



**Van** : college van burgemeester en wethouders  
**Datum** : 20 juni 2017  
**Portefeuillehouder(s)** : wethouder Stolk  
**Portefeuille(s)** : Verkeer  
**Contactpersoon** : S. van der Lee  
**Tel.nr.** : 8497  
**E-mailadres** : lee.s@woerden.nl

**Onderwerp:**

Lobby station Woerden

---

**Kennisnemen van:**

Reactie op de Motie Lobby station Woerden dd. 24 november 2016

---

**Inleiding:**

Naar aanleiding van de Motie is er een bestuurlijk overleg geweest op 11 mei jl. met NS en Prorail waarin inhoudelijk de punten uit de motie zijn behandeld. Onder kernboodschap zijn de reacties van NS en Prorail puntsgewijs toegevoegd.

---

**Kernboodschap:**

1. In te zetten op versterking van het huidige station Woerden

NS en ProRail geven aan dat station Woerden een unieke positie heeft binnen de regio en het netwerk. Met verbindingen naar zowel Amsterdam, Leiden, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. Daarnaast voldoen de functie en het gebruik van het station wat ook aansluit bij een goede waardering en beleving van het station. NS en ProRail hebben de voorzieningen goed in beeld en het heeft een continue aandacht. NS en ProRail geven aan graag mee te denken en samen op te willen lopen als het gaat om ontwikkelingen rondom het station (ze houden hierbij een straal van 1500 m aan) in relatie tot benodigde aanpassingen van het station(sgebied).

2. Intercitystatus

NS en ProRail geven dat de Intercitystatus niet bestaat. Daarnaast is het begrip intercitystation een officieus begrip ten aanzien van stations waar IC-treinen stoppen. In de bijgevoegde brief van NS vindt u de officiële toelichting.

De kracht van station Woerden zit in de flexibiliteit in de herkomst en bestemmingen op korte afstand en de dichtheid van treinen. Intercitytrein naar: Leiden en Utrecht; Sprinter naar: Utrecht (Tiel en 's-Hertogenbosch), Gouda, Den Haag, Amsterdam (Uitgeest) en Rotterdam.

3. Spoorverdubbeling

Gemeente geeft aan dat in het rapport NMCA (Nationale Markt- en Capaciteits Analyse) de lijn Leiden-Woerden wordt beschreven als potentieel knelpunt. NS en ProRail geven aan dat het NMCA een doorkijk geeft naar de situatie in 2030/2040. Aangezien pas op zijn vroegst in 2030/2040 dit traject wordt

aangemerkt als potentieel knelpunt geven NS en ProRail aan dat het traject op korte termijn geen prioriteit heeft qua grootschalige verbetering vervoerscapaciteit.

NS en ProRail proberen met maatregelen als seinverdichting, minder wissels en aanpassing van bochten (hogere snelheid) de lijn nog wel te optimaliseren.

#### 4. Vergroten Capaciteit lijn Woerden-Amsterdam

NS en ProRail geven aan dat de lijn Woerden-Amsterdam een goede bezetting heeft. Een hoge bezetting die binnen de capaciteit past. Het gaat om een gevoelde overbezetting. Dit heeft te maken met het in- en uitstapgedrag op de stations. Door een slechte spreiding van reizigers in de trein (iedereen stapt in het midden in) wordt dit gevoeld als een overvolle trein. NS en ProRail willen meer inzetten op communicatie over de plek van in- en uitstappen. De komende jaren is hier meer aandacht voor in het kader van strategie. NS en ProRail geven aan dat ze bezig zijn met proeven waarbij op het perron de plekken voor in- en uitstappen gemarkeerd worden om ze de verdeling (opstelgedrag) te beïnvloeden. Deze instapzones vragen ook extra aandacht voor de machinisten qua tijdig stilzetten van de trein. Wanneer de eerste proeven geslaagd zijn kan dit op meerdere plekken toegepast worden waaronder bv. de lijn Woerden-Amsterdam.

#### 5. Gratis parkeren P+R noordzijde

Allereerst geven NS en ProRail duidelijk aan dat 0-tarief voor treinreizigers er gaat komen. Dit in het kader van dat door de NS in samenwerking met de provincie op regionaal niveau gewerkt wordt aan een betere ontsluiting van de overstap van auto naar openbaar vervoer.

Aan alle gemeenten rond de stad Utrecht die beschikken over een station wordt aangeboden om camera's voor kentekenherkenning bij de in- en uitrit te plaatsen op de verschillende P+R terreinen. Hiermee wordt informatie verkregen over de bezetting van de verschillende P+R terreinen rond de stad Utrecht. Omdat het P+R terrein noord al is uitgerust met slagbomen, wordt hier de benodigde managementinformatie reeds gegenereerd.

Doel is enerzijds meer inzicht krijgen in het gebruik van een onbetaald P+R terrein en anderzijds de reiziger informeren over de beschikbaarheid van vrije plaatsen. Daarvoor zullen de bezettingsgegevens onder andere worden doorgezet naar het Platform Open Parkeerdata van de RDW. Dit platform stelt de data openbaar beschikbaar, zodat bijvoorbeeld de bouwers van smartphone applicaties dit als reisinformatie aan hun klanten kunnen aanbieden. Door dit regionaal op te pakken kan een betere verdeling van auto's over de verschillende terreinen plaatsvinden. Het voordeel voor Woerden is dat er minder automobilisten vanaf de snelweg Woerden in zullen komen die er bij het station achter komen dat het parkeerterrein vol is. Ook kan dit bijdragen in het verminderen van de parkeerdruk rond het station.

Om deze gegevens te kunnen verzamelen worden de in- en uitrit van het P+R zuid terrein uitgerust met camera's voor kentekenherkenning. Deze camera's scannen alleen de kentekens van passerende voertuigen en dus geen omgevingskenmerken. Dit is vergelijkbaar met systemen op kentekenherkenning die veelvuldig bij parkeergarages worden toegepast. In dit geval wordt de informatie over de parkeerbewegingen op het P+R terrein, op een centrale locatie verzameld.

In dit project is ook aandacht voor privacy. Privacy van gegevens is een belangrijk onderwerp voor zowel de NS als voor de gemeente Woerden. In dit project wordt er gewerkt conform de landelijke wet- en regelgeving (wet bescherming persoonsgegevens). De kentekens worden na het scannen direct versleuteld opgeslagen, zodat er geen koppeling te maken is met mogelijk persoonsgegevens. Een eventueel herkomstonderzoek zal dus nooit gebruik kunnen maken van de in dit project vergaarde data. Meer informatie hierover is te vinden op <https://autoriteitpersoonsgegevens.nl/>

Voor een goede leesbaarheid van de kentekens is het noodzakelijk dat het voertuig via een strakke route het parkeerterrein op- en af wordt geleid, vergelijkbaar met de inrichting die wordt gemaakt in een situatie met slagbomen. Om dit mogelijk te maken zal binnenkort de inrichting van de ingang van P+R zuid iets worden gewijzigd. De situatie wordt daarnaast verduidelijkt door het aanbrengen van bebording.

---

**Financiën:**

Het project wordt gefinancierd uit subsidie Beter Benutten die bij de provincie beschikbaar is. Er zijn voor de gemeente Woerden dus geen kosten aan verbonden.

---

**Vervolg:**

Er is inmiddels een akkoord bereikt over de principe inrichting van de ingang van P+R zuid om de plaatsing en het gebruik van kentekencamera's mogelijk te kunnen maken. Nu worden de tekeningen verder uitgewerkt, worden voorbereidingen getroffen en wordt afstemming gezocht met wegbeheerder wat er voor het realiseren van de inrichting mogelijk is. De planning is dat na de zomer gestart kan worden met het aanpassen van de situatie bij de in- en uitrit van P+R terrein zuid. Daarnaast worden ook de camera's en toebehoren geplaatst. Naar verwachting is begin oktober het geheel operationeel. Hier zal te zijner tijd ook in de media over gecommuniceerd worden. De lead hiervoor ligt bij NS.

---

**Bijlagen:**

- 17.011211 Brief NS
- 17.011281 Motie dd. 24 november 2016

---

De secretaris

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA



De burgemeester

V.J.H. Molkenboer





NS

Regiodirectie Randstad Noord

Postbus 2534  
3500 GM Utrecht

Postbus 2534, 3500 GM Utrecht  
Gemeente Woerden  
T.a.v. wethouder M.H. Stolk  
Postbus 45  
3440 AA Woerden

**Datum** 23 mei 2017  
**Onderwerp** Station Woerden

**Contactpersoon** Nancy Mulder  
**E-mail** nancy.mulder@ns.nl  
**Telefoon** 088 - 67 11 440

Beste mevrouw Stolk,

Naar aanleiding van ons overleg donderdag 11 mei jl. licht ik hieronder graag nader toe wat de overwegingen zijn om wel of niet Intercity-treinen te laten stoppen op stations. Vooraf is het goed te weten dat de term 'Intercity-status' (in de zin van 'station X heeft de Intercity-status') een niet-bestaand fenomeen is. Er zijn wel stations waar Intercity's stoppen (en Sprinters) of stations waar alleen Sprinters stoppen. En bij een nieuwe dienstregeling van NS (jaarlijks en ongeveer om de 7-10 jaar een compleet nieuw ontwerp van de dienstregeling) kan dat ook nog eens wijzigen als hiermee een betere service aan klanten geboden kan worden!

### Overwegingen

Eén van de criteria bij de overweging om Intercity's te laten stoppen, is het aantal in- en uitstappers. Maar dat is slechts één van de criteria. Hoogfrequente Sprinters zijn soms te verkiezen gezien de bestemming van de reizigers.

Op station Woerden stoppen nu twee keer per uur de Intercity's richting Leiden en Utrecht. Bij de overweging om op een station wel of niet met een Intercity's te stoppen weegt NS de **extra reistijd voor doorgaande reizigers** in de Intercity-trein af ten opzichte van de voordelen (kortere reistijd) voor eventuele nieuwe reizigers. Met andere woorden: hoeveel reizigers dupeer je met het extra oponthoud? Zo stoppen we bijvoorbeeld op het relatief kleine Vlissingen-Souburg wel met de Intercity, waardoor de Souburgse reizigers elk half uur een trein hebben in plaats van één keer per uur terwijl er slechts weinig doorgaande reizigers in reistijd op achteruit gaan.

Daarnaast kijken we wat de **bestemming** van de reizigers is en wat de alternatieven zijn. Als bijvoorbeeld 80% van de reizigers toch niet verder reist dan bijvoorbeeld 15 km, dan is de Sprinter of bus/tram/metro vaak een prima alternatief en biedt de Intercity nauwelijks meerwaarde.



Voor Woerden geldt dat in de relatie Leiden – Utrecht een Intercity-stop gerechtvaardigd is, maar het laten stoppen van de Intercity's naar Den Haag en Rotterdam (zo'n 70.000 doorgaande reizigers per dag) doet per saldo meer kwaad dan goed. Woerden heeft circa 12.000 in- en uitstappers per dag. De helft van deze reizigers reist in de richting van Utrecht, 30% heeft als eindbestemming Utrecht Centraal (dat is daarmee ook de zwaarste relatie). Daarna volgen Gouda (6%), Den Haag (5%) en Rotterdam (4%) als zwaarste relaties. Zoals gezegd stopt de Intercity Leiden – Utrecht vv op station Woerden, juist omdat we weten dat er grote aantallen reizigers in de richting Utrecht reizen.

Ik hoop u met bovenstaande voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Heike M. Luiten  
Regiodirecteur



## Motie lobby station Woerden

De gemeenteraad van Woerden, in vergadering bijeen op 24 november 2016, gehoord de beraadslaging,

### Overwegende dat:

1. In de Woerdense gemeenteraad er geen meerderheid is voor de inzet op een station Woerden Molenvliet, gezien de bezwaren ten aanzien van locatie en haalbaarheid, zoals geuit in de commissie ruimte op 17 november;
2. Een lobby van het College voor dit doel daarmee niet is gewenst;
3. De kansen liggen in een lobby voor de versterking van het huidige station Woerden,

### Constaterende dat:

1. Het station Woerden een groot station is qua aantallen reizigers per dag, en een regionale functie vervuld in de verbinding van het Groene Hart;
2. Het station daarmee in aanmerking zou moeten komen voor een (gedeeltelijke) intercitystatus, waardoor de verbinding richting Utrecht, Rotterdam en Den Haag kan worden versterkt;
3. Spoorverdubbeling tussen Leiden en Woerden kansrijk is en al jaren op de agenda staat;
4. Het parkeerterrein bij station Woerden van Q-Park onbenut blijft, terwijl er wel behoefte is aan meer parkeerruimte;
5. De lijn tussen Woerden en Amsterdam een groot aantal reizigers kent waarvoor de capaciteit op dit moment niet voldoende is,

### Besluit:

1. In te zetten op versterking van het huidige station Woerden
2. Het College opdracht te geven de lobby naar NS/ProRail te richten op:
  - a. Het verkrijgen van een (gedeeltelijke) intercitystatus;
  - b. Spoorverdubbeling van de spoorlijn tussen Leiden en Woerden;
  - c. Parkeren bij station Woerden en de beschikbaarstelling van het QPark-parkeerterrein;
  - d. Het vergroten van de capaciteit op de lijn Woerden – Amsterdam,

en gaat over tot de orde van de dag.

CDA, Job van Meijeren  
Inwonersbelangen, Hendrie van Assem  
Lijst van der Does, Chris van Iersel  
VVD, Reem Bakker