

| RAADSGRIFFIE DORDRECHT | |
|------------------------|------------------------|
| Ontvangen: <i>blg</i> | Griffier: |
| Gemeenteraad | <i>us FyS</i> |
| Presidium | |
| Commissie | <i>Hema Veda + Vev</i> |
| Griffie | <i>M Hoogstad</i> |
| DIV team 2 | |

Retouradres: Postbus 8 3300 AA DORDRECHT

Aan

de gemeenteraad

Gemeentebestuur

Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

T 14078

F (078) 770 8080

www.dordrecht.nl

Datum 8 september 2015
Ons kenmerk SO/1482606
Begrotingsprogramma Verkeer en vervoer
Betreft RAADSINFORMATIEBRIEF inzake Intercity kwaliteit Dordrecht Brabant

Contactpersoon

J.K. Buitink

T (078) 770 4834

E jk.buitink@dordrecht.nl

Samenvatting

Het college van B&W en het Drechtsteden bestuur kiezen voor een economische krachtige regio. In samenwerking met het Rijk, Zuidvleugelpartners, bedrijfsleven en onderwijs wordt de topsector Water bijvoorbeeld in de Maritieme Topregio Drechtsteden gerealiseerd. Een belangrijke voorwaarde voor een economische krachtige en innovatie regio is bereikbaarheid. De bereikbaarheid via het spoor is hierbij een belangrijk onderdeel. In de voorliggende concept dienstregeling voor 2017 (en verder), gaat deze Intercity kwaliteit tussen Drechtsteden en BrabantStad fors onderuit. Vorig jaar heeft de Staatssecretaris dit onderkend en heeft de Tweede Kamer toegezegd dat NS streeft naar IC kwaliteit.

DOSSIER

Afschrift: f

- SO/Beleid, JK Buitink
- SK Dordrecht West 2^e etage
- secretaris Adviescommissie
- SK Dordrecht Oost 1^e etage

Een sterke maritieme delta met veel innovatiekracht is een belangrijke pijler voor de BV Nederland. Voor een economische sterk gebied in de schakel tussen BrabantStad en de Zuidvleugel is een sterk spoorstelsel een onmisbare voorwaarde.

Inleiding

In november 2011 is besloten dat de hoge snelheidslijn per 2015 wordt samengevoegd met het Hoofdrailnet. Voor de nieuwe concessie tussen 2015 en 2025 heeft NS de visie "Nederland verbinden" geformuleerd. In deze visie staat voor NS het integreren van de hogesnelheidslijn met het binnenlands vervoer centraal. Voor de corridor Rotterdam - Breda houdt dit in dat een deel van de treinen niet meer via Dordrecht, maar over de hogesnelheidslijn (om Dordrecht heen) gaan rijden.

Op het deeltraject Dordrecht - Breda betekent dit een forse afname in vervoerskwaliteit. Deze zorg heeft de regio vaak en duidelijk geadresseerd bij alle stakeholders. Vorig jaar stond de concept- ontwerp vervoersconcessie hoofdrailnet 2015 -2025 op de agenda van de vaste Kamercommissie. Ter voorbereiding op de behandeling heeft de Drechtsteden een brandbrief gestuurd naar de leden van de Vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Milieu. In de behandeling in juni 2014 heeft de Staatssecretaris het als volgt geformuleerd; "De NS streeft ernaar om naast de bestaande sprinterverbindingen tussen Dordrecht en Breda minimaal een uursverbinding met de intercitu te realiseren".

Ruim een jaar na deze toezegging van de Staatssecretaris blijkt dat in de voorliggende uitwerking van NS naar een concept dienstregeling per december 2016, dat dit "streven" niet heeft geresulteerd in voorstel wat de zorgen van de stad en regio wegneemt. Waar vorig jaar het verlenen van de concessie 2015 - 2025 aan de NS op de agenda van de Tweede Kamer stond, staan dit najaar de concept dienstregelingswijzigingen per december 2016 gepland. Met deze RIB wordt u geïnformeerd over de laatste stap in het vastleggen van de kaders van de dienstregeling vanaf december 2016.

Datum 8 september 2015
Ons kenmerk SO/1482606

Doelstelling

Met de integratie van de hogesnelheidslijn in het hoofdrailnet is door Rijk en NS ook besloten deze infrastructuur op de corridor Rotterdam - Breda te gaan benutten voor Intercity lijnen. Vanuit het regionaal perspectief hebben wij hier geen bezwaar tegen. Echter dit mag niet ten koste gaan van het "daily urban system" van inwoners, werknemers, studenten en scholieren in de Drechtsteden.

Wij vroegen vorig jaar de Staatssecretaris om op de corridor Zuidvleugel - Brabantse steden een balans te vinden tussen de HSL infrastructuur en de oude lijn. Met 5 Intercity's via de hogesnelheidslijn en geen enkele via Dordrecht, is naar onze opvatting deze balans niet gevonden. Niet het benutten van infrastructuur, maar de reiziger moet centraal staan.

De Staatssecretaris heeft onderkend, dat Intercity kwaliteit nagestreefd moet worden als onderdeel van een gunstig investeringsklimaat en aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Nu dreigt voor Nederland de unieke situatie dat tussen de twee Intercity stations, gelegen aan hetzelfde spoor op circa 35 kilometer afstand, geen Intercity rijdt. Dit benadeelt duizenden reizigers in de kerngebieden Drechtsteden (circa 265.000 inwoners) en Breda/Tilburg (circa 390.000 inwoners).

Naar verwachting zal de congestie op de A16 verder toenemen. Bovenop de al penibele externe veiligheidssituatie, vanwege goederenvervoer door de regio, komen hiermee de leefbaarheid en de bereikbaarheid onaanvaardbaar zwaar onder druk te staan. Wij hebben vrees dat door het spoorse systeem zo te verslechteren, veel bestaande reizigers verloren gaan.

Voor het college van B&W is een sterk spoorstelsel een cruciale voorwaarde voor het versterken van het vestigingsklimaat voor de doorontwikkeling van een Maritieme Topregio. Intercity kwaliteit is en blijft immers één van de belangrijke onderdelen van het gehele spoorstelsel. Het verhaal wat het college tot op heden heeft bereikt is nog incompleet!

Stand van zaken/de feiten

Concept dienstregelingsvoorstel NS

De belangrijkste wijzigingen per december 2016 ten opzichte van de huidige dienstregeling zijn:

Intercity Den Haag Centraal - Venlo halteert niet meer in Dordrecht. Deze Intercity gaat in haar huidige vorm wijzigingen in een Intercity tussen Den Haag Centraal - Eindhoven via HSL Zuid (om Dordrecht heen), met een nieuwe stop op Rotterdam Blaak.

Intercity Amsterdam - Brussel halteert niet meer in Dordrecht. Deze internationale intercity naar Brussel gaat eveneens via HSL Zuid om Dordrecht heen rijden. In de huidige uitwerking heeft deze lijn een normaal stationnement op Rotterdam. In eerdere ideeën is gestudeerd om deze lijn wel via Dordrecht te rijden, ook gegeven wachttijd in Rotterdam, maar dit blijkt niet haalbaar.

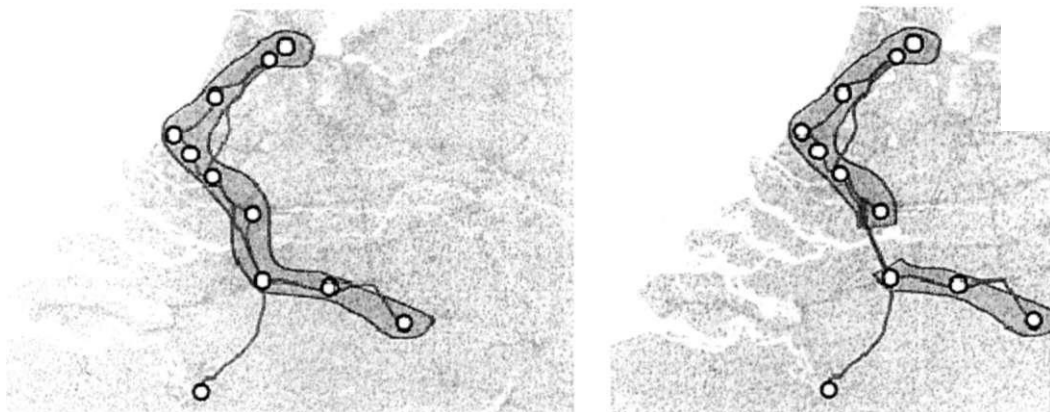
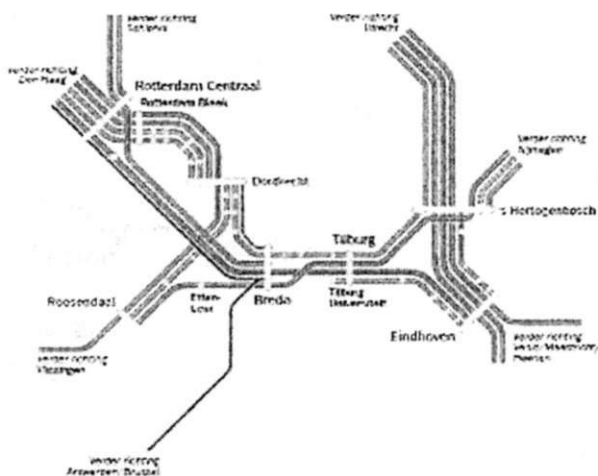
Doortrekken Sprinter Dordrecht - Breda naar Tilburg, Eindhoven. De bestaande sprinter naar Breda gaat doorrijden verder Brabant in. Hierdoor wordt bijvoorbeeld de verbinding Dordrecht Zuid naar Tilburg Universiteit rechtstreeks mogelijk. Deze sprinter blijft ook buiten de spits 2x/uur per richting rijden. Alle sprinters keren op Dordrecht CS. Bij een rit van Dordrecht Zuid naar Rotterdam wordt een overstap noodzakelijk.

Datum 8 september 2015
Ons kenmerk SO/1482606

Per saldo levert dit vanaf december 2016 de volgende bediening op:
Naar Den Haag Centraal: 4 Sprinters/uur of IC met een overstap;
Naar Den Haag HS: 4 IC per uur / 4 Sprinters per uur;
Naar Rotterdam Centraal: 4 IC per uur / 4 Sprinters per uur;
Naar Roosendaal: 2 IC per uur / 2 Sprinters per uur;
Naar Dordrecht Zuid: 4 Sprinters per uur (2 naar Roosendaal en 2 naar Breda
Tilburg Universiteit en Tilburg en verder Brabant in.

Het onderstaande figuur geeft de situatie vanaf december 2016 grafisch weer.

Den Haag - Rotterdam - Breda - Tilburg - Eindhoven



Afbeelding: Ruimtelijke schets wanneer IC wordt ontkoppeld volgens plan NS

Datum 8 september 2015
Ons kenmerk SO/1482606

Kosten en dekking
Niet van toepassing.

Tijdspad, vervolg en evaluatie

Het college van B&W en het Drechtstedenbestuur zien dat NS in haar concept dienstregeling geen invulling geeft aan de toezegging van de Staatssecretaris om Intercity kwaliteit na te streven tussen beide Intercity stations. Hiermee wordt onvoldoende invulling gegeven aan de belangrijke bouwsteen om de economie van de Zuidvleugel te ondersteunen. Het college van B&W en het Drechtsteden bestuur zijn hier dan ook uitermate ongelukkig mee.

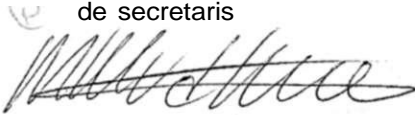
Op 15 september is NS uitgenodigd om haar uitwerking van de toezegging van de Staatssecretaris te presenteren. Hierbij zijn ook alle leden van de Drechtstraad uitgenodigd om aanwezig te zijn. Deze presentatie is openbaar toegankelijk.

Het ministerie van I&M biedt aan in samenwerking met NS voor januari 2016, aanvullend op de concept dienstregeling van NS, optimalisatie mogelijkheden te bestuderen. Een variant hierbij is een "non stop pendel" (éénmaal per uur). Een dergelijke optimalisatie moet buiten de verleende concessie om worden gefinancierd. Hier zijn nog geen afspraken over gemaakt.

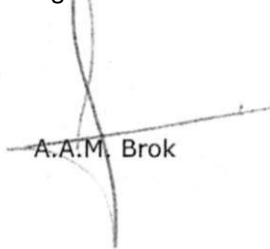
Bijlagen
Niet van toepassing.

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