

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 10 december 2024 10:34
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: MIRT / AO Spoor Programma Hoogfrequent Spoor en ERTMS context noordelijke lijnen en Deltaplan Lelylijn + Nedersaksenlijn
Bijlagen: bijlage-1-onderliggende-beslisnota-beantwoording-feitelijke-vragen-11e-vgr-phs.pdf; 2024315564.1 Onderliggende beslisnota Kamerbrief Commissieverzoek feitelijke vragen VGR 21 ERTMS.pdf; beantwoording-vragen-over-berichten-proefbaanvak-ertms-in-zeeland.pdf; bijlage-2-vgr-21-ertms.pdf; bijlage-1-beslisnota-bij-kamerbrief-vgr-21-ertms.pdf; kamerbrief-21e-voortgangsrapportage-ertms.pdf; beantwoording-feitelijke-vragen-elfde-voortgangsrapportage-programma-hoogfrequent-spoorvervoer.pdf; besluit-klacht-arriva-capaciteitsverdeling-noord-nederland-2025.pdf; Meppel _ ProRail04122024.pdf
Categorieën: [REDACTED]

Geachte leden van Staten en gemeenteraden,

Dit zijn voor u relevante stukken aangezien het dossier ERTMS ook op de noordelijke spoorlijnen gaat spelen. En het Programma Hoogfrequent Spoor hoort u te lezen met het Deltaplan voor het Noorden met de Lelylijn en Nedersaksenlijn in uw achterhoofd. Waarbij daar zeker de vraag hoort: waarom wordt Noord-Nederland uitgesloten van deelname in welke vorm dan ook? Dit heeft zeker met de houding van Prorail te maken ten opzichte van het landsdeel Noord. In deze context moet u het persbericht van Prorail over Arriva erbij nemen: <https://www.prorail.nl/nieuws/arriva-klacht-tegen-prorail-deels-gegrond-verklaard> + https://www.acm.nl/nl/publicaties/besluit-klacht-arriva-capaciteitsverdeling-noord-nederland-2025?utm_source=nieuwsbrief&utm_medium=email&arguments_sanitized=%2BLZHk0DiHnXaaA%3D%3D + <https://www.acm.nl/system/files/documents/besluit-klacht-arriva-capaciteitsverdeling-noord-nederland-2025.pdf>

- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2024/11/13/beantwoording-feitelijke-vragen-elfde-voortgangsrapportage-programma-hoogfrequent-spoorvervoer>
- <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/beleidsnotas/2024/11/13/bijlage-1-onderliggende-beslisnota-beantwoording-feitelijke-vragen-11e-vgr-phs>



Een ander deel is binnen het Programma Hoogfrequent Spoor de noordelijke flessenhals Zwolle - Meppel: <https://www.prorail.nl/nieuws/maatregelen-moeten-problemen-rondom-bottleneck-meppel-tegengaan> en <https://www.prorail.nl/projecten/verkenning-maatregelen-meppel>. Want er zijn meer maatregelen nodig tussen Zwolle. Aangezien de flessenhals zich uitstrekt tot aan station Assen. Op de andere spoorlijnen onder Zwolle is 4 sporen breed bij stations de norm. Perrons waar de sprinter / stoptrein kan staan en ruimte voor Intercity is om in te halen. Dit ontbreekt bij station Hogeveen en station Beilen. Pas bij Assen kan het weer. Dus het huidige ontwerp staat de frequentie van 4 IC- en 4 stoptreinen per uur per rijrichting tegen tussen Groningen en Zwolle. Voor het spoor Leeuwarden - Zwolle geldt hetzelfde.

Ook ontbreekt ERTMS op beide baanvakken op advies van Prorail aan het ministerie. Nu de noordelijke lijnen het wel krijgen en het ook al op de Hanzelijn ligt? Waarom wordt dit niet gedicht?

Hoop dat u deze informatie nuttig gaat gebruiken richting uw colleges.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]