

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1276

Vragen van het lid **Bisschop** (SGP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het onderzoek naar de mogelijkheden voor een intercity-stop in Harderwijk* (ingezonden 6 februari 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 23 februari 2018).

#### Vraag 1

Heeft u kennis kunnen nemen van het onderzoek van Royal Haskoning naar de mogelijkheid om het station Harderwijk een intercity-status te geven?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ik vermoed dat het gaat om het rapport Vervolgstep MIRT-onderzoek Utrecht–Amersfoort–Harderwijk van 8 augustus 2017. Royal HaskoningDHV heeft dit rapport opgesteld in opdracht van de provincies Gelderland en Utrecht. Ik heb kennis kunnen nemen van het rapport. Het rapport is (nog) niet openbaar. De provincies Utrecht en Gelderland zullen gezamenlijk over het rapport communiceren. Ik zal aan hen melden dat uw Kamer op dat moment graag kennisneemt van het rapport.

#### Vraag 2

Is het mogelijk om het genoemde rapport naar de Kamer te sturen?

#### Antwoord 2

Ik ben niet de opdrachtgever of eigenaar van het rapport. Het is voor mij daarom niet mogelijk het rapport naar de Kamer te sturen.

#### Vraag 3 en 4

Hoe waardeert u de conclusie dat een tussenstop van intercity's tussen Utrecht–Zwolle in Harderwijk niet haalbaar is, mede gelet op de wens om forenzen uit de auto in de trein te krijgen?

Hoe waardeert u de alternatieve mogelijkheden die Royal Haskoning aandraagt?

<sup>1</sup> De Stentor (West-Veluwe editie), Negatief intercity-advies wekt ongeloof in Harderwijk, 29 januari 2018

Antwoord 3 en 4

Mijn indruk is dat de opstellers van het rapport de verschillende alternatieven zorgvuldig hebben onderzocht. Ik denk dat het goed is hun bevindingen en conclusies serieus te nemen. Zie verder antwoord 5.

Vraag 5

Bent u bereid in overleg te gaan met betrokken overheden en te bezien welke vervolgstappen gezet kunnen worden?

Antwoord 5

Het maken van de dienstregeling is de verantwoordelijkheid van NS. NS moet zich daarbij houden aan de voorschriften die in de vervoerconcessie staan. De concessie bepaalt onder meer hoe vaak een station per uur minimaal bediend moet worden, maar niet met welk type trein dit moet gebeuren. Het is dus aan NS om op grond van de vervoervraag te bepalen op welke stations Intercity's stoppen.

Bij de afweging om op een station wel of niet met Intercity's te stoppen moet NS verschillende belangen tegen elkaar afwegen. Een extra Intercity-stop maakt het openbaar vervoer aantrekkelijker voor de reizigers die van die stop gebruik willen maken. Maar een extra stop maakt het openbaar vervoer juist minder aantrekkelijk voor doorgaande reizigers. Die doen dan langer over hun reis, terwijl bekend is dat reïssnelheid juist een belangrijke factor is bij de keuze voor een vervoermodaliteit.

Het toevoegen van een Intercity-stop kan een groter netwerk van verbindingen raken. Verslechtering van aansluitingen leidt tot langere reistijden. Daarom neemt NS ook in beschouwing wat het effect is voor het totale OV-netwerk (zoals aansluitingen op bus, tram, metro en de opgave om de reistijden tussen de Randstad en de landsdelen te verbeteren). Daarnaast kijkt NS naar het verwachte groeipotentieel, de beschikbare capaciteit, de inpasbaarheid in de dienstregeling en het effect op de exploitatiekosten. NS heeft mij gelet op deze overwegingen laten weten geen plannen te hebben om station Harderwijk met Intercity's te gaan bedienen. Ik wil hieraan toevoegen dat er in het verleden meermaals is gekeken naar de mogelijkheden om Intercity's te laten stoppen in Harderwijk. De conclusie was tot nu toe steeds dat de nadelen voor de dienstregeling (en dus voor de reizigers) groter waren dan de voordelen, of dat er (te) grote infrastructurele maatregelen nodig waren.<sup>2</sup>

Niet alleen in Harderwijk, maar ook in plaatsen als Hoogeveen, Bilthoven en Zoetermeer is wel eens de wens geuit van een Intercity-stop. Daar gelden dezelfde afwegingen en dilemma's. Meer Intercity-stops maken het Intercity-product minder snel.

De vervoerconcessie schrijft voor dat NS over de dienstregeling moet overleggen met regionale overheden. Deze kunnen zelf voorstellen uitwerken die ze met NS willen bespreken. Soms is er sprake van verschillende wensen van partijen uit de regio. Sommige partijen zien bijvoorbeeld meer Sprinters als beste optie voor betere bereikbaarheid, andere pleiten voor meer Intercity-stops. Het is aan NS om voorstellen en opties met betrokkenen af te wegen binnen de mogelijkheden die de infrastructuur biedt. Dat doet NS in de reguliere overleggen over de dienstregeling.

Sommige voorstellen voor een aanpassing van de bediening van stations vergen aanpassing of uitbreiding van de infrastructuur. Dan komt ook ProRail als infrastructuurbeheerder in beeld. En er ontstaat een financieringsvraagstuk dat door het Rijk en/of de betrokken decentrale overheden moet worden opgelost. Partijen kunnen dit meenemen in hun gezamenlijke regionale uitwerking van het Toekomstbeeld OV.

---

<sup>2</sup> Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1623