

Vergaderjaar 2017–2018

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 86

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 juni 2018

In en rondom Amsterdam neemt de reizigersgroei in het openbaar vervoer de komende jaren substantieel toe, zoals ook in de nationale markt- en capaciteitanalyse (NMCA) van 2017 is te zien (bijlage bij Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 229). Om de bereikbaarheid van de regio Amsterdam per trein te vergroten wordt onder andere gewerkt aan twee grote bereikbaarheidsprogramma's. Via het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt het mogelijk om het aantal treinen per uur van en naar Amsterdam flink te vergroten door uitbreiding van capaciteit van het spoor en van stations. Via het programma ZuidasDok wordt onder andere voorzien in de uitbreiding van station Amsterdam Zuid.

Op Amsterdam Centraal moet een grote verbouwing in een druk en historisch station met monumentale status worden verricht. Zoals in de PHS voortgangsrapportages 12 en 13 is geconstateerd, brengt dit aanzienlijke risico's met zich mee (Kamerstuk 32 404, nrs. 79 en 81). Omdat deze risico's leiden tot fors hogere kosten is vanaf de zomer van 2017 gekeken naar alternatieve, slimmere oplossingen die ook een antwoord kunnen bieden op de brede bereikbaarheidsopgaven in de regio Amsterdam. Daaruit is naar voren gekomen dat met een combinatie van investeringen in Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid belangrijke stappen in de bereikbaarheid gezet kunnen worden en tegelijkertijd de risico's van de verbouwing van Amsterdam Centraal beperkt kunnen worden.

Op 15 maart hebben de partijen in het BO MIRT Noordwest Nederland de samenhangende keuzes bij de investeringen in het spoor in de regio Amsterdam besproken. In het overleg is afgesproken om alvorens een besluit te nemen, het noodzakelijk is om beter inzicht te verkrijgen in de effecten voor de reizigers tijdens de bouwfase.

Op 18 juni heb ik de resultaten van dit nadere onderzoek van ProRail met een afvaardiging van de bestuurders uit de regio Noordwest Nederland besproken en vervolgens een akkoord bereikt over de samenhangende keuze voor station Amsterdam Centraal en station Amsterdam Zuid. We kiezen voor een Amsterdam Centraal met negen sporen en een station Amsterdam Zuid met een extra vijfde en zesde spoor. De investering in Amsterdam Zuid maakt het mogelijk internationale treinen naar dit station te verplaatsen en ruimte te creëren voor een hoogfrequente verbinding tussen Schiphol en Amsterdam Centraal. Hiervoor wordt samen met de sector en regio een MIRT-verkenning gestart. In de bijlage zijn de besluiten opgenomen.

Deze samenhangende keuze is afgelopen jaar afgestemd binnen de sector en met de consumentenorganisaties in het Locov. Daarbij is scherp gekeken naar de toekomstvastheid. Met het huidige besluit wordt uitbreiding naar 10 sporen later in de tijd niet onmogelijk gemaakt. Dit uitgangspunt wordt meegenomen in de verdere uitwerking. Door de investeringen die tot 2030 plaatsvinden kunnen bijna tweemaal zoveel treinen rijden van en naar station Amsterdam Centraal, wordt station Amsterdam Zuid uitgebreid en klaargemaakt als internationale hub en creëren we ruimte voor een hoogfrequente stedelijke OV-verbinding in combinatie met woningbouw langs de verbinding Schiphol – Amsterdam Centraal. Dit draagt bij aan de mobiliteitsoplossingen gekoppeld aan de forse opgave om in de regio Amsterdam te voorzien in 230.000 extra woningen tot 2040.

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

Infrastructurele keuzes in het spoornetwerk Amsterdam tot ca. 2030*Samenhangende infra-keuze Amsterdam: Amsterdam Centraal (PHS) en Amsterdam Zuid (ZuidasDok)*

- Rijk, regio en sector erkennen de geïnventariseerde opgaven tot 2030 en zien nadrukkelijk een gezamenlijke verantwoordelijkheid om een versterking van het stedelijk, regionaal en landelijk OV-netwerk mogelijk te maken.
- Dit betekent nu stappen zetten in bestaande plannen, maar ook keuzes in de uitwerking richting 2030 en kansen onderzoeken voor meer lightrail-achtige oplossingen. Gezamenlijk zijn onderstaande afspraken gemaakt over:
 - PHS Amsterdam Centraal;
 - 5^e en 6^e spoor Amsterdam Zuid;
 - Haalbaarheidsonderzoek naar een hoogfrequente sprinterbediening op de westtak van Amsterdam tot 16 treinen per uur (verbinding Schiphol-Amsterdam Centraal/Zaandam).

Amsterdam Centraal

- De uitwerking van Amsterdam Centraal wordt in het kader van PHS voortgezet met 9 doorgaande perronsporen (richting ontwerp Tracébesluit).
- In het ontwerp van Amsterdam Centraal wordt de mogelijkheid om later (na 2030) het aantal doorgaande sporen uit te breiden naar tien meegenomen.
- Het Rijk stelt € 150 miljoen extra beschikbaar voor de uitwerking van PHS Amsterdam met 9 doorgaande perronsporen (deels aanleg en deels een vervangingsopgave).

Amsterdam Zuid

- Rijk en regio stemmen in met de uitbreiding van Amsterdam Zuid met een 5^e en 6^e spoor (met 3^e perron). Hiervoor wordt € 165 miljoen door het Rijk en € 35 miljoen door de regio beschikbaar gesteld. De regio zet erop in dat hun bijdrage exclusief BTW ter beschikking wordt gesteld.
- Rijk en regio geven ProRail opdracht een korte MIRT verkenning uit te voeren naar de uitwerking van de bovengrondse aanleg van het derde perron, dat wordt ingericht voor internationale treinen. Hierbij wordt medegebruik van het perron voor binnenlandse treinen niet uitgesloten. Deze verkenning wordt in 2019 afgerond.
- Rijk en regio spannen zich maximaal in om de aanleg van het 5^e en 6^e spoor uit te voeren voordat de volledige verbouwing van Amsterdam Centraal gereed is.
- Met de gekozen infra-aanpassingen is ruimte om de westtak van Amsterdam specifiek te ontwikkelen voor een hoogfrequente sprinterbediening.

Dienstregeling tijdens de realisatiefase

- Gedurende de verbouwing van Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid kan, behoudens noodzakelijke tijdelijke buitendienststellingen, in ieder geval de huidige dienstregeling worden gereden. Dat betekent ook dat tot Amsterdam Zuid gereed is voor internationale treinen, deze treinen zullen aankomen en vertrekken vanaf Amsterdam Centraal.

- De komende periode wordt door ProRail gekeken welke slimme maatregelen mogelijk zijn in de bouwfaseringsfase om de hinder voor de reizigers te mitigeren.

Haalbaarheidsonderzoek hoogfrequente sprinterdienst Amsterdam

- Rijk, regio en NS starten een haalbaarheidsstudie naar een hoogfrequente sprinterbediening op de westtak van Amsterdam.
- Rijk, regio en NS zijn opdrachtgever van het haalbaarheidsonderzoek. De studiekosten worden gelijk over de partijen verdeeld.
- Onderdelen van dit haalbaarheidsonderzoek zijn in ieder geval optimalisering en fasering van varianten van het treinconcept, waarbij variaties in frequentie en lijnvoering verkend worden, in samenhang met zowel het landelijk spoor netwerk als het stedelijk OV-netwerk als met de keuzes in bouwfaseringsfase op zowel Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid en multimodale knoop Schiphol Plaza.
- De wens van alle partijen is dat een eerste stap in de periode 2023–2025 wordt gezet
- De haalbaarheidsstudie levert tenminste de volgende informatie op
 - Gedetailleerde raming van de noodzakelijke investeringen in rail- en transferinfrastructuur van de airportsprinter.
 - Financiële haalbaarheid, financiering, locaties en ruimtelijke inpassing en aanlegfasering nieuwe stations op de westtak van Amsterdam.
 - Toets op exploitatie-effecten (kosten en baten).
 - Verdere uitwerking van het concept in termen van materieelkeuze, personeelsinzet, tarifiering en marketing.
 - In beeld brengen van institutionele aspecten (HRN-concessie, etc.).

Samen keuzes maken voor een aantrekkelijk OV

- Rijk en regio zetten met de gemaakte keuzes in op een aantrekkelijk OV in het stedelijk gebied: dit is een gezamenlijke opgave.
- De extra bijdrage van Rijk en regio komt bovenop de investeringen die reeds tot 2030 zijn toegezegd, waaronder ook de gereserveerde middelen voor de multimodale knoop Schiphol.
- Het Rijk en regio constateren gezien de huidige beperkte investeringsruimte tot 2030 en de opgaven in andere regio's, dat er geen financiële ruimte is voor aanvullende investeringen tot 2030.
- Als binnen de bestaande projecten extra financiële opgaven ontstaan, zoeken Rijk en regio gezamenlijk naar oplossingen daarbinnen.
- Rijk en regio blijven daarbij met elkaar in gesprek over mogelijke vervolgstappen, noodzaak van extra investeringen en keuzes die daarbij voorliggen, inclusief de mogelijkheden van alternatieve bekostiging.

Relatie met het Gebiedsgerichte Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA en Toekomstbeeld OV

- De samenhangende infrastructurele keuzes en het haalbaarheidsonderzoek naar de hoogfrequente OV-verbinding op de westtak van Amsterdam bieden kansen en zijn richtinggevend voor de verdere aanpak in het Gebiedsgerichte *Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA* en het landelijke en regionale Toekomstbeeld OV.
- Rijk, regio en sector erkennen dat er na 2030 ook een OV opgave ligt en werken daarom samen aan de regionale uitwerking van een OV Toekomstbeeld 2040 voor het totale OV netwerk in Noord-Holland en Flevoland. De eerste richtingen zullen worden besproken op het BO MIRT van het najaar.