

Vergaderjaar 2008–2009

27 658

Zuiderzeelijn

Nr. 45

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juli 2009

Met deze brief informeer ik u over de uitkomsten van het onderzoek naar de acht minuten overstaptijd in Zwolle. Hiermee doe ik mijn toezegging gestand zoals gedaan in de MIRT-behandeling van 15 december 2008 om de Tweede Kamer voor de zomer te informeren.

Aangezien het onderzoek in breder perspectief onderdeel is geweest van de studie naar maatregelen in de sporendriehoek Noord-Nederland in het kader van de Motie Koopmans (Kamerstuk 27 658, nr. 41), maak ik tevens van de mogelijkheid gebruik om de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken.

Halteertijd Zwolle

In de MIRT-behandeling van 15 december 2008 is door de Kamer aandacht gevraagd voor de acht minuten halteertijd in Zwolle, die zou ontstaan nadat de Hanzelijn geopend wordt. Eerder kwam het onderwerp ook aan de orde tijdens het AO Dienstregelingen en Spoorambities van 2 oktober 2008.

Algemeen

De dienstregeling is een landelijk samenhangend geheel. De dienstregeling in Zwolle is hiermee rechtstreeks gekoppeld aan en afhankelijk van de dienstregeling elders. Zwolle is een belangrijk overstapknoppunt. Op de tijdstippen dat de intercity's uit/naar de Randstad aankomen/vertrekken is het bieden van goede overstaprelaties met de richtingen Kampen, Emmen, Almelo en Deventer uitgangspunt.

Huidige situatie

In de huidige situatie wordt normaliter in Zwolle de intercity uit de richting Amersfoort gesplitst in een intercitydeel voor Groningen en een intercitydeel voor Leeuwarden. Beide intercitydelen vertrekken achter elkaar aan

in de richting Meppel. De opvolgtijd bedraagt daarbij 3 minuten. De halteertijd in Zwolle voor de intercity naar Groningen bedraagt daarmee nu 3 minuten (vertrekt als eerste) en voor de intercity naar Leeuwarden nu 6 minuten.

In omgekeerde richting worden beide intercitydelen in Zwolle gecombineerd en rijden als één intercity verder richting Amersfoort. Er geldt een vergelijkbare redenering (intercitydelen komen achter elkaar aan in Zwolle).

In de spits rijden beide intercitydelen naar Groningen en Leeuwarden tussen Utrecht en Zwolle los. Hierbij rijdt de intercity naar Leeuwarden voorop. Vanaf Zwolle rijden beide intercitydelen in het dienstregelingspatroon zoals dat geldt buiten de spits. Als gevolg hiervan bedraagt de halteertijd in Zwolle voor de intercity naar Leeuwarden dan 9 minuten. De halteertijd voor de intercity naar Groningen blijft ongewijzigd (3 minuten).

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie, na opening van de Hanzelijn, ontstaat in Zwolle een belangrijke overstapknoop voor reizigers in de intercity's afkomstig vanaf de Hanzelijn naar intercity's vanaf de Veluwelijn en vice versa. De intercity vanuit Den Haag rijdt via de Hanzelijn naar Groningen; de intercity vanuit Rotterdam rijdt via de Veluwelijn naar Leeuwarden.

In het nu ontwikkelde dienstregelingsmodel komt de intercity vanuit Rotterdam via de Veluwelijn als eerste aan in Zwolle, gevolgd door de intercity vanuit Den Haag (via de Hanzelijn). Beide intercity's komen na elkaar binnen in Zwolle met een opvolgtijd van 3 minuten. Voor beide intercity's wordt vervolgens een overstaptijd geboden van 2 minuten. Vervolgens vertrekt de intercity naar Groningen als eerste, gevolgd door de intercity naar Leeuwarden. Beide intercity's vertrekken na elkaar met een opvolgtijd van 3 minuten.

De intercityverbinding Den Haag–Groningen is voor de vervoerder de belangrijkste vervoersrelatie gegeven het feit dat met deze intercity de grootste vervoersstroom wordt afgewikkeld. In de hier geschetste dienstregelingsvariant krijgt dan ook deze IC-verbinding de kortste reistijd tussen Randstad en Groningen v.v. Samenvattend betekent dit dat:

- De intercity Den Haag–Groningen (via de Hanzelijn) als laatste aankomt in Zwolle en als eerste vertrekt. Deze IC halteert 2 minuten.
- De intercity Rotterdam–Leeuwarden (via de Veluwelijn) als eerste aankomt in Zwolle en als laatste vertrekt. Deze IC halteert 8 minuten (3 + 2 + 3).

Hiermee is duidelijk waar de «8 minuten van Zwolle» vandaan komt.

Voor het reduceren van de genoemde 8 minuten is een tweetal zoekrichtingen mogelijk:

- Er wordt een alternatieve exploitatie (dienstregeling) onderzocht.
- Er wordt gezocht naar maatregelen in de infrastructuur om de reistijdeffecten te compenseren.

Alternatieven in exploitatie

In het onderzoek is, mede in het licht van de landelijke dienstregelingsamenhang, nog één andere dienstregelingsvariant onderzocht. Hierbij komt de intercity Den Haag–Groningen (via de Hanzelijn) als eerste aan in Zwolle en vertrekt ook weer als eerste. De intercity Rotterdam–Leeuwarden (via de Veluwelijn) komt als laatste aan in Zwolle en vertrekt ook weer als laatste. Beide IC's halteren dan 5 minuten.

In deze variant wordt geaccepteerd dat de vervoersrelatie met de grootste

vervoersstroom een reistijdverlenging krijgt van 3 minuten ten opzichte van de eerste hierboven beschreven variant.

Vooralsnog geniet de als eerste geschetste dienstregelingsvariant (trein naar Groningen kortste reistijd) de voorkeur van de vervoerder (NS). Tot het moment dat NS de capaciteitsaanvraag voor de dienstregeling indient bij ProRail ligt de definitieve keuze nog niet vast. Zoals bekend zal de vervoerder te zijner tijd de dienstregelingsaanvraag eerst voor advies voorleggen aan de consumentenorganisaties verenigd in het LoCOV.

Maatregelen in de infrastructuur

ProRail heeft, in relatie met de Motie Koopmans, inzichtelijk gemaakt welke maatregelen mogelijk zijn om de negatieve reistijdeffecten te reduceren. Op basis van het onderzoek een tweetal scenario's onderzocht:

- Spooruitbreiding ten noorden en ten zuiden van Zwolle.
- Reduceren opvolgtijd aankomende en vertrekkende treinen te Zwolle door het emplacement Zwolle te optimaliseren.

Geconcludeerd kan worden dat het binnen het beschikbare budget van € 160 mln onmogelijk is spooruitbreiding ten noorden en ten zuiden van Zwolle te realiseren. De focus zou dan ook moeten liggen op het nemen van maatregelen op het emplacement Zwolle om op deze wijze te komen tot reistijdverbetering. Ook is het van belang maatregelen te bezien die ten noorden van Zwolle kunnen bijdragen aan reistijdverbetering. Deze maken in breder perspectief onderdeel uit van de studie in de sporendriehoek Noord-Nederland in het kader van de Motie Koopmans.

De Hanzelijn takt ten zuiden van Zwolle ter hoogte van Hattemberbroek in op de 2-sporige lijn Amersfoort-Zwolle. De spoorlijn kruist daarna de IJssel om vervolgens in Zwolle aan te komen. Om treinen gelijktijdig te laten binnenkomen in Zwolle en gelijk op te laten rijden, zou spooruitbreiding noodzakelijk zijn op dat gedeelte waar de intercity's vanaf de Hanzelijn en vanaf de Veluwelijn samenlopen. Dit zou zowel een 4-sporigheid vergen tussen Hattemberbroek-Zwolle als ook een extra brug over de IJssel. In het kader van de Hanzelijn is deze uitbreiding niet voorzien (traject blijft 2-sporig). Vice versa geldt een zelfde redenering.

Ten noorden van Zwolle rijden de intercity's tot aan Meppel achter elkaar aan. Om treinen hier gelijktijdig te laten vertrekken en gelijk op te laten rijden zou spooruitbreiding noodzakelijk zijn op dat gedeelte waar de intercity's samenlopen.

Dit zou een 4-sporigheid vergen tussen Zwolle en Meppel. Beide opties van spooruitbreiding zijn binnen de Motie Koopmans in globale zin bekeken. Omdat al vrij snel bleek dat de investeringen het beschikbare budget van € 160 mln ver te boven gaan, zijn deze spooruitbreidingen niet verder uitgewerkt.

Vervolgens is gekeken naar het optimaliseren van het emplacement Zwolle. Hierbij is zowel naar de westzijde als de oostzijde van het emplacement gekeken. In beide gevallen zouden wissels verwijderd moeten worden en zouden overblijvende wisselcomplexen moeten worden geoptimaliseerd om te komen tot reistijdverbeteringen. Verder zou de opvolgtijd moeten worden bekort door blokverkorting toe te passen. Zouden de maatregelen aan de westzijde van het emplacement worden uitgevoerd, dan is het mogelijk de nu geldende snelheid van 40 km/h te verhogen naar 60 km/h. Hierdoor zou een reistijdwinst worden geboekt van ca. 30 seconde. Zouden de maatregelen aan de oostzijde van het emplacement worden uitgevoerd dan is het mogelijk de nu geldende

snelheid van 40 km/h te verhogen naar 80 km/h. Hierdoor zou een reistijd-winst worden geboekt van ca. 45 seconde. Volgens de eerste inschattingen van ProRail bedragen de investeringen voor het optimaliseren van zowel de westzijde als de oostzijde van het emplacement Zwolle ca. € 35 mln (+/- 40%, exclusief BTW).

Stand van zaken Motie Koopmans

De Motie Koopmans verzoekt de regering om enerzijds maatregelen te definiëren om intensivering van de treindienst mogelijk te maken in de sporendriehoek Noord-Nederland en anderzijds om kosteneffectieve maatregelen te definiëren die de rijtijden van en naar de Randstad verbeteren.

Vanwege de grote samenhang tussen de sporendriehoek Noord-Nederland en de concrete, spoorse bereikbaarheidsprojecten zoals opgenomen in het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (Kamerstuk 27 658, nr. 43) heb ik, met instemming van de regio, ProRail gevraagd een nadere scope-uitwerking te maken. Hierin diende ProRail de doelstellingen van de Motie Koopmans in samenhang te bezien met de concrete RSP-projecten partiële uitbreiding Leeuwarden–Groningen en de stations Assen Zuid en Leeuwarden Werpsterhoek.

Zoals ook besproken tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT voorjaar 2009 (zie mijn brief aan de Tweede Kamer met kenmerk VenW/DGMO-2009/4109 van 17 juni 2009) blijkt dat reistijdversnelling op het traject Zwolle–Groningen alleen mogelijk is indien het probleem met het goederenvervoer structureel opgelost zou worden. Gegeven de huidige regels inzake de capaciteitsverdeling personen- en goederenvervoer zouden goederenvervoerders kunnen weigeren om niet-commerciële stops te maken. De regio heeft er tijdens het Bestuurlijk overleg MIRT voor gepleit een oplossing te zoeken in de regelgeving. In het onlangs gepresenteerde kabinetsstandpunt over de Evaluatie Spoorwetgeving wordt aan de capaciteitsverdeling personen- en goederenvervoer aandacht besteedt.

De stand van zaken is dat de scope-uitwerking nagenoeg is afgerond. De eerste resultaten zijn inhoudelijk gepresenteerd aan de drie noordelijke provincies en Overijssel, de vervoerders (NS, Arriva) en aan mijn ministerie. In de komende periode zullen op basis van de doelstellingen van de Motie Koopmans één of meerdere mogelijke investeringspakketten worden samengesteld die kunnen rekenen op de instemming van de regio. Naar verwachting kan definitieve besluitvorming hierover dan ook in het Bestuurlijk Overleg over het MIRT in het najaar van 2009 plaatsvinden. Ook zal ik dan de Tweede Kamer informeren.

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