

Retouradres: Postbus 8 3300 AA DORDRECHT

Aan

de gemeenteraad

Gemeentebestuur
Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

F (078) 770 8080
www.dordrecht.nl

Datum 20 maart 2012
Ons kenmerk SO/753830
Begrotingsprogramma Verkeer en vervoer
Bijlage(n) 1
Betreft RAADSINFORMATIE inzake Intercitykwaliteit Dordrecht

Contactpersoon
G.W. Slager
T (078) 770 39 61
E gw.slager@dordrecht.nl

Samenvatting

In deze raadsinformatiebrief wordt u geïnformeerd over de wijze waarop de gemeente Dordrecht de afgelopen periode inzet heeft gepleegd teneinde de openbaar vervoer bereikbaarheid per spoor voor onze stad en de regio te verbeteren of minimaal op het huidige kwaliteitsniveau te houden. Vanuit bereikbaarheidsoogpunt en de vestigingsvoorwaarden van Dordrecht voor bewoners, bedrijven en bezoekers is het ons college er absoluut veel aan gelegen om de intercitykwaliteit van Dordrecht op niveau te houden. Via lobby, overlegtafels, allianties en informele kanalen bewandelen we dan ook alle wegen die nodig zijn om dit belang onder de aandacht te brengen bij beleidsbepalers en beslissers op provinciaal en rijksniveau.

1. Wat is de aanleiding?

Op 22 november 2011 is er door de fractie van ChristenUnie/SGP tijdens de collegecarrousel gevraagd naar de inspanningen die het college heeft ondernomen om Dordrecht te behouden als intercitystation, dit mede ingegeven door aandacht in de media voor de positie van station Dordrecht in het kader van de rijksvoornemens met betrekking tot concessieverlening voor het hoofdrailnet. Ten gevolge van deze voornemens is de positie van station Dordrecht in het geding. De portefeuillehouder verkeer de heer J. Mos, heeft daarbij mondeling al aangegeven dat het college veel inzet heeft gepleegd en ook blijft plegen op dit dossier, maar tevens gezegd dit ook voor u aan het papier toe te willen vertrouwen.

De aanleiding voor de vraag van de fractie van ChristenUnie/SGP is het feit dat de Minister van Infrastructuur en Milieu eind november 2011 aan de Tweede Kamer heeft laten weten dat zij voornemens is de NS de concessie hoofdrailnet met ingang van 2015 ondershands te gunnen en tegelijkertijd te integreren met de huidige concessie van HSA (High Speed Alliance, de exploitant van de hogesnelheidslijnen). In het concept beleidsvoornemen en het bijbehorende programma van eisen voor de concessieverlening is als minimumniveau aangegeven: "In verband met de bereikbaarheid en het spoorvervoer als ruggengraat van het systeem biedt de hoofdrailnetvervoerder op werkdagen tot in ieder geval 20.00 uur een minimale bediening van 2x per uur per richting op het gehele hoofdrailnet (onder de voorwaarde dat dit capacitair past)".

Datum 20 maart 2012
Ons kenmerk SO/753830

Daarnaast staat in de concessie vermeld dat "NS de plicht heeft ervoor te zorgen dat:

- met het aangeboden vervoer het publieke belang van het personenvervoer per trein is gewaarborgd en het aangeboden vervoer bijdraagt aan de bereikbaarheid van met name de grote steden en economische kerngebieden, in het bijzonder gedurende de spits, en bijdraagt aan de bereikbaarheid van alle landsdelen;
- het aangeboden vervoer gericht is op reizigersgroei".

Tegelijkertijd met de aanbieding van het concept beleidsvoornemen aan de kamer heeft de NS in een hier bijgevoegde brochure (Nederland Verbinden, Ons voorstel aan de reiziger voor 2015-2025) in het zogenoemde ambitieniveau 2020 aangegeven de ambitie te hebben om met wel twee stoptreinen per uur de verbinding Dordrecht – Breda te willen onderhouden. In de richting Rotterdam zullen dan 4 intercity's en 6 stoptreinen gaan rijden. Met name de verbinding Dordrecht – Brabantse Stedenrij (Breda, Tilburg en Eindhoven) baart ons zorgen, omdat daarmee vanuit dit gebied de bereikbaarheid van banen in onze regio onder druk staat, maar ook de bereikbaarheid voor onze inwoners van Brabantse voorzieningen als de hogescholen in Breda en de universiteiten in Tilburg en Eindhoven.

Daarnaast is voor ons college de combinatie van dienstregelingwijzigingen van belang, deze telt ons inziens nu te veel negatief op. Bekend was immers al dat door het vervallen van de zogeheten Beneluxtrein per 2013 de rechtstreekse verbinding met Schiphol en met België komt te vervallen. Tevens zal met de nu gepresenteerde lijnvoering de rechtstreekse intercityverbinding met Den Haag CS vervallen. Dit alles, samen met het vervallen van de intercityverbinding met de Brabantse Stedenrij, vinden we te veel kwaliteitsverlies voor de bereikbaarheid van de stad opleveren.

In onderstaande tabellen is dit kwaliteitsverlies weergegeven.

Rechtstreekse verbindingen per IC, ochtendspits

Intercity	Den Haag CS	Den Haag HS	Rotterdam	Schiphol	Brussel	Breda ev	Roosendaal ev
Dienstregeling 2011	2	7	7	2	1	2	2
Huidig 2012	2	7	7	1	1	2	2
Dienstregeling 2013	2	6	6	0	0	2	2
Ambitie 2020	0	4	4	0	0	0	2
Verschil huidig-2011	0	0	0	-1	0	0	0
Verschil 2013-huidig	0	-1	-1	-1	-1	0	0
Verschil 2020-huidig	-2	-3	-3	-1	-1	-2	0

Verbindingen per sprinter, ochtendspits

NS-variant	Den Haag CS	Den Haag HS	Rotterdam	Breda	Roosendaal
Huidig 2012	4	4	4	2	2
Dienstregeling 2013	4	4	4	2	2
Ambitie 2020	6	6	6	2	2
Verschil 2013-huidig	0	0	0	0	0
Verschil 2020-huidig	2	2	2	0	0

Datum 20 maart 2012
Ons kenmerk SO/753830

Los van de vermindering van het aantal rechtstreekse treinen is het uitermate vreemd dat het ene ministerie (EL&I) de Drechtsteden prominent noemt in haar economisch beleid terwijl het andere ministerie (I&M) daar qua beleid niet op aansluit. Concreet gaat het dan om de verbinding van de topsector gebieden Leiden/Delft/Drechtsteden met Breda/Eindhoven.

2. Wat willen we bereiken?

Openbaar vervoer bereikbaarheid als positief element

Door de ligging van Dordrecht aan de enige spoorlijn tussen Randstad en Zuid-Nederland heeft Dordrecht al sinds oudsher goede treinverbindingen. Door deze ligging is Dordrecht jarenlang per trein rechtstreeks en met hoge kwaliteit verbonden geweest met vrijwel alle belangrijke bestemmingen zowel in Nederland als in België.

Door de komst van de HSL-Zuid is jaren geleden al bekend geworden dat de rechtstreekse verbindingen met Schiphol en België zouden komen te vervallen. Over dit gegeven is op 13 juni 2006 al met u gesproken. Met de plannen zoals ze nu gepresenteerd worden komen meer rechtstreeks verbindingen per intercity te vervallen. Er blijven dus nog wel intercity' rijden via Dordrecht, maar de kwaliteit neemt wel flink af. Er is dus geen sprake van verlies van de intercity**status**, maar zeker sprake van verlies aan intercity**kwaliteit!**.

Omdat bereikbaarheid per openbaar vervoer van Dordrecht / Drechtsteden nu gunstig is, is dit zowel voor bewoners (bereikbaarheid van banen en scholing elders) als voor bedrijven/instellingen hier (bereikbaarheid van Dordrecht als vestigingsplaats) van belang. Het mag duidelijk zijn dat voor ons college het behouden van een goede verbindingskwaliteit dan ook een belangrijk gegeven is. Tevens is duidelijk dat ons college goede verbindingskwaliteit breder definieert dan de eerder geschetste minimale bediening met twee treinen per uur.

Het is goed te beseffen dat we opereren in een complexe omgeving. De minister van I&M definieert de randvoorwaarden voor de nieuwe concessie en vraagt de Tweede Kamer hier een oordeel over. Momenteel is de situatie dat de minister de vervoerder (NS) veel vrijheid geeft binnen de gestelde randvoorwaarden. Zoals eerder aangegeven is, geeft NS momenteel aan dat op de verbinding Dordrecht – Breda gezien het aantal reizigers voldoen aan de minimumeis ook gepast is. Daarnaast hebben we te maken met het besef dat de Minister op deze wijze de financiële gevolgen van de HSA-problematiek op kan lossen en het besef dat voor medeoverheden (o.a. Brabant – provincie en gemeenten, Rotterdam) het verleggen van de bestaande intercity Venlo – Den Haag naar de HSL-Zuid ook grote kwalitatieve voordelen biedt. Ons belang wordt dan ook gewogen binnen dit gehele speelveld.

3. Wat gaan we daarvoor doen?

De lobby op dit dossier kent al een lange voorgeschiedenis. Al een aantal jaren terug is onderkend dat op termijn het HSL-spoor een bedreiging kon gaan vormen voor de bediening van de verbinding Dordrecht – Brabantse Stedenrij. De lopende HSA-concessie bood echter qua doorlooptijd gezien enige ruimte: deze concessie liep tot 2023 en bood geen mogelijkheden voor binnenlands treinvervoer. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor hebben we echter steeds rekening gehouden met het scenario van intercity's over het HSL-

Datum 20 maart 2012
Ons kenmerk SO/753830

spoor. Op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau waren en zijn we dan ook via diverse gremia bezig om het tij te keren of om een oplossing te realiseren. Hiervoor bewandelt ons college alle wegen en communicatie/lobby kanalen die ons ter beschikking staan:

1. Allianties vormen

Er worden allianties gevormd specifiek met dit doel met o.a. gemeente Breda en provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland. Reeds enige tijd zijn we bezig op ambtelijk niveau om inhoudelijk en procesmatig allianties te vormen met andere overheidspartijen, waarbij de nadruk ligt op de verbinding met Breda en de rest van Brabant. Deze ambtelijke inzet is en wordt bestuurlijk besproken in bilateralen met de betrokken bestuurders. Naar verwachting wordt in april 2012 het regionale ambitieniveau bestuurlijk door meerdere partijen vastgelegd, van belang om stevig te staan ten opzichte van rijk en NS.

2. Gebruikmaken bestuurlijke overlegtafels

We maken gebruik van verschillende bestuurlijke overlegtafels om ons doel dichterbij te brengen. Via StedenbaanPlus, deelname bestuurlijke conferenties Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), deelname Bestuurlijk Spoor Overleg (bijzonder, want Dordrecht zit daar normaal niet aan tafel), Zuidvleugel, Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad, Taskforce Brabantroute worden de belangen van Drechtsteden en Dordrecht geregeld onder de aandacht gebracht.

3. Formele kant

We zijn van plan brieven te sturen naar de Minister van I&M, de Tweede Kamer en naar de NS. Daarnaast is de regiodirectie van NS gevraagd om opheldering te geven over de neergelegde ambities en tevens het gebrek aan informatievoorziening richting onze kant.

4. Informele lobby

Ruim voor het moment dat de concessieverlening in de Tweede Kamer wordt besproken (waarschijnlijk is dat na de zomer) zullen we de fracties in de kamer voorzien van informatie en achtergronden en proberen steun voor onze belangen te krijgen. Ook u zult daarin wat ons betreft een rol krijgen. Via diverse kanalen zijn diverse fracties al voorzien van vragen die betrekking hebben op onze problematiek.

5. Publiciteit

Er wordt publiciteit gegenereerd op diverse manieren, onder meer via AD, maar ook via Social Media.

Als gemeente Dordrecht acteren we dus actief in de verschillende (bestuurlijke) netwerken. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat we soms "getrapt" opereren, omdat we dan via Drechtsteden participeren in deze netwerken. Afstemming en aansturing hiervan vindt echter wel via ons college plaats. Zoals ook in het dossier Externe Veiligheid Spoor gemeld heeft ook uw Raad een belangrijke rol in de lobby naar het Rijk. Vanuit alle kanten moet de druk worden opgevoerd. Het is daarom goed te constateren dat deze kwestie ook door uw raad vanuit een gezamenlijk belang stevig wordt opgepakt, getuige de diverse acties waar vanuit of via diverse politieke partijen aan is/wordt gewerkt en de wijze waarop

Datum 20 maart 2012
Ons kenmerk SO/753830

bijvoorbeeld via Twitter actie wordt ondernomen om de internetpetitie onder de aandacht te brengen.

a. Inspraak en communicatie

Op diverse momenten zal, mede als onderdeel van de lobby, communicatie plaatshebben. De kosten voor de inzet van concrete communicatie-instrumenten zullen in voorkomende gevallen gedekt worden uit binnen de begroting beschikbare middelen.

b. Vervolgtraject besluitvorming

Deze brief geldt ter kennisneming.

4. Wat mag het kosten?

Voor de uitvoering van bovenstaande activiteiten zijn in de begroting 2012 middelen gereserveerd.

5. Bij deze raadsinformatiebrief horen de volgende bijlagen:

Bijlage 1: NS brochure "Nederland Verbinden, ons voorstel aan de reiziger voor 2015-2025", november 2011.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.



Het college van Burgemeester en Wethouders
de secretaris de burgemeester

M.M. van der Kraan

A.A.M. Brok