

LOKAAL HENGELO

Onderwerp : Schriftelijke vragen betreffende NS-Stations

Net als alle 20 werknemers van de NS heeft Lokaal Hengelo het artikel in de Tubantia van 4 Januari 2021 met verbazing gelezen. Immers, amper 6 maanden geleden werden we al verrast van de krantenkop "Wordt Hengelo het internationale treinstation van Twente? We kunnen vanuit Twente dan rechtstreeks naar Berlijn, Münster, Dortmund, Bielefeld, Amsterdam en Zwolle." De meeste lijnen komen samen in Hengelo. (Tubantia 15-05-2020).

In diezelfde periode speelt landelijk ook een onderzoek naar ordening van de stations waar op 11 Juni 2020 de staatsecretaris van infrastructuur en waterstaat in een kamerbrief nog het volgende (ikv besluit marktordening spoor na 2024) aanstipt, en we citeren maar enkele punten uit die brief:

1. De hoge kwaliteit van ons openbaar vervoer is in belangrijke mate te danken aan het goede werk dat al deze mensen leveren. **Goed openbaar vervoer is dus mensenwerk.**
2. **Goede internationale treinverbindingen dragen bij aan het economisch versterken van Nederland.** Bovendien kan de **internationale trein een duurzaam** en comfortabel alternatief worden voor de auto of het vliegtuig op kortere afstanden.
3. **Het gaat goed met de stations.** De reiziger waardeert de stations steeds beter. De Staatsecretaris erkent vervolgens ook **het toenemende maatschappelijke belang van het station**, evenwel **het ontbreekt aan een integrale benadering** die voor stations rondom investeringen **en beheer van stations** kunnen worden gemaakt **met oog voor alle relevante publieke belangen.**

Hoe haaks staat het recente besluit van de NS op een toekomstvisie van het kabinet? Enerzijds kunnen we zeggen dat dit een bedrijfsaangelegenheid is van de NS, anderzijds zijn er ook een aantal andere belangrijke aspecten van openbare orde en zorgplicht die we niet mogen vergeten; veiligheid, netheid, toegankelijkheid, etc...

Wij willen dan ook graag aan de gemeente volgende vragen voorleggen:

1. Was de gemeente op de hoogte van de intentie van de NS om de dienstverlening aan te passen op station Hengelo? Indien ja, sinds wanneer en hoe is door de gemeente hierop gereageerd?
2. Het afschalen van de service zal ongetwijfeld impact hebben op de 20 medewerkers. Dit staat haaks op het credo "Goed openbaar vervoer is mensenwerk", zie boven. Mochten werknemers van de NS op de arbeidsmarkt terecht komen, hoe zullen zij worden begeleid naar ander werk? Is hier door de gemeente eventueel al met de NS over gesproken?
3. In een station zijn meerdere rollen verdeeld tussen partijen. Verantwoordelijk is onder andere:
 - a. ProRail: voor de stationtunnels en de perrons,...

- b. NS Stations: dagelijks beheer m.n schoon, veilig en nodige bemensing,...
- c. De gemeente: openbare ruimte, openbare orde en inzet politie,...

Reizigers moeten zich veilig voelen op stations door fysieke inrichting en sociale veiligheid. Voor sociale veiligheid is sfeer, cameratoezicht, inzet van personeel en inrichting van belang. Vandaar volgende vragen:

- Alleen camera toezicht zal niet de sociale veiligheid bieden die we tot op heden gewend zijn. Een herkenbaar en aanspreekbaar gezicht zal er niet meer zijn om tussen te komen. Voordat iemand in de meldkamer het probleem ziet dan is een reactie op een acute dreiging op het station altijd te laat.
Met andere woorden, hoe waarborgt de gemeente de veiligheid van de reizigers en medewerkers en wat zijn de eventuele additionele maatregelen indien dit niet effectief blijkt?
 - Daklozen, zwervers eventueel drugsgebruik worden nu in de gaten gehouden door zichtbare medewerkers van o.a. de NS en retailpunten in het station. Wie gaat dit nu voor zijn rekening nemen? Wordt de gemeente niet opgezadeld met een verschuiving van zorgtaken en kosten van de NS richting de gemeente en wie zal dit betalen; Boa's, politie, ...?
4. Internationale treinverbindingen dragen bij aan het economisch versterken van Nederland. Misschien willen internationale reizigers zelfs wel even in het eerste station in Nederland, Hengelo, de benen strekken en van onze mooie stad komen proeven. Een station waar de service tot op het bot wordt uitgekleed zal de reiziger, per abuis en zoekend, eerder richting Hart van Zuid laten lopen dan richting het centrum. Dat wordt een trieste bedoening, teleurstellend en niet uitnodigend om uit te stappen.
- Vreest de gemeente niet dat hiermee een nieuw "dood" object wordt gemaakt in een toch al onder druk staand centrum qua branchering, levendigheid en aantrekkelijkheid?
 - Meedenkend aan oplossingen zou de gemeente ook kunnen overwegen om het station ook dienst te laten doen als een expositieruimte en eventueel "Hengelo Promotie" er te vestigen. Men zou zelfs eraan kunnen denken om eventueel NS personeel hiervoor in te zetten die omwille van de plannen van NS buiten de boot vallen. Reizigers hebben dan tenminste een aanspreekpunt als ze in Hengelo uitstappen.

Lokaal Hengelo kijkt met het besluit van de NS tegelijkertijd naar de gemeente, niet alleen op het aspect van veiligheid maar ook omdat de ontwikkeling van het station integraal gezien dient te worden in de verdere centrumontwikkeling en services die daarbij horen.

Verwijzingen:

1. Tubantia, 15-05-2020 : Wordt Hengelo het internationale treinstation van Twente"
<https://www.tubantia.nl/hengelo/wordt-hengelo-het-internationale-treinstation-van-twente~ae823e8a/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>
2. Rapport Onderzoek ordening stations voor Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 20-2-2020. (Royal Haskoning DHV)
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/11/bijlage-4-eindrapport-ordening-stations-rhdhv>
3. Brief Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, 11-06-2020 : Hoofdpijnen integrale besluit marktordering op het spoor na 2024.
Afzender: S. van Veldhoven-Van der Meer, de staatssecretaris
Geadresseerde: De voorzitter van de Tweede Kamer
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/11/hoofdpijnen-integrale-besluit-marktordering-op-het-spoor-na-2024>