

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 61 71  
F 070 351 78 95

**Contactpersoon**

-

T -

**Ons kenmerk**

VenW/BSK-2010/173236

**Uw kenmerk**

2010Z14421/2010D40037

**Bijlage(n)**

-

Datum 16 november 2010  
Onderwerp Impuls voor de Veluwelijn

Geachte voorzitter,

Hiermee geef ik een reactie op de notitie 'Impuls voor de Veluwelijn' van de fractie van de ChristenUnie die tijdens het Algemeen Overleg Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van 7 oktober 2010 aan mijn voorganger is aangeboden. Dit naar aanleiding van uw brief van 14 oktober 2010 (kenmerk 2010Z14421/2010D40037) waarin u vraagt om een reactie te geven op de genoemde notitie.

Doel van de notitie van de ChristenUnie is om meer directe verbindingen met Groningen en Leeuwarden te realiseren, door het Kabinet te vragen te investeren in het spoor op de Veluwelijn (Utrecht – Zwolle). Hiermee kan het aantal intercity's tussen Utrecht en Zwolle te verdubbelen (van 2 naar 4 per uur). Voorgesteld wordt een planstudie te starten.

De mogelijkheden om te komen tot een beter treinaanbod zijn onderdeel geweest van de Landelijke Markt- en CapaciteitsAnalyse-Spoor (LMCA, 2007) en recentelijk ook in de Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse (NMCA, 2009 – 2010). Basis voor alle uitgevoerde analyses (LMCA-Spoor en NMCA) is geweest dat er voldoende vervoerwaarde moet zijn om hogere frequenties te rechtvaardigen. Een eventuele verhoging van het aanbod (zoals bijvoorbeeld van 2 naar 4 intercity's per uur) moet passen bij de vervoervraag (Kamerstuk 29 984, nr. 146). De afstemming van vraag en aanbod is een verantwoordelijkheid van NS, zoals vastgelegd in de vervoerconcessie.

Met het oog op de korte termijn (periode tot 2012) is er geen onderzoek gedaan naar het verhogen van het aanbod naar 4 Intercity's per uur (gedurende de gehele dag) op de gehele corridor Utrecht – Zwolle, gezien het feit dat met de opening van de Hanzelijn de dienstregeling in dit deel van het land zal wijzigen en hierbij rekening wordt gehouden met de wijzigingen in reizigersstromen. Tijdens de spitsuren zet NS voortreinen in om de vervoervraag te accommoderen.

Na opening van de Hanzelijn (eind 2012), ontstaat in Zwolle een belangrijke overstap van NoordOost Nederland (Groningen, Leeuwarden en regionale treinen) op zowel de Intercity's via Almere naar de Randstad als de Intercity's via Amersfoort naar de Randstad. Door de Hanzelijn ontstaan twee reisroutes naar de

Randstad. Nu rijden al deze reizigersstromen nog via de Veluwelijn. Na de opening van de Hanzelijn zal zich dus een herverdeling van bestaande treinreizigers voordoen, waardoor de intercitymarkt tussen Utrecht en Zwolle en verder wijzigt. Vanuit de vervoervraag is er dan ook in de LMCA-Spoor geen reden geweest om een model te onderzoeken met 4 Intercity's. Daarom is deze corridor ook geen onderdeel van PHS tot 2020.

**Datum**

16 november 2010

**Ons kenmerk**

VenW/BSK-2010/173236

Er is een planstudie gaande met betrekking tot het verhogen van de frequenties van het aantal Sprinters Utrecht Centraal – Harderwijk van 2 naar 4 per uur. Het productmodel past bij de regionale ambities zoals geformuleerd binnen Randstadspoor. In samenwerking met de Provincie Gelderland en de gemeente Harderwijk worden de hiervoor benodigde spooraanpassing (keerspoor) uitgewerkt; ook zijn met de regio afspraken over de financiering gemaakt in het kader van de MIRT-overleggen. Met deze maatregelen wordt de OV-verbinding van en naar de Randstad vanuit de Noord-Veluwe aanzienlijk verbeterd. De aanpassing in de treinverbinding vormt een belangrijk onderdeel in het openbaar vervoer in de regio. De vervoeromvang op het deel tussen Harderwijk en Zwolle is onvoldoende voor een kwartierdienst van Sprinters.

Voor de periode na 2020 is in de notitie NMCA-Spoor (u per 1 oktober 2010 toegezonden met brief VenW/BSK-2010/150605) nagegaan welke capaciteitsvergrotenende maatregelen nodig zijn voor een kwartiersdienst van intercity's en sprinters tussen Utrecht en Zwolle. Dit naar aanleiding van de moties Slob c.s. (29 984, nr. 67) en Cramer c.s. (29 984, nr. 190). Indien het bestaande beleid ongewijzigd wordt voortgezet na 2020 ('een verhoging van het aanbod moet passen bij de vervoervraag conform de vervoerconcessie') dan zijn 4 intercity's op de gehele corridor niet noodzakelijk en zijn 2 intercity's toereikend voor het verwerken van de vervoervraag.

De notitie vraagt aandacht voor meer directe verbindingen naar Groningen en Leeuwarden. In dat kader verwijs ik naar het budget van 160 miljoen euro dat binnen PHS reeds is gereserveerd voor de uitvoering van de motie Koopmans die daarom heeft gevraagd (Kamerstuk 27 658, nr. 41). In de beantwoording van de Kamervragen over PHS (kenmerk VENW/BSK-2010/151886, d.d. 1 oktober 2010) heeft mijn voorganger aangegeven dat reeds rekening is gehouden met 2 IC's en 2 Sprinters tussen Zwolle en Groningen. Voor het traject Zwolle-Leeuwarden is dit niet het geval. In de MIRT-overleggen in het najaar van 2009 is vervolgens afgesproken dat ProRail in een nadere verkenning de mogelijkheden in kaart brengt voor 2 IC's en 2 Sprinters tussen Zwolle en Leeuwarden. Met de Afsprakenlijst van de MIRT-overleggen uit het voorjaar van 2010 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van deze nadere verkenning. Voor een dienstregeling met 4 treinen per uur is tussen Zwolle en Leeuwarden geen aanpassing van de infrastructuur nodig, behoudens mogelijk de aanleg van een passeerspoor voor goederenvervoer en een aanpassing van de brug over het Van Harinxmakanaal. Daarmee lijkt het budget van €160 miljoen voldoende om zowel naar Groningen als naar Leeuwarden 4 treinen per uur te laten rijden. Overigens zijn de consequenties voor de exploitatiekosten niet uitgewerkt en vergt dit nader overleg tussen vervoerder en de betrokken overheden.

Resumerend zie ik gezien de vervoerinzichten voor en na 2020 geen reden een planstudie te starten naar maatregelen op de corridor Utrecht – Zwolle om 4 intercity's per uur mogelijk te maken. Zoals eerder ook aangegeven is een integrale analyse voor zowel de korte als de lange termijn reeds uitgevoerd. De

afstemming van vraag en aanbod is een verantwoordelijkheid van NS, die is vastgelegd in de vervoerconcessie. De opening van de Hanzelijn zal de spoorsector gebruiken om de dienstregeling op de corridor Utrecht – Zwolle integraal te herontwerpen. Het verhogen van het aanbod zal, waar dit gerechtvaardigd is vanuit de marktvraag, hierin waar nodig meegenomen kunnen worden, volgens de gangbare procedures rond de jaarlijkse dienstregeling.

**Datum**

16 november 2010

**Ons kenmerk**

VenW/BSK-2010/173236

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen