

Vergaderjaar 2019–2020

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 97

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 februari 2020

Door uw Kamer is de motie van de leden Amhaouch en Schonis¹ aangenomen die verzoekt om een gedegen onderzoek te doen op welke wijze een sluitend plan zou kunnen worden gerealiseerd via materieel, infrastructuur en innovatieve ideeën op het gebied van capaciteit op het spoor en de Kamer hier in het voorjaar van 2020 over te informeren. Met deze brief geef ik hier invulling aan.

Ontwikkelingen

In 2010 is met de voorkeursbeslissing van het programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS) een grote stap gezet ten aanzien van de capaciteit op het spoor. Dit programma is in uitvoering en heeft in 2018 onder andere al geleid tot succesvolle introductie van de tienminutentreinen op de corridor Amsterdam–Utrecht–Den Bosch–Eindhoven. De komende jaren volgen meer corridors. De ontwikkelingen hebben sinds 2010, de voorkeursbeslissing van PHS, niet stilgestaan. Op een aantal plekken rijden nu al meer treinen dan toen voorzien, maar er is ook een aantal plekken waar is gekozen voor een andere lijnvoering. De oorzaken hiervan zijn tweeledig. De markt heeft zich anders ontwikkeld dan 10 jaar geleden verwacht. Daarnaast worden enkele uitgangspunten die aan de capaciteitsanalyse van 10 jaar geleden ten grondslag lagen in mindere mate gerealiseerd. Dit gaat bijvoorbeeld over de mogelijkheden om halteertijden van treinen bij stations te verkorten.

Zowel uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse van 2017 als uit recente studies van ProRail blijkt dat de ontwikkelingen in delen van het land ervoor zorgen dat de spoorcapaciteit zoals nu voorzien ontoereikend is om het gewenste aantal treinen te rijden. Om aan te sluiten bij de behoefte van de reizigers zou met een slimme aanpassing van de lijnvoering de beschikbare spoorcapaciteit beter kunnen worden benut.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 875.

Door middel van enkele kleine infrastructurele maatregelen kan op termijn op meerdere trajecten de frequentie worden verhoogd. Zo is dit jaar een 5^e en 6^e intercity tussen Amersfoort en Utrecht gaan rijden en rijdt er een extra spitspendel tussen Utrecht en Harderwijk. De recente inzichten vanuit ProRail en vervoerders sluiten aan bij de ontwikkelrichtingen die zijn opgenomen en verder worden uitgewerkt in het Toekomstbeeld OV.

Aanpak richting 2030

De motie vraagt om inzicht te geven in de effecten en kosten ten aanzien van een sluitend plan van de capaciteit op het spoor. Samen met ProRail en vervoerders heb ik bekeken wat op het Nederlands spoor mogelijk is om het groeiende gebruik op het spoor richting 2030 zo goed mogelijk te faciliteren. Dit bestaat grofweg uit drie onderdelen waarbij in de onderdelen aandacht is voor de combinatie tussen infrastructuur en materieel:

- Uitvoeren bestaande MIRT-programma (o.a. PHS, Zwolle-Herfte en ERTMS)
- Inzet op spitsmijding zoals de onderwijsaanpak
- Gericht investeren in enkele aanvullende infrastructurele maatregelen.

Over de uitvoering van het bestaande MIRT-programma en de onderwijsaanpak bent u in het najaar met de MIRT-brief² geïnformeerd. In het BO MIRT najaar 2019 zijn onder andere afspraken gemaakt over uitvoering van het spoorprogramma Noord-Nederland en de voorkeursbeslissing bij de multimodale knoop station Schiphol. Ten aanzien van de onderwijsaanpak wordt dit jaar per regio een actieplan opgesteld. In deze brief ga ik specifiek in op de mogelijkheden voor enkele aanvullende investeringen in infrastructurele maatregelen.

ProRail maakt onderscheid tussen twee werkstromen richting 2030. De eerste zichthorizon kijkt zo'n 5 tot 7 jaar vooruit (middellange termijn). ProRail heeft samen met de vervoerders een planning gemaakt van de gewenste aanvullingen in het treinproduct van de reiziger. Dit kan gaan om extra treinen, inzet van langere treinen of inzet van nieuw materieel. In de studie is bekeken wat hiervan de effecten zijn op de infrastructuur. Om de mogelijke stappen te zetten zijn soms (kleine) infrastructurele maatregelen noodzakelijk, met name in de tractie- en energievoorziening. In de vervoersstudie 2030 is breder gekeken naar de ontwikkelingen en prognoses richting 2030. Hier wordt voorzien dat het treingebruik met name tussen de grote steden verder doorgroeit. Dat leidt tot een aantal mogelijke scenario's dat uitgaat van een doorontwikkeling van PHS en aansluit bij het Toekomstbeeld OV. Deze scenario's kunnen worden ingezet om in lopende projecten in planuitwerking de toekomstvastheid van de maatregelen te beoordelen.

Tabel 1. Onderdelen richting 2030: mogelijke invulling

Maatregelen Middellange Termijn Spoor 2020–2025 (MLT).

Er wordt gewerkt aan het verzwaren van de tractie- en energievoorziening waardoor onder andere nieuwe en langere treinen (Intercity Nieuwe Generatie) vanuit Rotterdam over de HSL naar Amersfoort, Enschede, Leeuwarden en Groningen kunnen rijden.

Daarnaast worden onderstations³ aangepast in Liempde, Tilburg, Blerick en America voor de 3e en 4^e Intercity Den Haag – Eindhoven. Dit gebeurt naast de reeds lopende activiteiten vanuit PHS, zoals het verzwaren van onderstations in Gilze-Rijen, Haaren en Boxtel.

² Kamerstuk 35 300 A, nr. 57.

³ Onderstations voorzien de bovenleidingen van stroom.

Door perronverlengingen kunnen op een aantal trajecten ook langere treinen worden ingezet, waardoor er meer zitplaatsen komen voor de reiziger. Dit kan bijvoorbeeld met aanpassingen bij Sandpoort-Noord waarmee langere treinen kunnen worden ingezet tussen Hoorn–Alkmaar–Amsterdam.

Eerste stappen Toekomstbeeld OV (vanuit vervoersstudie 2030)

Het meenemen van een aantal toekomstvaste maatregelen binnen projecten welke nu reeds in planuitwerking zijn. Daarnaast eventueel kleine aanpassingen op andere delen van het netwerk ten aanzien van extra perroncapaciteit of een wisselverbinding.

In de begroting van het Infrastructuurfonds is op Art. 13 Spoorwegen een budget gereserveerd van zo'n € 5–10 miljoen per jaar voor Kleine Functiewijzigingen tot 2030. Dit bedrag is beschikbaar om de eerste aanvullende maatregelen de komende jaren in gang te zetten. Ik ben voornemens om ProRail stapsgewijs opdracht te verlenen om deze aanvullende maatregelen te treffen aan het spoor richting 2030. Gelet op de beperkte middelen zal ik daarbij steeds scherp afwegen welke maatregelen als eerste uitgevoerd moeten worden. Via de reguliere begrotingsmomenten zal ik uw Kamer hierover informeren.

Onzekerheden

De maatregelen richting 2030 kennen een bandbreedte en ruimte om de komende jaren verder in te vullen. De bovenkant van de geschetste opgave van ProRail en vervoerders richting 2030 is groter dan de hiervoor gereserveerde middelen op de begroting van het Infrastructuurfonds. Dit betekent dat ik samen met ProRail en vervoerders in nauw overleg blijf om tot de meest doelmatige en urgente maatregelen te komen. In de begroting 2021 zal ik daarbij bekijken in hoeverre een ophoging van het budget voor kleine inframaatregelen kan helpen om de doelen te realiseren.

Een onzekerheid om tot hogere treinaantallen te komen zit aan de kant van de baanstabieleit. Zoals ik reeds in reactie op schriftelijke vragen (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1357) heb aangegeven, zal de baanstabieleit de komende jaren door ProRail verder worden onderzocht. Het landelijke onderzoek naar baanstabieleit zal naar verwachting beschikbaar zijn in 2022. Dit hangt samen met de staat van de infrastructuur en het reserveren van middelen voor Beheer, Onderhoud en Vervanging van het bestaande spoorwegennet. Hierover heb ik u in mijn brief van 28 mei 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 851) geïnformeerd en uw Kamer gemeld dat op dit moment een audit loopt naar de benodigde langjarige budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging. De uitkomsten hiervan zullen medio 2020 aan uw Kamer worden aangeboden.

Raakvlak met materieelstrategie

Naar aanleiding van vragen van de leden Amhaouch en Schonis over inzet van dubbeldekkstreinen is uw Kamer geïnformeerd over het materieelbeleid van NS⁴. Daarbij is aangegeven dat de materieelbeschikbaarheid op het HRN en de HSL volgens NS de komende 10 jaar aansluit op de behoefte, waarbij een strategische reserve wordt aangehouden voor onverwacht hoge reizigersgroei. Voor vervanging van de nu rijdende intercity's en voor het opvangen van de reizigersgroei oriënteert NS zich op de aanschaf van nieuwe dubbeldekkers, naast de reeds bestelde

⁴ Kamerstuk 22 026, nr. 509.

Intercity's Nieuwe Generatie. Oplossingen voor de reizigersgroei op langere termijn bestaan uit een mix van maatregelen in materieel- en infrastructuur. Ik heb ProRail en NS daarom gevraagd in de aanpak steeds te kijken welke combinatie van maatregelen het meest doelmatig is om toekomstige knelpunten op te vangen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga