

Vergaderjaar 2009–2010

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 203

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 oktober 2009

Hierbij reageer ik op mijn toezegging tijdens het AO van 2 april 2009 (Kamerstuk 31 700 XII, nr. 63) om in te gaan op de motie van de heer Roemer (nummer 31 700A-56).

De SP heeft in het plan «Beter vervoer per trein» nadrukkelijk een Noord-zuidverbinding via de Maaslijn opgenomen. Citaat: «*Sommige trajecten in Nederland zijn nu nog enkel spoor, terwijl er grote kansen liggen indien dit spoor verdubbeld wordt. Een voorbeeld is de Maaslijn tussen Nijmegen en Roermond. Dit is nu een trage verbinding met enkel wat stoptreinen. Door deze verbindingen (grotendeels) dubbelspoor te maken en te elektrificeren, kunnen hier ook intercity's rijden, waardoor dit een ideale spoorverbinding wordt tussen Noord- en Zuid-Nederland.*» Tijdens het AO van 2 april jl is door mij toegezegd ook het traject Nijmegen–Zwolle (naast de Maaslijn) te betrekken in de reactie op het voorstel.

In de notitie die als bijlage is bijgevoegd¹, wordt ingegaan op de huidige reismogelijkheden tussen Noord- en Zuid-Nederland, het huidige aantal treinreizigers, de mogelijke groei en tot slot de infrastructurele gevolgen en investeringen die met een eventuele directe treinverbinding samenhangen. Er is overeenkomstig het SP-plan uitgegaan van een directe intercitytrein tussen Noord- en Zuid-Nederland, die rijdt via Noordoostelijk Nederland (Gelderland en de Maaslijn). Bij de analyse zijn ook de reistijden tussen Zwolle en Nijmegen betrokken, zoals toegezegd in het AO van 2 april jl.

NS heeft de huidige marktomvang en de mogelijke groei ingeschat met een door een extern bureau geaudit model. Op basis van gegevens van NS en ProRail trek ik de volgende conclusies.

Er is sprake van ca. 800 dagelijkse treinreizen tussen Noord/Noordoostelijk en Zuid Nederland, die baat hebben bij een eventuele directe treinverbinding. Een eventuele rechtstreekse treinverbinding leidt als gevolg van de kortere reistijd en het feit dat niet meer hoeft te worden overgestapt, tot

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

een groei van mogelijk 200 reizen per dag. Een kostendekkende exploitatie voor een treindienst van ca. 1000 treinreizen per dag is niet realistisch. Ter vergelijking: bestaande intercitylijnen vervoeren in de regel tienduizenden reizigers per dag.

De reistijdwinst (met name door het wegvallen van overstappen) en het kunnen realiseren van groei is alleen realistisch als er forse investeringen worden gedaan bovenop het lopende planstudie- en realisatieprogramma spoor. Bij de onderzochte rechtstreekse treindienst, die rijdt naast het overige bestaande treinverkeer, liggen de kosten ruwweg in de orde van € 1 à 1,6 mld, exclusief eventuele uitstralingseffecten.

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer worden planstudies verricht om hoogfrequent spoorvervoer op een aantal corridors mogelijk te maken. Onderdeel van de ambities van PHS zijn kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen (zoals aangegeven in de beleidsbrief van 19 november 2007). Ook worden er maatregelen uitgewerkt voor het spoorvervoer in Noord Nederland; hiervoor is € 160 mln beschikbaar (motie Koopmans TK 27 658, nr. 41).

Via deze maatregelen en een dienstregelingsontwerp op basis van PHS, is het streven de reistijden vanuit Utrecht naar Zuid Nederland na invoering van PHS waar mogelijk te verkorten. Met dit pakket wordt zodoende ook de reistijd tussen Noord- en Zuid-Nederland waar mogelijk verkort.

Het geheel overziend zie ik in de analyse zoals gevraagd door de motie Roemer 31 700A-56 en gelet op de reeds lopende projecten en planstudies geen aanleiding om een rechtstreekse treinverbinding Groningen—Maastricht verder uit te werken.

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