

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

768

Vragen van het lid **Van der Graaf** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Intercity tussen Amersfoort en Amsterdam wordt geschrapt: voortaan met de sprinter»* (ingezonden 9 oktober 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 november 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 623.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Intercity tussen Amersfoort en Amsterdam wordt geschrapt: voortaan met de sprinter»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Waarom is ervoor gekozen deze intercitylijn te schrappen, terwijl u eerder heeft aangegeven dat Amersfoort een belangrijke stad in het spoornetwerk is en dat «de verbinding tussen Amersfoort en Amsterdam van groot belang is om het groeiend aantal reizigers op te vangen»?

Antwoord 2

Het nieuwe dienstregelingsmodel voor OV SAAL doet niets af aan het belang van Amersfoort in het spoornetwerk. Ik heb uw Kamer op 26 april 2019 geïnformeerd² over het gegeven dat het in 2013 beoogde dienstregelingsmodel Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (SAAL) om hoogfrequent treinen te rijden helaas niet maakbaar is. In samenwerking met de Metropoolregio Amsterdam, ProRail en vervoerders is gezocht naar een maakbaar dienstregelingsmodel binnen de kaders van het programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS). Er is een maakbaar dienstregelingsmodel gevonden dat hoogfrequent treinen aanbiedt, toekomstvast is en past binnen de kaders van PHS. In dit model rijden Sprinters en Intercity's deels gescheiden zodat er geen inhaling hoeft plaats te vinden en het verschil in rijsnelheid kleiner is. Dit model kent

¹ Website Algemeen Dagblad, 7 oktober 2020 (<https://www.ad.nl/amersfoort/intercity-tussen-amersfoort-en-amsterdam-wordt-geschrapt-voortaan-met-de-sprinter-a7f00810/>)

² Kamerstuk 32 404, nr. 92

een andere samenstelling van treinen richting Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid, die onder andere ook gevolgen heeft voor Amersfoort. Intercity's vanuit Amersfoort rijden in dit nieuwe OV SAAL model 4 keer per uur naar Amsterdam Zuid en Schiphol in plaats van om en om 2 keer per uur naar Amsterdam Centraal en 2x per uur naar Amsterdam Zuid en Schiphol (samen ook 4x per uur vanuit Amersfoort). Uit onderzoek is gebleken dat het nieuwe model per saldo meer reizigers uit Hilversum/Amersfoort trekt.

Vraag 3

Hoeveel reizigers zitten er dagelijks in de intercity van Amersfoort Centraal naar Amsterdam Centraal en in de intercity van Almere Centrum naar Amsterdam Centraal?

Antwoord 3

In 2019 zaten er 11.000 reizigers in de Intercity tussen Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal op een gemiddelde werkdag. In 2019 zaten er 9.000 reizigers in de Intercity tussen Almere Centrum en Amsterdam Centraal op een gemiddelde werkdag. Het gaat hier dus om IC-reizigers die reizen op de trajecten Amersfoort Centraal-Amsterdam Centraal (v.v.) of Almere Centrum-Amsterdam Centraal (v.v.). Er is gekozen voor een gemiddelde werkdag in 2019 omdat dit het beste beeld geeft van de reisbewegingen, zonder het effect van Covid-19.

Vraag 4

Heeft u in kaart gebracht welke maatregelen nodig zijn op de infrastructuur om toch de oorspronkelijke doelen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL) te behalen; namelijk zes intercity's en zes sprinters tussen Amsterdam Zuid en Almere, vier intercity's tussen Amsterdam Centraal en Almere, zes sprinters tussen Amsterdam Centraal en Hilversum en behoud van de bestaande intercity's tussen Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal respectievelijk Amsterdam Zuid?

Antwoord 4

Ja, er is in kaart gebracht welke investeringen nodig zijn om het beoogde dienstregelingsmodel OV SAAL uit 2013 te kunnen rijden. Volgens expert inschattingen van ProRail moet er in ieder geval gerekend worden op investeringen van meer dan € 2 miljard. De precieze financiële omvang om de oorspronkelijke doelstelling te realiseren is niet bekend, maar zal in het geheel niet passen binnen de scope, budget en planningshorizon van PHS. Zodoende is er gezamenlijk gezocht naar opties die wel mogelijk zijn binnen de kaders van PHS.

Vraag 5

Klopt het dat met het voorgestelde dienstregelingsmodel veel reizigers 5 tot 10 minuten extra reistijd krijgen per enkele reis en dat reizigers die op Amsterdam Centraal, Almere Centrum of Amersfoort Centraal overstappen om door te reizen naar verder gelegen bestemmingen zelfs met meer dan 15 minuten extra reistijd te maken kunnen krijgen? Kunt u voor de belangrijkste reisrelaties een overzicht geven van de aantallen reizigers die te maken krijgen met extra reistijd en de omvang van deze extra reistijd?

Antwoord 5

Nee, dat klopt niet. In het voorgestelde dienstregelingsmodel reizen er in totaal 70.000 reizigers op de SAAL-corridor. De overgrote meerderheid van deze groep reizigers gaat er in deze voorgestelde dienstregeling op vooruit in termen van deur-tot-deur reistijd. Een veel kleiner deel reizigers die over dit traject reizen, circa 1500 reizigers, ervaren een langere reistijd. Voor reizigers vanuit Amersfoort is er in het nieuwe dienstregelingsmodel sprake van reistijdwinst van 14 minuten naar Amsterdam-Zuid ten opzichte van de huidige dienstregeling. De reistijd van Amersfoort naar Amsterdam Centraal neemt in het voorgestelde dienstregelingsmodel met circa 10 minuten toe ten opzichte van de huidige dienstregeling. De reistijdverbetering naar Amsterdam Zuid is groter dan de reistijdverslechtering naar Amsterdam Centraal. De reistijd vanuit Almere en Lelystad verbetert zowel naar Amsterdam Centraal als naar Amsterdam Zuid ten opzichte van de huidige dienstre-

geling. Voor reizigers vanuit Zwolle en Noord-Nederland die naar Amsterdam reizen geldt een vergelijkbaar beeld. De reistijd van Zwolle naar Amsterdam Zuid wordt 7 minuten korter terwijl de reistijd van Zwolle naar Amsterdam Centraal met 6 minuten toeneemt. Ik heb afgesproken³ met partijen te bekijken of er optimalisaties mogelijk zijn om het aantal benadeelde reizigers te verkleinen. Zie ook mijn antwoord op vraag 11.

Vraag 6

Deelt u de mening dat de intercity en sprinter ieder een eigen vervoermarkt bedienen en dat het daarom onwenselijk is om op de trajecten Amsterdam Centraal-Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal-Almere Centrum alleen te focussen op de sprinter?

Antwoord 6

Bij het bepalen van een maakbaar model is vanzelfsprekend gekeken naar de marktvraag. Duidelijk is dat er dagelijks een grote reizigersstroom vanuit Almere en Amersfoort naar (Groot) Amsterdam is en vice versa. De berekeningen die zijn gedaan voor OV SAAL laten zien dat het gekozen bedieningsmodel het grootste aantal reizigers aantrekt van alle maakbare modellen die voorlagen.

Het gekozen model is dan ook een passende optie voor de vervoermarkt aan de oostkant van Amsterdam. Bovendien is dit model relatief het snelst realiseerbaar gegeven de samenhang van OV SAAL met andere projecten. Het is een nadrukkelijke wens van de betrokken partijen geweest om waar mogelijk binnen de kaders van de financiën en termijn van PHS te komen tot een frequentieverhoging op de SAAL-corridor. Analyses wijzen uit dat meer reizigers de trein nemen vanuit Almere en Amersfoort omdat de deur-tot-deur reistijd al met al verbetert.

Vraag 7

Is onderzocht hoeveel reizigers zullen afhaken op deze twee trajecten en wat dus het verschil is tussen de bruto groei en de netto groei van het aantal reizigers? Zo ja, om hoeveel reizigers gaat dit?

Antwoord 7

Zie mijn antwoord op vraag 5.

Vraag 8

Kunt u aangeven hoeveel extra groei van het aantal reizigers volgens de vervoersmodellen zou zijn gerealiseerd als met het vervoersaanbod wel de oorspronkelijke doelen van PHS waren gehaald?

Antwoord 8

Met het beoogde bedieningsmodel uit 2013 is minder reizigersgroei te verwachten dan bij het bedieningsmodel dat nu is gekozen. Het gekozen dienstregelingsmodel trekt circa 10.000 reizigers meer per werkdag dan het model uit 2013 blijkt uit analyse van ProRail en NS.

Vraag 9

Klopt het dat ook in het nu door u gekozen model sprake blijft van drukke treinen en het vervoersknelpunt rond Weesp dus niet volledig wordt opgelost?

Antwoord 9

In het nu gekozen model is de zitplaatskans bij de drukste sneltrein in de spits krap, maar er is geen sprake van een knelpunt. Met de keuze voor dit model is er geen sprake van vervoerknelpunten rond Weesp.

Vraag 10

Waarom zijn de gemeente Amersfoort en de provincie Utrecht niet bij dit besluit betrokken?

³ Kamerstuk 32 404, nr. 101

Antwoord 10

Het is gebruikelijk om bij een traject van totstandkoming van een dienstregelingsmodel in gesprek te treden met de meest betrokken regionale partijen. In dit geval is voor de OV SAAL corridor altijd contact geweest met de direct betrokken provincies Noord-Holland, Flevoland en ook de Vervoerregio Amsterdam en verschillende gemeenten waaronder Almere en Amsterdam. Contact met andere regio's waarin sprake is van enig effect van de beoogde netwerkwijziging, is niet gebruikelijk in dit soort trajecten. De provincie Utrecht heeft voorafgaand aan besluitvorming informatie ontvangen van de MRA en het Rijk over het dienstregelingsmodel.

Vraag 11

Bent u bereid het schrappen van de intercity Amersfoort – Amsterdam Centraal opnieuw te bepreken bij het landelijke spoortafelgesprek van 4 november over de toekomst van het openbaar vervoer, zodat de regio hier wel kan meepraten?

Antwoord 11

Ik sta voor het zorgvuldig genomen besluit zoals in nauwe samenwerking met vervoerders, ProRail en consumentenorganisaties voor het hoogfrequent rijden van treinen op de SAAL-corridor genomen. In een recent overleg met de regio Utrecht/ Amersfoort is een uitvoerige toelichting gegeven over het dienstregelingsmodel OV SAAL en de wijzigingen voor Amersfoort. Daarbij zijn alle openstaande vragen van de regio beantwoord. Daarnaast blijf ik met betrokken partijen, waaronder Amersfoort, kijken naar mogelijke optimalisaties om het aantal benadeelde reizigers te verkleinen bij inwerkingtreding van de dienstregeling, zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 5. Verdere verbeteringen op deze corridor op de lange termijn onderzoeken we in het kader van het Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV). Graag spreek ik ook met de provincie Utrecht en Amersfoort over het TBOV, zoals bij de landelijke spoortafel op 12 november. Ook daarna blijf ik graag met de regio in gesprek over de wensen en mogelijkheden van het openbaar vervoer.

Vraag 12

Hoe schat u het gevaar in dat hiermee andere landelijke verbindingen maar ook de verbinding naar het oosten en de intercity naar Berlijn onder druk komen te staan?

Antwoord 12

Bij het opstellen van het dienstregelingsmodel is als randvoorwaarde meegenomen dat er sprake moet zijn van een toekomstvast model waarbij de treindienst moet passen binnen kwaliteitscriteria voor reizigerstreinen en goederentreinen. Er is geen sprake van dat de verbinding naar het oosten en de Intercity Berlijn onder druk komt te staan met de keuze voor dit SAAL-model. De verbinding Zwolle – Amsterdam Zuid heeft een kortere reistijd in dit dienstregelingsmodel.

Vraag 13

Hoe past dit besluit bij de noodzakelijke woningbouw en uitbreiding van de stad Amersfoort en het terugdringen van het verkeer op de A1?

Antwoord 13

Voor het SAAL-dienstregelingsmodel is getoetst of het past bij de woningbouw-opgave. Er is onderzocht of de reizigersgroei die voorzien is voor het spoor kan worden gefaciliteerd binnen de planhorizon PHS (2030). Daarbij komt dat, zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 5, het aantal reizigers vanuit Amersfoort naar de regio Amsterdam groeit met het nieuwe dienstregelingsmodel. Hieruit volgt dat de bereikbaarheid van de regio Amsterdam breder dient te worden beschouwd dan enkel de verbinding naar Amsterdam Centraal.