

Vergaderjaar 2010–2011

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 38

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 april 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft mij op 12 april 2011 verzocht om voorafgaand aan het spoed algemeen overleg Spoor op 14 april 2011 te reageren op de volgende mediaberichten:

- Het voornemen van NS om per 1 augustus 2011 het reizen met korting in de avondspits in te trekken (HP De Tijd, «NS: geen korting meer in avondspits», 8 april 2011);
- De mogelijke bezuinigingen op de plannen om het treinverkeer tussen Schiphol, Amsterdam en Almere (NOS, «Bezuinigingen spoortraject Amsterdam-Almere», 7 april 2011). In verband hiermee hierop infomeer ik u via deze brief over mijn besluit inzake het project OV SAAL.
- Het interview met de nieuwe president-directeur van ProRail, mevrouw Gout-van Sinderen (NRC, «Trein op de eerste plek, daarna komen pas de reizigers», 9 april 2011).

De door uw commissie gevraagde versnelde beantwoording van de Kamervragen van de heer Slob over het bevrozen van het budget voor Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en het ophogen van het budget voor wegenprojecten rond Amsterdam zend ik u met het oog op dit spoed algemeen overleg separaat maar gelijktijdig toe.

Reizen met korting, HP De Tijd

In het artikel op de website van HP De Tijd wordt gesuggereerd dat NS het gebruik van het voordeelurenabonnement verder aan banden wil leggen door geen korting meer te geven in de avondspits.

Zoals u inmiddels uit diverse andere media heeft kunnen vernemen was dit bericht enigszins prematuur en gebaseerd op misverstanden omtrent een toen nog uit te brengen persbericht van NS. In dat persbericht wordt toegelicht dat NS op 8 april 2011 advies heeft gevraagd aan de consumentenorganisaties over haar voorstel tot een nieuwe abonnementstructuur.

De consumentenorganisaties hebben 6 weken de tijd om een advies uit te brengen.

Ik wil niet teveel treden in dit proces tussen consumentenorganisaties en NS. Wel hecht ik er in voorbereiding op het spoed AO aan te onderstrepen dat er voor de huidige voordeelurenkaarthouders volgens het voorstel niets verandert. Zij houden recht op korting na 9:00 uur en in het weekend. Voor de nieuwe dalurenabonnementen geldt dat niet een spitstarief wordt ingevoerd maar dat de dalurenkorting op andere momenten van de dag wordt geconcentreerd, namelijk doordeweeks voor 6:30 uur, tussen 9:00 uur en 16:00 uur en na 18:30 uur en in de weekenden.

Mogelijke bezuinigingsplannen spoortraject Amsterdam-Almere

Naar aanleiding van berichten over bezuinigingen op dit spoortraject in het NOS journaal is mijn reactie als volgt. Er is geen sprake van bezuinigingen op dit spoortraject, maar juist van investeringen voor deze belangrijke spoorcorridor. Ik wil kijken hoe we de publieke taak van het spoor ook op deze corridor op een kosteneffectieve en passende wijze kunnen invullen. Er zijn in het onderzoek dat sinds midden 2010 is uitgevoerd, diverse kansrijke opties naar boven gekomen om binnen het taakstellende budget hoogfrequent spoorvervoer op deze groeicorridor mogelijk te maken. Daarbij is volgens het onderzoek voor de verschillende opties het investeringsniveau eveneens verschillend.

Over de resultaten van het onderzoek heb ik woensdag 13 april 2011 met de regionale bestuurders bestuurlijk overleg gevoerd; tevens is de afgelopen periode overleg gevoerd met de spoorsector. Hierbij heb ik met de betrokkenen gekeken naar vervoerwaarde, de kosten en de MKBA die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen.

In het vervolg van deze brief vindt u nadere informatie over het besluit dat op 13 april 2011 na overleg met de regio en de spoorsector is genomen besluit over de invulling van de middellange termijn voor OV SAAL en de laatste stand van zaken van OV SAAL.

OV SAAL korte termijn en middellange termijn

Zoals aangegeven in de vijfde voortgangsrapportage van PHS en OV SAAL van 11 maart 2011 (kamerstuk 32 404, nr. 35) is de afgelopen periode overleg gevoerd over de invulling van de middellange termijn van het project Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV SAAL). Op 13 april 2011 heb ik een afrondend bestuurlijk overleg gevoerd om te komen tot besluitvorming naar aanleiding van de definitieve onderzoeksresultaten van de planstudie naar de middellange termijn.

Stand van zaken korte termijn (2015/2016)

Over de maatregelen voor de OV SAAL corridor op de korte termijn is reeds besloten. Het Tracébesluit voor verbeteringen op de Zuidelijk tak Amsterdam is in mei 2010 vastgesteld. De realisatiefase is gestart. Zeer binnenkort kan de eerste schop de grond in, zodra de voorbereidende werkzaamheden zijn afgerond. Na uitvoering van deze maatregelen is er vanaf 2016 integrale viersporigheid beschikbaar tussen Schiphol en de Utrechtboog en zijn de aansluitingen bij Riekerpolder en de Utrechtboog zodanig ingericht dat treinen elkaar niet meer in de weg zitten. Hierdoor wordt de capaciteit, kwaliteit en betrouwbaarheid van de treindienst van en naar Schiphol en de Amsterdamse Zuidas vanuit Flevoland, 't Gooi en Utrecht verbeterd.

Op 29 maart jl heb ik het OTB Flevolijn getekend, dat 14 april 2011 wordt gepubliceerd. Ik streef er naar het Tracébesluit in oktober te nemen.

Met het pakket korte termijnmaatregelen is een investering van in totaal ca. € 900 mln gemoeid. Daarmee is verzekerd dat de verwachte groei van het aantal treinreizigers door de opening van de Hanzelijn en door de ruimtelijke ontwikkelingen in deze corridor de komende periode kan worden opgevangen met een goed en passend aanbod van treindiensten. Het aantal treinen tussen Almere en Amsterdam/Schiphol zal tot 2016 ten opzichte van nu stapsgewijs in totaal met 50% toenemen: van 8 naar 12 treinen per uur en richting.

De bereikbaarheid van de corridor zal tevens worden vergroot door de uitbreiding van de weg A1/A6/A9. Zoals bekend heb ik het Tracébesluit voor deze weguitbreidingen 21 maart 2011 genomen (kamerstuk 31 089, nr. 82). De oplevering van de weguitbreiding is, zoals aangegeven in het MIRT 2011, in delen gepland en zal in 2020 zijn afgerond.

Ik ben daarmee voor zowel weg als spoor bezig een adequaat antwoord te geven op de toenemende mobiliteitsvraag in dit deel van de Noordvleugel van de Randstad in de komende periode.

OV SAAL middellange en lange termijn

Als vervolg op de genoemde korte termijnmaatregelen OV SAAL is er sinds de voorkeursbeslissing van PHS van juni 2010 gestudeerd op mogelijkheden om voor de middellange termijn invulling te geven aan hoogfrequent spoorvervoer binnen het taakstellende budget. De onderzoeken geven – in tegenstelling tot de situatie in 2010 ten tijde van de voorkeursbeslissing van PHS – nu wél concreet zicht op mogelijkheden om te komen tot hoogfrequent spoorvervoer op deze drukke en complexe corridor. De eindrapportage van de middellange termijn (2020) is bijgevoegd.¹

Op basis van de onderzoeken is in het bestuurlijk overleg van 2 februari 2011 en 13 april 2011 geconstateerd dat er twee kansrijke varianten zijn voor hoog-frequent spoorvervoer. Inzet is om op zoveel mogelijk relaties zowel directe verbindingen als ook hoge frequenties aan te kunnen bieden. Binnen de kaders van capaciteit, kwaliteit en budget komen de volgende varianten naar voren:

- Een variant in een corridormodel met een 10-minutendienst op alle Intercity- en Sprinterverbindingen binnen de OV-SAAL-corridor incl. de Gooilijn waarbij een deel van de relaties alleen door middel van een (hoogfrequente) overstap in Weesp wordt aangeboden. Daartoe stoppen alle treinen in Weesp; dit is variant C uit de rapportage; benodigde investering: € 346 mln;
- Een variant op basis van een 10-minutendienst waarbij op alle Intercity- en Sprinterrelaties directe verbindingen worden aangeboden maar deels wel met een lagere frequentie; dit is variant E» uit de rapportage; benodigde investeringen € 654 mln (excl. € 84 mln voor inhaling Almere Poort, te financieren van uit het Herstelplan spoor 2^e fase).

De genoemde investeringen zijn gebaseerd op een integrale capaciteitsanalyse, zodat ook overige maatregelen (zoals onder meer geluid, veiligheid en transfer) zijn meegenomen, overeenkomstig de werkwijze bij PHS. De bedragen zijn inclusief btw en gebaseerd op prijspeil 2010.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Op basis van de onderzoeksresultaten en na de overleggen met de spoorsector hierover constateer ik, dat met de korte termijn maatregelen

voldoende vervoerscapaciteit en -kwaliteit kan worden geboden tot en met 2020 (en enkele jaren daarna). Dit doordat vanaf 2016 in de spits 12 treinen per uur per richting tussen Flevoland en Amsterdam/Schiphol gaan rijden in plaats van de huidige 8 treinen.

Besluit Bestuurlijk Overleg 13 april 2011

In het bestuurlijk overleg van 13 april 2011 en naar aanleiding van de gesprekken met de spoorsector over de definitieve onderzoeksresultaten, is mij duidelijk gebleken dat de nu voorliggende kansrijke varianten voor hoogfrequent spoorvervoer niet los te zien zijn van de lange termijn. In het kader van de lange termijn wordt gestudeerd op drie metroalternatieven voor een IJmeerlijn en wordt tevens een lange termijn beeld uitgewerkt voor de bestaande spoorverbinding over de Hollandse brug, zoals besproken in het AO RRAAM van 17 november 2010. In 2012 kunnen hier besluiten over worden genomen. In het geval van een IJmeerlijn, danwel de keuze voor verdere uitbreiding van de bestaande spoorverbinding, is de vraag welke variant (C of E») de beste stap is op weg naar de lange termijn.

Gezien de genoemde onderzoeksresultaten en de nog lopende studies naar de lange termijn, heb ik met de regionale bestuurders het volgende besloten:

- de exacte invulling voor de middellange termijn te koppelen aan het besluit over de lange termijn, dat uiterlijk eind 2012 genomen zal worden. Dit past bij de gewenste planning om de maatregelen voor de middellange termijn in 2020 op te kunnen leveren.
- op deze wijze een goede integrale afweging te maken op basis van de optimalisatie van de IJmeerverbinding, de uitwerkingen voor de spoorverbinding via de Hollandse Brug voor de lange termijn én de stap die op de middellange termijn wordt gezet; eind 2012 wordt bezien welke van de varianten C of E» voor de middellange termijn het beste aansluit bij het beeld voor de lange termijn

Tot aan het besluit eind 2012 zal ik het budget gereserveerd houden.

«Variant C en variant E» zullen als twee mogelijke alternatieven voor de middel-lange termijn ten grondslag worden gelegd aan de verdere uitwerkingen voor de lange termijn.

Hiermee is in mijn ogen een verantwoorde keuze gemaakt passend bij de vraag naar voldoende capaciteit en een goede kwaliteit op alle termijnen in deze corridor. Deze keuze wordt ook door NS en ProRail gesteund.

Interview mevrouw Gout

Ik heb sinds mijn aantreden binnen en buiten de Kamer steeds aangegeven dat ik het van groot belang vind dat de vervoerder en de beheerder in hun handelen meer de reiziger centraal stellen, en daarbij scherp en klantgericht te werk gaan. Dat betekent een goede informatievoorziening, een robuust en betrouwbaar systeem van vervoer per spoor. De afspraken hierover zijn helder, en daarop zal ik ProRail ook aanspreken. Ik heb van de president directeur van ProRail in een telefonisch onderhoud begrepen dat zij deze lijn onderschrijft.

Een belangrijke opdracht voor mevrouw Gout is om de gewenste cultuur-verandering binnen ProRail te bewerkstelligen zodat de focus van het bedrijf meer op de reizigers komt te liggen. Dit betekent dat zij de interne organisatie en de medewerkers van ProRail zal moeten motiveren om de problemen op te lossen en de klanten goed spoorvervoer te

bieden. Een dergelijke cultuurverandering kost nu eenmaal tijd. Mevrouw Gout weet dat ik van haar verlang dat dit met ambitie en urgentie wordt opgepakt zodat stapsgewijs verbeteringen worden gerealiseerd. Hier heb ik ook met haar over gesproken en zij deelt deze ambitie volledig. Daar waar concrete afspraken met ProRail en NS zijn gemaakt, zoals bijvoorbeeld voor «winterhard spoor», «overdracht reisinformatie naar NS» en «nieuwe KPI's», verwacht ik dat deze nog dit jaar zullen worden nagekomen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus