

Vergaderjaar 2007–2008

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 146**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juli 2008

Hiermee beantwoord ik de vragen die uw vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat bij brief heeft gesteld over de reistijdverbetering op de Noord-Oost corridor (08-VW-B-131, 19 juni 2008).

Ik hecht er waarde aan te vermelden dat de bijlage met de reistijdanalyse voor de corridor Utrecht – Zwolle, zoals die was bijgevoegd bij de brief over het op kortere termijn mogelijk maken van een snelheidsverhoging naar 160 km/uur van 10 juni 2008 (kamerstuk 29 984, nr. 138), eerder aan uw Kamer verzonden is op 12 september 2006, als bijlage bij een brief over de dienstregeling 2007 (kamerstuk 29 984, nr. 75).

1. Bij de reistijdverbeteringen op de Noord-Oost corridor (29 984, nr. 115 en 122) zijn alleen voorstellen gedaan voor maatregelen ten noorden van Zwolle. Deelt u de mening dat dit niet leidt tot reistijdverbeteringen op de corridor Utrecht-Zwolle?

1. Bij de studie van NS en ProRail naar infrastructurele reistijdverbetermaatregelen maakte het baanvak Amersfoort – Zwolle deel uit van het onderzoeksgebied (als onderdeel van de corridor Amersfoort – Zwolle – Groningen/Leewarden). In de bijlage met de reistijdanalyse voor de corridor Utrecht – Zwolle is het onderzoek naar verbetermogelijkheden uitgewerkt. Uit het onderzoek zijn voor wat betreft het deeltraject Amersfoort – Zwolle geen mogelijke infrastructurele reistijdverbetermaatregelen naar voren gekomen, die pasten binnen de randvoorwaarden van het onderzoek (op korte termijn maakbaar, inpasbaar in de dienstregeling en passend binnen beschikbare middelen). Derhalve bevat het ProRail-rapport alleen maatregelen ten noorden van Zwolle. Voor wat betreft het pakket infrastructurele reistijdverbetermaatregelen zelf (zoals vastgesteld tijdens het AO van 10 april 2008) geldt dat deze niet tot reistijdverbetering leidt voor de reizigers die specifiek en alleen op de corridor Zwolle – Amersfoort – Utrecht reizen. Echter, infrastructurele maatregelen vormen slechts één van de mogelijke zoekrichtingen. Zoals ook aangegeven in de brief over dienstregeling 2007 (kamerstuk 29 984, nr. 82) is één van de

andere zoekrichtingen het dusdanig aanpassen van de brug-  
openingstijden dat reistijdwinst kan worden geboekt. Zoals ook gemeld bij  
de voortgang van de reistijdverbetermaatregelen (kamerstuk 29 984, nr.  
92) heeft een aanpassing van de brugopeningstijden van de IJsselbrug bij  
Zwolle per 10 juni 2007 geresulteerd in een reistijdwinst van 2 minuten.  
Daarvan profiteren dagelijks circa 38 000 reizigers. Ik deel de mening dan  
ook niet dat er op de corridor Utrecht – Zwolle geen reistijdverbeteringen  
zijn geïncasseerd.

2. Klopt het dat bij de analyse van de aandachtscorridor Utrecht–Zwolle in  
de LMCA-Spoor (29 644, nr. 85) alleen gekeken is naar de frequenties op  
basis van de productmodellen, maar niet naar de reistijd?

2. In het kader van de LMCA Spoor is onderzocht hoe de gevolgen van  
hoogfrequent rijden op de focuscorridors doorwerken in de (trein)reis-  
tijden voor de landsdelen, de treinaantallen (frequentie) en regelmaat  
(kamerstuk 29 644, nr. 85 en kamerstuk 29 984, nr. 109). Het beeld alsof er  
in de LMCA-Spoor alleen gekeken is naar de frequentie herken ik derhalve  
niet.

3. Klopt het dat er hiermee nog geen integrale analyse is gedaan van  
verbetering van zowel de reistijd als de frequenties op de corridor  
Utrecht–Zwolle? Deelt u de mening dat er ook nog geen beeld is van  
mogelijke positieve gevolgen voor de IC-knoop te Amersfoort en voor de  
aansluiting van de Veluwe stoptrein op de IC naar Utrecht en daarmee  
voor de reistijd van de reizigers tussen de Veluwe stations en Utrecht  
Centraal (zoals aangekondigd in de brief van 12 september 2006, 29 984,  
nr. 75)?

3. De brief van 12 september 2006 betrof nadrukkelijk alleen de korte  
termijn. Voor de periode tot 2012 geldt de situatie zoals die beschreven is  
en integraal geanalyseerd is in de brief van 12 september 2006. Voor de  
lange termijn (periode na 2012; opening Hanzelijn) is in de LMCA Spoor  
gewerkt met drie kwaliteitsniveaus in de vorm van productmodellen. In  
een integrale analyse zijn (trein)reistijden, treinaantallen (frequentie) en  
regelmaat onderling vergeleken voor elk de productmodellen (kamerstuk  
29 984, nr. 109). De mening dat er geen integrale analyse is gedaan en er  
geen beeld is van mogelijke positieve gevolgen voor de IC-knoop te  
Amersfoort en voor de aansluiting van de Veluwe stoptrein op de IC naar  
Utrecht deel ik dan ook niet. Voor alle drie de gedefinieerde kwaliteits-  
niveaus blijkt er, als gevolg van de opening van de Hanzelijn en de ruimte  
die hierdoor ontstaat, reistijdverbetering mogelijk voor de gehele corridor  
Utrecht – Zwolle (zowel voor intercity- als sprinterreizigers).

4. Klopt het dat in geen van de analyses nog een frequentie van 4 Sprin-  
ters per uur tussen Utrecht en Zwolle, zoals genoemd in de motie Slob c.s.  
(29 984, nr. 67) is onderzocht?

4. Neen. De Sprinterverbinding Utrecht – Zwolle wordt nu twee maal per  
uur aangeboden. Een eventuele verhoging van het aanbod (zoals naar  
bijvoorbeeld vier Sprinters per uur) moet passen bij de vervoervraag. Die  
afstemming van vraag en aanbod is een verantwoordelijkheid van NS, die  
is vastgelegd in de vervoerconcessie. Met het oog op de korte termijn  
(periode tot 2012) is er in 2006 inderdaad geen onderzoek gedaan naar het  
verhogen van het aanbod naar 4 Sprinters per uur op de gehele corridor  
Utrecht – Zwolle, omdat de marktvrage dit aanbod niet rechtvaardigt  
(kamerstuk 29 984, nr. 74). Met het oog op de lange termijn is in de LMCA-  
Spoor een productmodel uitgewerkt en geanalyseerd waarin 4 Sprinters  
tussen Utrecht, Amersfoort en Harderwijk zijn opgenomen. Het product-  
model past bij de regionale ambities zoals geformuleerd binnen

Randstadspoor. Het doortrekken van 4 Sprinters vanuit Harderwijk tot aan Zwolle is in de LMCA-Spoor niet onderzocht, omdat ook op de langere termijn de marktvrage dit aanbod op dit specifieke deel van de corridor niet rechtvaardigt.

5. Bent u bereid de in vraag 3 genoemde integrale analyse te doen in samenhang met het onderzoek zoals gevraagd in de aangenomen motie Slob c.s. 29 984, nr. 67? Wanneer kan de Kamer de resultaten ontvangen?

5. Zoals ook aangegeven bij het antwoord op vraag 3 is een integrale analyse voor zowel de korte als de lange termijn reeds uitgevoerd. Daarnaast vormt de kwaliteit van de reistijd naar de landsdelen één van de speerpunten voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (kamerstuk 29 644, nr. 85). De afstemming van vraag en aanbod is, zoals ook aangegeven bij het antwoord op vraag 4, een verantwoordelijkheid van NS, die is vastgelegd in de vervoerconcessie. De verlichting die de opening van de Hanzelijn geeft, zal de spoorsector gebruiken om de dienstregeling op de corridor Utrecht – Zwolle integraal te herontwerpen. De situatie rondom de Veluwe Sprinterstations heeft hierbij uiteraard de aandacht. Het verhogen van het aanbod zal, waar dit gerechtvaardigd is vanuit de marktvrage, hierin meegenomen worden. Ik acht een nieuwe integrale analyse / onderzoek daarom niet nodig en beschouw de motie Slob c.s. als afgehandeld.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings