

Vergaderjaar 2019–2020

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 100

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 september 2020

Het OV maakt werk, onderwijs en sociale contacten bereikbaar voor grote stromen reizigers. De bereikbaarheid wordt verder versterkt indien vaak en snel gereisd kan worden in een brede ring, met enkele sterke assen naar de verschillende landsdelen en de landen om ons heen. In de Contourennota Toekomstbeeld OV 2040 (Kamerstuk 23 645, nr. 685) gaf ik daarom aan verder in te zetten op een intensief aanbod van het openbaar vervoer tussen steden zoals Arnhem-Nijmegen, Zwolle, Eindhoven, Breda, Den Haag-Rotterdam, Utrecht en Amsterdam en met verbindingen naar de landsdelen.

Zo'n 2,5 jaar geleden startte de eerste tienminutentrein tussen Eindhoven, Den Bosch, Utrecht en Amsterdam. Het succes van deze snelle en regelmatige treinverbinding blijkt uit de waardering die deze verbinding van de reiziger krijgt. In mijn brief uit januari 2018 (Kamerstuk 32 404, nr. 83) gaf ik aan € 43 mln te reserveren om de verbinding Schiphol – Utrecht – Nijmegen eind 2021 en daarna de verbinding Breda-Eindhoven te verbeteren voor de reiziger. Daarnaast wil ik werken aan een goede internationale bereikbaarheid op de as tussen Den Haag en Brussel. Inmiddels zie ik samen met NS en ProRail kans beide doelen te realiseren en zo met oog op de toekomst in de langere termijn te blijven investeren. Corona stelt ons voor grote uitdagingen op de korte termijn, en we zullen komend jaar ook gaan zien wat het effect is van bijvoorbeeld meer thuiswerken. Daarover is overleg met vervoerders. Over de langere termijn blijven de structurele uitdagingen voor het OV echter groot: de Nederlandse bevolking groeit, en meer mensen trekken naar de steden binnen en buiten de randstad. Doorbouwen aan betere bereikbaarheid blijft nodig, gezien de vitale maatschappelijke functie van het openbaar vervoer.

De corridor tussen Arnhem en Schiphol wordt gereed gemaakt voor het «spoorboekloos» rijden op deze belangrijke as tussen het oosten en het westen van ons land, na de eerdere invoering hiervan in zuidelijke

richting. Dit betekent dat vanaf de dienstregeling 2022 (dus eind 2021) zes in plaats van vier intercity-verbindingen mogelijk zijn tussen Arnhem en Schiphol. Deze extra treinen kunnen ook doorrijden van en naar Leiden, Den Haag en Rotterdam. Nadat de PHS-maatregelen bij Nijmegen zijn afgerond, kan de dienstregeling op de corridor verder worden verbeterd. Daarmee sluit de dienstregeling beter aan de bij de vervoersvraag op de middellange termijn. Zo'n 125.000 reizigers die per gemiddelde werkdag op deze corridor begin dit jaar gebruik maken van de trein, hebben baat bij deze verbetering. Hiervan kunnen 78.000 reizigers (62% van deze totale corridor) profiteren van het doortrekken van de hoogfrequente verbinding van Schiphol via Den Haag naar Rotterdam. Voor hen betekent dit meer zitplaats, ruimte en reisgemak zonder dat de betrouwbaarheid wordt aangetast.

Deze extra intercitytreinen zullen dan ook gaan rijden op het druk bereden spoor tussen Den Haag en Rotterdam. Dit vereist een tijdige keuze ten aanzien van de capaciteit die nu op dat traject benut wordt om vier keer per dag de IC Brussel te laten rijden. Om deze twee naast elkaar te laten rijden is onvoldoende ruimte op het spoor. Ik hecht aan zowel de verbeterde bereikbaarheid voor binnenlandse reizigers, als een hoogwaardige internationale bereikbaarheid van Den Haag. Met de gemeente Den Haag is daarom overeengekomen dat NS vanaf dienstregeling 2022 Den Haag met twee treinen per uur per richting extra aandoet, en de IC Brussel dan niet langer zoals nu vier keer per dag en per richting Den Haag rechtstreeks aandoet.

Randvoorwaarde voor mij is dat de reistijd tussen Den Haag en Brussel korter wordt dan de reistijd van de huidige directe trein. Reizigers tussen Den Haag en Brussel kunnen reizen via een sneller alternatief met een overstap in Breda of Rotterdam. De internationale reiziger van Den Haag naar Brussel kan daartoe gedurende de looptijd van de concessie voor het Hoofdrailnet (dus tot en met eind 2024) gebruik maken van een verbeterde, snelle en gemakkelijke cross-platformoverstap aan de overzijde van het perron in Rotterdam of Breda op de IC Brussel. NS zal in overleg met de gemeente Den Haag, de internationale reiziger per spoor van en naar Den Haag hierover goed informeren. Tot slot, zullen NS en de gemeente Den Haag mogelijkheden in kaart brengen om de internationale bereikbaarheid van Den Haag op de korte en middellange termijn te optimaliseren, met name in de oostelijke richting.

Met bovengenoemde afspraken blijft de internationale bereikbaarheid van Den Haag gewaarborgd, inclusief de verbetering daarvan. Daarnaast zal hiermee voor de internationale reiziger tevens de frequentie worden verhoogd waarmee de IC Brussel Amsterdam aandoet. In plaats van het huidige bedieningspatroon van de IC Brussel (twaalf keer per dag vanuit Amsterdam, vier keer vanuit Den Haag), zal de IC Brussel vanaf 2022 zestien keer per dag vanuit Amsterdam rijden.

Tot slot

Met de corridors Amsterdam-Eindhoven, Arnhem-Utrecht-Schiphol en Schiphol-Leiden-Den Haag-Rotterdam krijgt de in 2018 aan uw Kamer aankondigde impuls concreet vorm. Hiermee realiseer ik een belangrijk deel van de stedenring uit het Toekomstbeeld OV 2040 en tijdig een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Ik heb ProRail en NS gevraagd om in dat kader verder te blijven kijken naar verbetermaatregelen voor de Brabantroute en

eventuele andere PHS-corridors. Ondanks de moeilijke en uitdagende omstandigheden moeten we tegelijkertijd blijven werken aan structurele uitdagingen en kansen zoals geschetst in het Toekomstbeeld OV 2040.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer