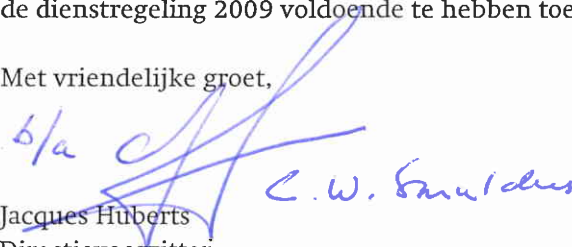
In uw brief deelt u nogmaals met ons uw zorgen over de reistijden van (studerende) forensen op het traject Zwolle – Utrecht. Tevens vraagt u ons open te staan voor alternatieven om deze langere reistijden ongedaan te maken.

Zowel in ons besluit over dienstregeling 2007 (CC\PA\KK-342, d.d. 24 maart 2006) als in het besluit over de uitwerking van dienstregeling 2008 (CC\PA\LO-403, d.d. 13 augustus 2007) hebben wij de keuzes die ten grondslag liggen aan de opzet van de dienstregeling nader toegelicht. Vooralsnog is er geen aanleiding om voor dienstregeling 2009 een andere keuze te maken.

Wij staan open voor alternatieven. Zowel tijdens adviesprocedures als tijdens de themaoverleggen wisselen wij met u van gedachten over de opzet van de dienstregeling in het algemeen. Over dit specifieke onderwerp heeft daarnaast een gesprek plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de Landelijke Studentenvakbond, ROVER en NS.

Wij vertrouwen erop u met bovenstaande toelichting onze besluiten over de uitwerking van de dienstregeling 2009 voldoende te hebben toegelicht.

Met vriendelijke groet,

b/a

Jacques Huberts
Directievoorzitter

Besluit vakantiedienstregelingen in dienstregeling 2009

treinserie	traject		Kerstvakantie	zomervakantie
2900	Wolvega	Leeuwarden	x	
5000	Dordrecht	Leiden Centraal	x	x
6300	Haarlem	Amsterdam Centraal	x	x
7000	Apeldoorn	Almelo	x	x
7000	Almelo	Enschede	x	x
9700	Gouda Goverwelle	Rotterdam Centraal	x	x
14100	Vlaardingen Centrum	Rotterdam Centraal	x	x
14300	Lelystad Centrum	Schiphol	x	x
18800	Alphen aan den Rijn	Leiden Centraal	x	x
19500	Gouda	Leiden Centraal	x	x

Zie B5 van het Besluit Uitwerking Dienstregeling 2009: Mede naar aanleiding van uw advies, besluit NS de hierboven genoemde treinseries – met uitzondering van de serie 2900 – in de periode 22 december 2008 tot en met 2 januari 2009 en 13 juli 2009 tot en met 21 augustus 2009 op het aangegeven baanvak niet te rijden. De serie 2900 zal alleen in de periode 22 december 2008 tot en met 2 januari 2009 niet rijden.



AFSCHRIFT

NS

Regiodirectie Noordoost

Postbus 255, 8000 AG Zwolle

Aan het College van Burgemeester en wethouders van de
gemeente Harderwijk

Postbus 149

3840 AC Harderwijk



Postbus 255

8000 AG Zwolle

www.ns.nl

Datum 23 juni 2008

Ons kenmerk AB/2008/020

Onderwerp Onderzoek Intercitystatus Harderwijk

Telefoon 088 - 671 25 20

Telefax 088 - 671 25 31

Geacht College,

In uw brief van 23 april jl. verzoekt u NS een tweetal zaken:

1. De mogelijkheden te onderzoeken om Harderwijk op te nemen in het Intercity-netwerk nadat de Hanzelijn (eind 2012) in gebruik is genomen;
2. Vooruitlopend op de ingebruikname van de Hanzelijn de mogelijkheden te onderzoeken of met een aanpassing van de huidige dienstregeling, ingaande december 2008, Intercitytreinen in de ochtend- en avondspits kunnen stoppen te Harderwijk.

Op uw vragen wil ik hieronder graag ingaan, waarbij ik ook de input van ROVER (via mail van 14 april jl.) en het rapport van de VVD-fractie Harderwijk/Hierden ("Harderwijk Intercitystad, haalbaarheidsonderzoek naar de Intercity"spits"status van Harderwijk) welke op 10 april jl. is aangeboden aan verschillende partijen, waaronder NS, betrek.

Algemeen

In de afgelopen jaren is met enige regelmaat het onderwerp "Intercity stop" door u opnieuw opgevoerd op de agenda van besprekingen met NS. Niet zo onlogisch, want:

- In het verleden (tot 1998) stopten er wel eens enkele spits-Intercity's die vanwege capaciteitsgebrek in Utrecht werden doorgestuurd naar Zwolle en dan hun weg vervolgden als Intercity van/naar Leeuwarden;
- Harderwijk is een grote stad op de Veluwe, waar ook tevens een soort van "waterscheiding" ligt. Een groot deel van de reizigers wil naar het westen maar een groot deel wil ook naar het oosten. Beide richtingen zijn duidelijk van belang.



Criteria voor een Intercitystop

NS hanteert voor een Intercitystop een aantal criteria.

1. De omvang van het aantal in- en uitstappers is het allereerste wat er op tafel komt, maar dit is altijd in samenhang met een aantal andere aspecten. Omvang alleen biedt geen goed houvast. Een absoluut getal, geldig voor heel Nederland, is dan ook niet te geven. Dat is waarschijnlijk de belangrijkste verklaring dat u de indruk heeft gekregen dat NS verschillende omvangsniveaus hanteert. Bij veel nieuwe Intercity stations van de laatste jaren zijn het aantal in- en uitstappers ruim groter dan Harderwijk (Zaandam: 14.600, Hilversum bijna 20.000, Schiedam: 12.000, Gouda: 18.000). Uitzonderingen, met minder in- en uitstappers, zijn er ook maar dat heeft dan een vervoerkundige achtergrond. Zo is Veenendaal-De Klomp opgenomen in de Intercity, maar dat komt doordat er op dat traject geen stoptrein rijdt.

In 2005 had Harderwijk ongeveer 5.200 in- en uitstappers; in 2006 waren dat 5.350 in- en uitstappende reizigers op een gemiddelde werkdag. De prognose voor 2007 (de officiële cijfers zijn nog niet vrij gegeven) gaan uit van ongeveer 5.500 in- en uitstappers.

2. Het belangrijkste aspect voor wel of geen Intercitystop is de verhouding tussen doorgaand vervoer (reizigers die niet naar Harderwijk willen) en het aantal in- en uitstappers. In het geval van Harderwijk is deze verhouding ongunstig. Reizigers uit Zwolle en noordelijker gelegen plaatsen willen vooral van en naar de Randstad; extra stops leiden tot verlenging van de reistijd en dus een minder aantrekkelijk product. Als veel reizigers uit bijvoorbeeld Groningen naar Harderwijk zouden willen, ontstaan andere vergelijkingen. Naarmate een Intercitytrein dichterbij de Randstad komt, gaat dit aspect zwaarder tellen omdat de treinen steeds drukker bezet zijn met doorgaand vervoer.

Conclusie

De vraag naar een Intercity stop is overigens eerder (mede op verzoek van de Minister) uitgezocht en afgewezen. De conclusie was toen, dat er op dat moment voor NS geen reden was om nader onderzoek te doen of investering te laten doen om Intercitytreinen te laten stoppen te Harderwijk.

Zowel voor de huidige situatie, als na het in gebruik nemen van de Hanzelijn ziet NS, gezien de bovengenoemde criteria geen aanleiding om haar standpunt inzake een Intercitystop te Harderwijk te wijzigen. Grote groepen reizigers vanuit Zwolle en verder, willen zo snel mogelijk naar de Randstad reizen (ook een politieke wens van de Tweede Kamer; een uitspraak die is gedaan in najaar 2006 met betrekking tot de dienstregeling 2007) en de verhouding met het aantal instappers te Harderwijk blijft ongunstig. Om die reden voorzien wij in die toekomst (2013 en verder) geen Intercity stop in Harderwijk.

Intercity stop in de huidige dienstregeling gedurende de spits

In de huidige dienstregelingstructuur, waarbij in de spits voor de Intercity Groningen - Den Haag/Schiphol nog een extra spits Intercity rijdt van Leeuwarden - Rotterdam, zit in de laatstgenoemde, enige rek. Die meldingen krijgen wij ook van derden zoals u weet; ik verwijs daarbij naar het gehouden onderzoek door de VVD fractie en de input van ROVER.

We zijn echter van mening dat we deze ruimte niet kunnen gebruiken voor een extra stop te Harderwijk. De redenen:



1. Een extra stop kost 2 á 3 minuten. Daarmee creëren we de situatie dat de gebundelde Intercity treinen na Harderwijk, richting Amersfoort, kort op elkaar rijden. Nog los van de punctualiteitseffecten voor de knoop Amersfoort kan dit een bedreiging zijn voor de zware overstapstromen die de Intercity's in Amersfoort moeten faciliteren. Voor de duidelijkheid: een extra Intercitystop in de serie 12500 en de 12700 in de richting van Amersfoort leidt niet direct tot extra reistijd, maar brengt daardoor de achteropkomende Intercity's in hun punctualiteit en aansluitingen op het knooppunt Amersfoort in gevaar;
2. NS streeft duidelijkheid voor de reizigers na met een duidelijke treinformule. Een Intercity dient gedurende de gehele dag te stoppen op dezelfde stations.

Randstadspoor, toekomstbeeld voor Harderwijk

Gegeven de omvang en positie van Harderwijk heeft ook NS zich de vraag gesteld of het Randstadspoor concept (vier treinen per uur in het stadsgewestelijke gebied rondom Utrecht) niet moet worden opgerekt tot aan Harderwijk. Dat betekent dat vanaf Harderwijk een viertal stoptreinen (in de toekomst vier snelle stadsgewestelijke Sprinters) in de richting van Utrecht zal rijden (twee treinen komen dan vanuit Zwolle, de andere twee starten/eindigen in Harderwijk). Met deze constructie wordt ook bereikt dat reizigers vanaf Ermelo, Putten, Nijkerk en de Amersfoortse stations Vathorst en Schothorst vier maal per uur een Sprinter bediening krijgen aangeboden.

De regio Utrecht, de provincie Gelderland, de gemeenten Harderwijk, Nijkerk en Amersfoort, en NS en ProRail voeren overleg over de realisatie van deze uitbreiding van Randstadspoor. Met NS en ProRail is in de Huiswerkgroep Randstadspoor en in bestuurlijk overleg over de studie gesproken. NS heeft aangegeven, gekoppeld aan de realisatie van het bouwprogramma Amersfoort Vathorst, perspectief te zien in de doortrekking naar Harderwijk en haar bereidheid uitgesproken een bijdrage aan de studie en aan de ontwikkeling van bijhorend treindienstmodel te leveren.

Gebieds- en stationsontwikkeling

In uw brief benoemt u tevens de vele ontwikkelingen, zowel in de ruimtelijke omgeving van het station (Masterplan centrale zone stationsomgeving), als in de nabije omgeving (een mogelijke uitbreiding van Lelystad Airport, het dichtslibben van de A28 en dergelijke). NS ziet deze ontwikkelingen, wil daar graag in participeren en de goede samenwerking en dialoog met de gemeente Harderwijk verder voortzetten. In dat kader noem ik onder andere de gesprekken welke de gemeente voert met NS over ketenmobiliteit, de stationsontwikkeling en Randstadspoor.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben, en hoop de prettige samenwerking tussen uw gemeente en NS in de toekomst te mogen continueren.

Met vriendelijke groet,

Arjan Bleeker
Regiodirecteur



In afschrift aan:

College van Gedeputeerde Staten provincie Gelderland
Mevr. M. van Haaren
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Regio Noord Veluwe Dagelijks Bestuur
Postbus 271
3840 AG Harderwijk

Gemeente Harderwijk
Wethouder R.T.J. Daamen
Postbus 149
3840 AC Harderwijk

De heer R.L. Veen
Voorzitter VVD Harderwijk - Hierden
Klaproosmeen 38
3844 PH Harderwijk

ROCOV Gelderland Stadsregio
Postbus 2797
3500 GT UTRECHT



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Burgemeester en wethouders van Eijsden
Postbus 39
6245 ZG Eijsden

Contactpersoon
Jelle Landa
Datum
22 oktober 2007
Ons kenmerk
VENW/DGP-2007/8561
Onderwerp
status station Eijsden

Doorkiesnummer
070 - 351 6799
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
5024

Geacht College,

De provincie Limburg en de gemeente Maastricht hebben in 2006 de plannen aan de minister voorgelegd die ze samen met NS en NMBS hadden gemaakt voor een tweejarige proef met een snelle treinverbinding Maastricht – Luik – Brussel (de zogenaamde Maastricht Brussel Express). Zij verzochten de minister ermee in te stemmen dat station Eijsden tijdens deze proef niet per trein maar per bus bediend zou worden. De minister heeft hierop duidelijk gemaakt dat in deze afweging van belang was wat de mening was van de reizigers en de gemeente Eijsden. Zowel de gemeente als ROVER hebben vervolgens expliciet hun steun voor de proef uitgesproken. Mede op basis daarvan is de minister akkoord gegaan met de proef voor een periode van twee jaar en het tijdens die periode tijdelijk niet per trein bedienen van station Eijsden. Met NS is afgesproken dat we er vanaf 12 december 2006 van uitgaan dat op NS in elk geval tijdelijk voor een periode van twee jaar geen bedieningsplicht rust voor station Eijsden.

In april 2007 heb ik aan de gemeenteraad van Eijsden mijn bevindingen gemeld van een juridische analyse naar wat de formele status van station Eijsden is en welke verplichtingen ten aanzien van dit station gelden (zie mijn brief DGP/SPO/U.07.01035 van 17 april 2007):

- Het Koninklijk Besluit Hoofdrailnet bepaalt welke vervoerdiensten tot het hoofdrailnet behoren. Artikel 1 van het Koninklijk Besluit Hoofdrailnet luidt: "Het hoofdrailnet bestaat uit de binnenlandse openbaar vervoerdiensten voor het personenvervoer per trein over de spoorwegverbindingen die zijn aangegeven op het kaartbeeld in bijlage 1." In deze bijlage is Eijsden expliciet onderdeel van de hoofdrailnetspoorwegverbindingen. Dit betekent dat station Eijsden tot het hoofdrailnet behoort.

Directoraat-Generaal Personenvervoer
Spoor
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon : 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 6591
E-mail jelle.landa@minvenw.nl
Internet : www.minvenw.nl

Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS



- Artikel 2 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet bepaalt dat het openbaar vervoer per trein tussen de stations die liggen op de spoorwegverbindingen uit het Koninklijk Besluit Hoofdrailnet onder deze concessie valt. Dit betekent dat de vervoerconcessie ook van toepassing is op station Eijsden.
- Artikel 13 van de vervoerconcessie formuleert de eisen voor de minimale bediening van stations, voor zover deze bediening ook geboden werd in de dienstregeling 2004. Artikel 13 verwijst naar de bijlagen B en A van de concessie, waarin resp. de grote stations en de overige te bedienen stations limitatief worden opgesomd. Station Eijsden is niet in deze bijlagen opgenomen. Dit houdt in dat station Eijsden weliswaar tot het hoofdrailnet behoort en dat de concessie erop van toepassing is, maar dat de specifieke concessievoorschriften over het minimum voorzieningenniveau uit artikel 13.1.a daarentegen niet van toepassing zijn op dit station. Er zijn in of buiten de concessie geen voorschriften of bepalingen die NS verplichten station Eijsden te bedienen.

In uw brief van 25 september 2007 stelt u dat onbekend is of NS of NMBS of een andere vervoerder verplicht is station Eijsden te bedienen. Gelet op het vorenstaande kan ik dit niet met u eens zijn. Mijn conclusie was en is juist dat er geen voorschriften of bepalingen zijn die NS of een andere vervoerder verplichten om station Eijsden nu of na afloop van de proef te bedienen. Ten aanzien van andere vervoerders dan NS merk ik overigens op dat NS op basis van de door mij verleende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet een exclusief recht heeft ten aanzien van dit hoofdrailnet. NS hoeft geen andere vervoerders te dulden op het hoofdrailnet, maar NS kan er wel mee instemmen dat een andere vervoerder op (een deel van) het hoofdrailnet gaat rijden.

NS moet elk jaar een vervoerplan ter instemming aan de minister voorleggen. artikel 9.1 van de vervoerconcessie bepaalt dat NS in het jaarlijkse vervoerplan moet laten zien hoe het aangeboden vervoer voldoet aan de vervoervraag. Letterlijk staat er dat NS in het vervoerplan moet laten zien:

"a. in hoeverre en op welke wijze het aangeboden vervoer van en naar de grote steden en economische kerngebieden, in het bijzonder gedurende de spits, en van en naar alle landsdelen aan de vervoervraag voldoet;
b. of de NS haar vervoeraanbod met betrekking tot onderdeel a van dit lid wijzigt ten opzichte van het daaraan voorafgaande dienstregelingsjaar. Deze wijziging wordt door NS gemotiveerd."

Bij a. zou men kunnen betogen dat één station (in dit geval Eijsden) beschouwd kan worden als een landsdeel, maar dit houdt waarschijnlijk geen stand. Mocht dit toch het geval zijn, dan merk ik ten aanzien van b. op dat, aangezien er expliciet sprake is van een tijdelijke proef, na de proef de oude situatie weer de referentie is. Als NS daarvan wil afwijken (bijvoorbeeld door Eijsden niet meer te bedienen), moeten ze dat in het vervoerplan 2009 onderbouwen en dan zal de minister besluiten om er wel of niet mee in te stemmen.



VENW/DGP-2007/8561

Ik neem aan dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd. Een afschrift van deze brief stuur ik naar de provincie Limburg, de gemeente Maastricht, NS en ROVER.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR SPOOR,


drs. J.A. Jacobs