

Vergaderjaar 2015–2016

34 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2016

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 72

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2016

In de Actieagenda Schiphol is de intentie uitgesproken om uit het oogpunt van toekomstbestendigheid de capaciteit van station Schiphol te vergroten (Kamerstuk 29 665 nr. 224). Ik ben verheugd uw Kamer te kunnen melden dat ik binnen het Spoorbudget van het Infrastructuurfonds (IF) financiële ruimte heb gevonden voor dit belangrijke project zodat de verkenning kan starten.

In deze brief licht ik dit besluit toe, inclusief de financiële dekking. Daarnaast ga ik in op de stand van zaken ten aanzien van investeringen in grensoverschrijdende verbindingen zoals opgenomen in de motie van het lid De Boer (Kamerstuk 34 300 A, nr. 49).

Verkenning multimodale knoop Schiphol

In de Actieagenda Schiphol wordt door alle betrokkenen ingezet op een snellere en meer betrouwbare bereikbaarheid van Schiphol zodat passagiers gemakkelijker van en naar Schiphol kunnen reizen met alle modaliteiten (auto, trein, bus, taxi, hotelshuttles en vliegtuig). In dat kader heeft het kabinet een intentieovereenkomst gesloten met Schiphol, NS, en de stadsregio Amsterdam om de capaciteit van de multimodale knoop station Schiphol te vergroten. Hiermee wordt de betrouwbaarheid en het gebruiksgemak van dit belangrijke knooppunt voor de Nederlandse economie voor de toekomst gegarandeerd. In deze overeenkomst is vastgelegd dat de partijen gezamenlijk de intentie hebben een verkenning uit te voeren naar aanpassing van onder andere het station Schiphol, conform de Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Bij het starten van een verkenning hoort ook zicht op financiering. Dit wordt geboden doordat ik bereid ben om binnen het Spoorbudget van het Infrastructuurfonds maximaal en onder voorwaarden € 250 miljoen vrij te maken.

De gezamenlijke aanpak van de multimodale knoop Schiphol vraagt een integrale investering van zowel IenM, NS, Schiphol als de regio. Het commitment om het aan IenM toekomende deel van de investeringsopgave voor mijn rekening te nemen, betekent dat ik ervan uit ga dat ook de andere partijen de voorwaarden zullen vervullen die zijn opgenomen in de intentieovereenkomst, zodat de verkenning van start kan gaan. De uiteindelijke omvang van de investering in de multimodale knoop Schiphol wordt bepaald op basis van de uitkomsten van de verkenning die naar verwachting eind 2017/begin 2018 gereed is. Een daadwerkelijk investeringsbesluit is daarna aan de orde. In de verkenning wordt tevens de vraag geadresseerd of er een goedkopere of te faseren aanpak denkbaar is, conform de spelregels voor een MIRT-verkenning.

Financiële dekking

Ondanks dat het IF met 2 jaar wordt verlengd, is het niet mogelijk om de voor Schiphol te reserveren maximale bijdrage van € 250 miljoen te dekken uit de vrije investeringsruimte spoor die in het Infrastructuurfonds beschikbaar is. De ruimte die ik heb binnen het infrastructuurfonds is daarvoor te beperkt. Daarom heb ik bekeken of het mogelijk is om financiële ruimte te creëren in bestaande programma's en projecten. Daarbij zijn met name PHS en ERTMS onder de loep genomen. Bij PHS is sprake van een substantieel potentieel tekort (Kamerstukken II, 2015/2016, 32 404, nr. 78). Op dit moment breng ik besparingsmaatregelen in kaart en voer ik validaties uit. Bovendien zijn bij PHS veel projecten reeds in uitvoering. Ik vind het daarom niet verantwoord om op dit moment (extra) te schrappen in PHS. ERTMS bevindt zich op dit moment nog in de planuitwerkingsfase en werkt onder meer aan een nieuwe uitrolstrategie. Gelet op de brede financiële situatie kies ik er voor om maximaal € 250 mln beschikbaar te stellen voor Schiphol uit het totaal beschikbare ERTMS-budget tot en met 2028.

De uitrol van ERTMS betreft het vervangen van het bestaande spoorbeveiligingssysteem in een groot deel van Nederland door de moderne ERTMS technologie waarmee de veiligheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het spoor, in een Europese context, wordt vergroot. Dit is een belangrijke en noodzakelijke transitie die zich over een lange termijn uitstrekt. Ten tijde van de voorkeursbeslissing ERTMS was dit een van de redenen waarom er enerzijds een lange termijnperspectief is aangegeven en anderzijds een taakstellend budget van € 2,5 mld (prijsspeil 2013; nu € 2,6 mld cf. de begroting 2016) is opgenomen in het MIRT tot en met 2028. Een landelijke uitrol van ERTMS vergt aanvullende investeringen. Ook met het thans beschikbare budget kan een betekenisvolle stap worden gezet in de aanleg van ERTMS. De keuze om het ERTMS budget nu met maximaal € 250 mln te verlagen is niet zonder gevolgen. Ik zie nadrukkelijk onder ogen dat deze keuze een belangrijke wijziging kan betekenen in de fasering en het aantal baanvakken dat van ERTMS kan worden voorzien. De komende maanden wordt binnen het programma ERTMS gezien op welke wijze de scope van het programma moet worden aangepast. Definitieve besluitvorming volgt in het najaar van 2016 in het kader van de uitrolstrategie die het programma ERTMS thans uitwerkt.

Gelet op het besluit om het ERTMS budget te verkleinen en gezien de langetermijnopgave met betrekking tot ERTMS ligt het voor de hand dat de uitrol van ERTMS een vervolg krijgt verder dan de huidige scope. Ik vind het echter van belang om met dit besluit geen onomkeerbare stappen te zetten voor een nieuw kabinet. Een volgend kabinet zal over het vervolg van ERTMS een besluit moeten nemen.

Grensoverschrijdend spoorvervoer

Zoals ook in de brief over het MIRT is aangegeven voer ik in lijn met de genoemde motie voor de verbindingen tussen Eindhoven – Düsseldorf en Eindhoven-Heerlen-Aken-Keulen gezamenlijk met de provincies Brabant en Limburg onderzoek uit naar kansrijke oplossingen. Dit onderzoek loopt nog en wordt naar verwachting eind van dit jaar afgerond.

Vooruitlopend hierop is onderzocht welke no regret-maatregelen op korte termijn gerealiseerd kunnen worden om in ieder geval het kort grensoverschrijdend treinverkeer tussen Nederland en Duitsland te verbeteren. Tijdens de Internationale Spoortop personenvervoer van 21 juni 2016 hoop ik hierover met de regio nadere afspraken te maken. Uw Kamer wordt hierover vervolgens nog voorafgaand aan het AO MIRT geïnformeerd.

Financiële situatie spoor

Bij de keuze om middelen te reserveren voor de verkenning naar Schiphol heb ik rekening gehouden met de effecten van een verlengd IF met twee jaar en het belang om behoedzaam om te gaan met de beschikbare financiële ruimte. Ik vind het van belang om in algemene zin een aantal aspecten te schetsen die een rol spelen bij het onderhavige besluit en die voor mij bepalend zijn in de omgang met het IF voor het spoor. Meer inzicht in het exacte financiële beeld kan ik uw Kamer met de begroting 2017 geven.

Essentieel uitgangspunt is dat er voldoende ruimte in het IF blijft om tegenvallers op te kunnen vangen in bestaande complexe infrastructuurprojecten en bijvoorbeeld bij beheer-, onderhoud- en vervangingsinvesteringen. Dit is nodig om zoveel mogelijk te vermijden dat wij achteraf worden geconfronteerd met risico's die niet kunnen worden gedekt. Een voorbeeld hiervan is het potentiële tekort in het programma PHS. Onzekerheid en budgetaanpassingen, zowel positief als negatief, zijn inherent aan grote infrastructurele projecten. Binnen het infrastructuurfonds moeten er voldoende mogelijkheden zijn om deze fluctuaties op te vangen, ook in de toekomst.

Ik houd niet alleen rekening met risico's. De komende jaren wordt fors geïnvesteerd in het spoor. Tegen de achtergrond van de beleidsdoelen die zijn neergelegd in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) wordt tot en met 2028 een omvangrijk investeringsprogramma van € 11 miljard uitgevoerd. Hiermee wordt een impuls gegeven aan het beter bereikbaar maken van Nederland en het verwerken van het groeiende reizigers- en goederenvervoer.

De uitvoering van het bestaande projectenpakket is van het grootste belang voor de verdere groei van het spoorvervoer en verhoging van de (keten)kwaliteit en capaciteit. In beginsel wil ik bestaande prioriteiten en bestuurlijke afspraken niet ter discussie stellen. De gebruikers van het spoor rekenen op de geplande projecten. Ik neem ook in ogenschouw dat de komende één à twee jaar een aantal urgente opgaven op het terrein van veiligheid, betrouwbaarheid en capaciteit nodig zijn. Het gaat bijvoorbeeld om het nemen van maatregelen voor minder verstoringen als gevolg van suicide, maatregelen op de HSL-zuid (verstoringen- en windproblematiek), het uitbreiden van de opstelcapaciteit voor reizigers-treinen of maatregelen rondom fietsparkeren. Over deze projecten heb ik nog geen besluit genomen. Daarnaast geldt uiteraard dat een nieuw kabinet ruimte heeft om nieuwe opgaven te financieren. Tot slot wil ik

consistente besluiten nemen, die passen bij de fasering die in de LTSA is opgenomen.

Zoals ik ook met de regio's en sector heb besproken aan de landelijke tafel van 7 april jl. zijn de marges in het IF uiterst beperkt. Het meenemen van nieuwe wensen betekent dat per saldo de druk op het budget voor spoor tot en met 2030 onverminderd groot is, ondanks een verlengd IF. Harde keuzes zijn ook in de toekomst niet uit te sluiten, zodat ik indien nodig eventuele risico's of nieuwe urgente opgaven binnen de beschikbare middelen kan opvangen.

Tot slot

We investeren fors in het spoor zodat we stap voor stap de kwaliteit van het spoorvervoer in ons land naar een hoger plan brengen. Er is een investerings-programma van € 11 miljard waarmee een bijdrage wordt geleverd aan duurzame bereikbaarheid van Nederland en het verwerken van de groei van het personen- en goederenvervoer op een druk bereden netwerk. Met de besluiten die ik nu neem, wordt het mogelijk om Schiphol toekomstbestendig te maken, op een vanuit financieel perspectief verantwoorde wijze.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema