

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 3001

Vragen van de leden **Van Hijum** en **De Rouwe** (beiden CDA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de Hanzelijn* (ingezonden 6 juni 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 29 juni 2011).

#### Vraag 1

Is het waar dat de beoogde tijdwinst voor een reis van Amsterdam naar Zwolle (of andersom) van 15 minuten, die het gevolg zou moeten zijn van de aanleg van de Hanzelijn, wellicht niet wordt bereikt?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

De verwachting is dat de reistijden, zoals genoemd in de referentie, op het moment van opening van de Hanzelijn nog niet kunnen worden gehaald. NS heeft aangegeven te verwachten dat, afhankelijk van een aantal hierna te noemen keuzes, de reistijd tussen Amsterdam en Zwolle in de dienstregeling 2013 tussen de 7 en 10 minuten verschilt ten opzichte van de tijden die als referentie zijn genoemd.

Bij de besluitvorming over de Hanzelijn is een reistijd van 57–58 min. tussen Amsterdam en Zwolle als referentie gehanteerd<sup>2</sup>. In de reactie (d.d. 29 september 2010) van mijn ambtsvoorganger op vragen over snelheidsverhoging op het spoor is aan deze reistijd gerefereerd, met de toevoeging dat hierbij is uitgegaan van InterCity-treinen met maximum treinsnelheden van 160 km/u. Uitspraken over een beoogde tijdwinst zijn uiteraard afhankelijk van de dienstregeling die als vergelijking wordt gehanteerd. Op dit moment start NS conform het reguliere proces de detailuitwerking van de dienstregeling 2013. De Hanzelijn wordt hierin opgenomen. De reistijden die op het moment van opening van de Hanzelijn zullen worden gerealiseerd worden bepaald door de actuele mogelijkheden van de infrastructuur, keuzes in de dienstregelingen, te bedienen stations, te realiseren aansluitingen, type materieel en het daarin toegepaste beveiligingssysteem e.d. Welke reistijden precies in 2013 gerealiseerd gaan worden is gezien het lopende ontwerpproces van de dienstregeling nog niet aan te geven.

<sup>1</sup> de Stentor, 28 mei 2011.

<sup>2</sup> In de trajectnota/MER is bij deze reistijd uitgegaan van 160 km/u op de Flevo- en Hanzelijn en halteringen in Amsterdam Zuid, Almere en Zwolle.

#### Vraag 2

Van welke factoren is het afhankelijk of de beoogde reistijd van 55 minuten ook daadwerkelijk zal worden bereikt?

#### Antwoord 2

Het bereiken van de beoogde reistijd van 55 minuten is afhankelijk van de dienstregeling en de infrastructuur. Op de dienstregeling, en de factoren die daarbij een rol spelen, ben ik bij het antwoord op vraag 1 reeds ingegaan. Hieronder ga ik in op de factor infrastructuur.

Op de corridor Amsterdam–Zwolle zijn twee grote projecten in uitvoering: de Hanzelijn en de korte-termijn-maatregelen op de OV-SAAL corridor.

De Hanzelijn wordt conform de specificaties gebouwd en gecertificeerd opgeleverd als verbinding voor hogere snelheden (max. 200 km/u) tussen Lelystad en Zwolle<sup>3</sup>.

Bij de specificaties voor de korte-termijnmaatregelen in het OV-SAAL project is mede gelet op de reistijden tussen Schiphol en Zwolle. Op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad worden, na ingebruikname van de Hanzelijn, verschillende maatregelen genomen om de reistijd stapsgewijs te verbeteren. Het project OV SAAL Korte Termijn cluster c (op de Zuidtak in Amsterdam) is inmiddels in realisatie en voor het project OV SAAL KT cluster a (op de Flevolijn) is in mei van dit jaar een ontwerp-tracébesluit gepubliceerd. Nog dit jaar zal er een tracébesluit worden vastgesteld. Zoals aangegeven in de brief over OV SAAL van 14 april 2011 zijn de korte termijnmaatregelen in 2015/16 gereed.

Na oplevering van alle korte-termijnmaatregelen zijn er ten opzichte van de dienstregeling 2013 naar verwachting kortere reistijden mogelijk.

#### Vraag 3

Bent u met ons van mening dat de investering in de Hanzelijn van ruim 1 miljard euro een zo groot mogelijk maatschappelijk rendement moet opleveren, onder meer in de vorm van een snellere verbinding van de regio Zwolle en het Noorden met de Randstad? Welk effect heeft een langere reistijd op de kosten-batenverhouding van de investering in de Hanzelijn?

#### Antwoord 3

Ik ben met u van mening dat een investering een zo groot mogelijk rendement moet opleveren. Overigens moet daarbij, naast de destijds gestelde doelen, ook de huidige beleidscontext in acht worden genomen.

In het geval van de Hanzelijn behoorde het bereiken van een snellere verbinding van de regio Zwolle en het Noorden met de Randstad tot de destijds gestelde doelen, alsook het ontlasten van de Gooi- en Veluwelijn, een regionale verbinding tussen Zwolle en Lelystad, een verbinding voor het goederenvervoer naar het noorden en verhoging van de flexibiliteit en betrouwbaarheid van het netwerk. De huidige beleidscontext omvat mede PHS.

Na oplevering van de korte-termijnmaatregelen van OV-SAAL ontstaat een situatie die in principe reissnelheden mogelijk maakt die de eerder genoemde referentie benaderen. De werkelijke te behalen reistijden zijn zoals gezegd afhankelijk van keuzes ten aanzien van het vervoer, waaronder de dienstregeling. Er is daarom naar mijn oordeel geen aanleiding om te veronderstellen dat in de eindsituatie sprake zal zijn van een wezenlijk andere kosten-batenverhouding dan ten tijde van het besluit.

#### Vraag 4

Op welke wijze gaat u bevorderen dat de beoogde reistijd van 55 minuten ook daadwerkelijk wordt bereikt? Wanneer kan de Kamer hierover duidelijkheid verwachten?

#### Antwoord 4

Hiervoor verwijs ik u naar de antwoorden op vraag 1, 2 en 3.

<sup>3</sup> Conform de betreffende Europese regelgeving wordt de Hanzelijn opgeleverd met een ERTMS-beveiligingssysteem, in dit geval als zogenaamde overlay op het ATB-beveiligingssysteem («dual signalling»).