

Vergaderjaar 2009–2010

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 204

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 november 2009

Bijgaand ontvangt u de derde voortgangsrapportage over de Kabinetsambities Spoor.¹ Het doel van deze rapportage is de Tweede Kamer te rapporteren over de stand van zaken van het Actieplan Groei op het Spoor, dat betrekking heeft op de ambities voor de korte termijn, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voor de middellange termijn en het project OV SAAL.

In het Algemeen Overleg d.d. 23 januari 2008 (28 642/23 645, nr. 27) is toegezegd uw Kamer tweemaal per jaar over de voortgang van de spoorambities te informeren. Voor zowel OV-SAAL, het Actieplan Groei op het Spoor als het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer constateer ik dat er met veel enthousiasme aan wordt gewerkt door zowel de sector als andere betrokken partijen en geeft de voortgangsrapportage het volgende beeld.

Actieplan Groei op het Spoor

Het vervoer per spoor is gegroeid in de eerste helft van 2009 (1,2%), maar als gevolg van de economische teruggang minder dan in voorgaande jaren. Het autoverkeer is in de eerste helft van 2009 gedaald. Het marktaandeel van de trein is daarmee toegenomen ten opzichte van de auto. De uitvoering van het Actieplan Groei op het spoor ligt op schema. Bij een aantal maatregelen zullen de uitgaven naar verwachting lager uitvallen dan begroot. Dit biedt financiële ruimte, die ik met extra maatregelen zal invullen. In de midterm review van het Actieplan, waarover ik u begin 2010 zal informeren, wordt uitgebreider stilgestaan bij de achterblijvende groei en de mogelijkheden om extra maatregelen uit te voeren.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

De verschillende onderzoeken die onderdeel uitmaken van de PHS planstudies lopen conform planning. De goederenvervoeranalyse is geactualiseerd en bij de personenvervoer-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

analyse is gebruik gemaakt van een nieuw ontwikkeld vervoersmodel. Beide analyses zijn gedeeld met stakeholders en leiden niet tot nieuwe uitgangspunten voor PHS op basis van de LMCA Spoor. Uit de goederen-scenario's volgt dat in alle scenario's het goederenvervoer per spoor na 2020 in meer of mindere mate blijft groeien.

In de nieuwe scenario's varieert de omvang in 2020 van 66 tot 102 miljoen ton. Voor het hoofdrailnet laten de prognoses een reizigersomvang in 2020 zien van 21,5 miljard reizigerskilometers (voor de variant «6/maatwerk») tot 22,2 miljard reizigerskilometers (voor de variant «6/6»).

ProRail legt de laatste hand aan de capaciteitsanalyse. Hierin worden de kansrijke goederenrouteringsvarianten gecombineerd met de personenvervoervarianten 6/maatwerk en 6/6 op de planstudiecorridors. Het betreft een integrale capaciteitsanalyse, waarbij ook rekening wordt gehouden met benutting, beheer en onderhoud, externe effecten, etc..

OV SAAL

Zoals toegezegd rapporteer ik u in de voortgangsrapportage ook over het project OV SAAL.

Dit project kent een drietal onderzoeksfasen:

- Een planstudie traject voor de maatregelen op de korte termijn;
- Een studie naar de maatregelen op de middellange termijn, gericht op een planstudie besluit over een (no regret) pakket maatregelen;
- Een verkenning naar de oplossingsrichtingen voor de lange termijn, gericht op besluiten over de oplossingsrichting waaronder een principebesluit over een IJmeerverbinding. Deze besluiten worden voorbereid in het zogeheten RAAM traject (Rijksbesluiten Amsterdam Almere Markermeer).

De planstudie naar de korte termijn maatregelen is goed op weg. Voor deze planstudie worden twee tracébesluiten genomen, één ten behoeve van de spooruitbreidingen op de Zuidtak van Amsterdam en één ten behoeve van die op de Flevolijn in Almere. Het Ontwerp Tracébesluit voor de Zuidtak maatregelen is 11 september jl. gepubliceerd. Hierop vindt momenteel inspraak plaats. Het Ontwerp Tracébesluit voor de Flevolijn maatregelen is eind van het jaar voorzien. De inspraak kan dan begin 2010 starten. Voorafgaand daaraan organiseert ProRail nu informatieavonden. De tracébesluiten kunnen in 2010 volgen.

Het doel van de middellange termijn studie is om een pakket maatregelen te definiëren dat in staat is om de capaciteit- en kwaliteitsknelpunten die tot 2020 op het spoor ontstaan op te lossen. De aard en omvang van de maatregelen die hiervoor nodig zijn blijken sterk samen te hangen met de mate waarin goederenvervoer in de SAAL-corridor moet worden gefaciliteerd en met de oplossingsrichtingen die voor de periode na 2020 in beeld zijn. Ik zet er op in om voor het einde van dit jaar het onderzoek naar een (no regret) maatregelenpakket af te ronden, zodat hierover zo spoedig mogelijk in samenspraak met mijn regionale collega's besluitvorming kan plaatsvinden.

Het onderzoek naar de oplossingsrichtingen voor de lange termijn (na 2020) is zowel gericht op het spoor als op andere modaliteiten. De resultaten zijn inmiddels beschikbaar en vormen input voor het RAAM traject, aangezien de besluitvorming over de lange termijn oplossingsrichtingen een grote samenhang kent met een aantal andere projecten in de Metropoolregio Amsterdam (de Schaalsprong van Almere, de Toekomst-agenda Markermeer IJmeer, de préverkenning Almere–Gooi–Utrecht en

de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Lelystad in relatie tot Schiphol). Over het RAAM traject zal ik u afzonderlijk informeren.

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