

Van: Frank Menger

Onderwerp: Noord-Nederland buitengesloten bij Programma Hoogfrequent Spoor; gevolgen?

Datum: dinsdag 6 februari 2018 13:21:17

Bijlagen: [volgende-phs-corridors.pdf](#)

Geachte leden van raden en Staten,

Lijkt het erop als ik zo tussen de regels doorlees dat de NS tevreden is met het aantal Noordelijke reizigers op de lijnen naar de Randstad? Verder dit betekent nogal wat voor het investeringsprogramma in de beide hoofdspoorlijnen die 'helaas' onder de NS concessie vallen.

Voor u moet door allerlei ontwikkelingen ook wel duidelijk zijn geworden dat de NS in onze regio erg moeilijk doet over bepaalde investering in onze regio; Helemaal interessant als u eens de tijd neemt om te gaan lezen via de volgende link: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/spoor/spoorboekloos-reizen> Over spoorboekloos reizen. De achtergrondstudies zijn vele maar erg interessant om te zien. Dit ook met betrekking tot het goederenvervoer per spoor. Dan valt blijkbaar op dat een bepaalde regio niet of onvolledig meegenomen wordt in dit soort studies.

De afgelopen jaren heb ik geen enkele keer schriftelijke vragen hierover gezien hoe Noord-Nederland vindt dat zij aan moet sluiten op dit project? Plus hoe de goederenstromen vanuit de industrie beter op de trein en binnenvaart kan dan per vrachtwagen.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons Kenmerk

IENW/BSK-2018/17484

Datum 31 januari 2018
Betreft Volgende PHS-corridors

Geachte voorzitter,

Met ingang van de dienstregeling 2018 rijdt er tussen Amsterdam en Eindhoven elke tien minuten een intercity en rijden er in de spitsrichting tussen Utrecht en Houten Castellum zes sprinters. De testdagen ter voorbereiding op de dienstregeling 2018 zijn positief verlopen en ook de eerste resultaten in december en januari van de nieuwe dienstregeling 2018 zijn positief. Er is meer zitplaats en reisgemak voor reizigers, zonder dat de betrouwbaarheid wordt aangetast.

Hiermee is een eerste concrete stap gezet van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Binnen PHS is voorzien dat er in de toekomst, zodra het op de infrastructuur mogelijk is, ook op andere corridors meer reizigerstreinen gaan rijden en er meer ruimte voor het goederenvervoer zal worden geboden. Uit de vervoersprognoses en de Nationale markt- en capaciteitsanalyse (NMCA) blijkt ook dat deze extra treinen hard nodig zijn om overvolle treinen te voorkomen. Met deze brief informeer ik u over het vervolg richting een PHS-dienstregeling.

Volgende corridors

NS en ProRail hebben in beeld gebracht waar de toenemende vervoersvraag aanleiding geeft voor een frequentieverhoging en op welk moment dat mogelijk is gezien de infrastructuur die beschikbaar is en komt. Zowel op de corridor Schiphol – Utrecht – Nijmegen als Breda – Eindhoven zal de vervoersvraag de huidige vervoerscapaciteit gaan overstijgen. Om overvolle treinen te voorkomen en bestaande en toekomstige reizigers een comfortabele en betrouwbare reis te kunnen bieden is een frequentieverhoging noodzakelijk.

Na de indienstelling van enkele cruciale infrastructuurprojecten noodzakelijk voor onder meer PHS, waaronder het project Driebergen Zeist, kunnen vanaf eind 2021 een 5^e en 6^e intercity tussen Schiphol – Utrecht – Arnhem gaan rijden. Vanaf eind 2024 kunnen een 3^e en 4^e intercity tussen Breda en Eindhoven gaan rijden. De noodzakelijke infrastructuur voor het kunnen rijden van extra sprinters zal later gereedkomen.

Het definitieve besluit over de frequentieverhogingen wordt genomen in het kader van het capaciteitsverdelingsproces van ProRail dat ongeveer anderhalf jaar voor de implementatie van de dienstregeling start en de daadwerkelijke beschikbaarheid van de benodigde infrastructuur.

Verbetermaatregelen

Voor de frequentieverhoging op de corridor Amsterdam – Eindhoven is via het programma Beter en Meer geïnvesteerd in verbetermaatregelen om de betrouwbaarheid te vergroten. Om te bepalen of en welke verbetermaatregelen nodig zijn voor een succesvolle frequentieverhoging op de volgende corridors zijn de prestaties van alle operationele domeinen geanalyseerd voor beide corridors. Te denken valt aan het inzetten van sensoren om storingen sneller op te merken of te voorkomen en specifieke training van personeel. Hieruit zijn verbetermaatregelen geïdentificeerd waarbij ook de ervaringen van doorgevoerde maatregelen op de corridor Amsterdam – Eindhoven zijn benut. Een deel van de verbetermaatregelen zullen ook een breder landelijk effect hebben en zijn daarmee dus van belang voor het structureel voorbereid zijn op hogere frequenties en het betrouwbaar kunnen rijden van steeds meer treinen.

Voor uitvoering van dit maatregelenpakket in het kader van Beter en Meer is een investering nodig van ongeveer € 70 mln. De bijdrage van NS bedraagt ongeveer € 27 mln. Gezien het belang van een succesvolle frequentieverhoging op beide corridors en het verwerken van het groeiende reizigersvervoer, heb ik besloten de middelen beschikbaar te stellen voor de bijdrage van ProRail aan het maatregelenpakket. Dit betekent dat € 43,3 mln beschikbaar is voor ProRail.

De komende tijd zal het maatregelenpakket uitgewerkt worden tot projectvoorstellen en een implementatieaanpak. Hierbij zal ook worden gekeken of aanvullend op de verbetermaatregelen een aanpassing van ICT-systemen en op termijn extra inzet van interventiepersoneel nodig is. Om de frequentieverhoging mogelijk te maken is het noodzakelijk in 2018 de eerste voorbereidingen te treffen. In 2019 kunnen de eerste maatregelen dan geïmplementeerd worden. Voor reizigers biedt dit - vooruitlopend op de frequentieverhoging – voordelen op het gebied van betrouwbaarheid en punctualiteit.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer