

Vergaderjaar 2011–2012

**32 404**

## **Programma hoogfrequent spoorvervoer**

**Nr. 55**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 oktober 2011

Tijdens het Algemeen Overleg van 23 januari 2008 (kamerstuk 22 026/29 893, nr. 278) is toegezegd de Tweede Kamer twee maal per jaar te informeren over de voortgang met betrekking tot de spoorambities voor de korte en middellange termijn. De korte termijn maatregelen voor de periode 2008–2012 zijn opgenomen in het Actieplan «Groei op het Spoor», waarvan de oorspronkelijke versie dateert van november 2007 en met de Midterm Review van februari 2010 is geactualiseerd. De middellange termijn maatregelen maken onderdeel uit van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), inclusief OV SAAL. Bijgaand treft u de zesde voortgangsrapportage aan.<sup>1</sup>

#### *Actieplan groei op het Spoor*

Uit de voortgangsrapportage blijkt dat de uitvoering van het overgrote deel van de maatregelen uit het Actieplan op koers ligt, waarmee de reizigers worden gestimuleerd vaker de trein te gebruiken.

Het aantal reizigerskilometers per spoor op het hoofdrailnet en de Fyra samen is in de eerste helft van 2011 met 4% toegenomen ten opzichte van de eerste helft van 2010. Op het hoofdrailnet is de groei in deze periode 2,9%; een deel van de reizen per Fyra wordt gemaakt in plaats van via het hoofdrailnet.

De vervoerontwikkeling in de eerste helft 2011 is positief, gezien het feit dat er in de eerste helft van 2010 nog sprake was van een daling. De groei van het aantal reizigerskilometers is groter dan de toename van het aantal voertuigkilometers op het hoofdwegennet (groei hoofdwegennet is 1,94% in de eerste helft van 2011).

#### *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)*

Met de verschillende regionale overheden (provincies en gemeenten) is de afgelopen periode wat betreft PHS onder meer de aanpak van zowel de m.e.r.-studie Oost Nederland, het lange termijnonderzoek goederen-

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

vervoer alsook de studie ten aanzien van de binnenvaart bepaald. Voor de diverse werkpakketten is met de sector en de betrokken regionale partijen de aanpak uitgewerkt en zijn lokale varianten voor de diverse studies uitgewerkt.

Voor de m.e.r.-studie ten aanzien van de goederenrouting in Oost-Nederland is een twee stappenplan uitgewerkt om tijdig voldoende informatie te hebben voor nadere keuzes medio 2012. Reden hiervoor is dat de m.e.r.-studie niet eerder dan in 2013 afgerond kan zijn. Door het twee stappenplan is er medio 2012 voldoende informatie om tot nadere keuzes te kunnen komen. Medio 2012 kan dan via een trechtering het aantal varianten voor de goederenrouting worden verkleind. Hierover zal ik de Tweede Kamer aansluitend berichten. Vervolgens is medio 2013 formele besluitvorming aan de orde naar aanleiding van de m.e.r.-studie. Het genoemde keuzemoment medio 2012 is in lijn met mijn reactie op kamervragen over de afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT (kamerstuk 32 500 A, nr. 84) waarbij is aangegeven dat het overleg met de Vaste Kamercommissie over PHS nog niet is afgerond. In het overleg met uw Kamer over de voorkeursbeslissing op 7 oktober en 4 november 2010 bleek brede steun te bestaan voor de frequentieverhogingen die PHS mogelijk maakt bij het reizigersvervoer. De uitkomsten van de nadere studies ten aanzien van het goederenvervoer en de goederenrouting Oost Nederland zullen medio 2012 met u worden besproken als ik de genoemde nadere trechtering aan u heb bericht.

De resultaten van de twee proeven met Elke Tien Minuten Een Trein (ETMET) hebben waardevolle informatie en ervaringen opgeleverd. De mogelijkheid ETMET in te voeren wordt dan ook onderdeel van de studies naar de dienstregeling voor de komende vijf tot acht jaar op weg naar PHS. Met de spoorsector zal lenM bij de uitwerking van PHS als ook bij de uitwerking van robuust spoor, maximaal gebruik maken van de ervaringen van de twee ETMET proeven.

In de begroting 2012 is als gevolg van de in het regeerakkoord opgenomen doelstelling ten aanzien van bovenwettelijke inpassing, vereenvoudiging omgevingsrecht en toepassing PPS, ook het beschikbare budget voor PHS en OV SAAL aangepast van € 4,6 miljard naar € 4,4 miljard. Door het toepassen van nog effectievere maatregelen binnen PHS, waaronder de robuust spoor benadering en toepassing daarvan bij nieuwe investeringsbeslissingen, blijven de ambities van hoogfrequent spoorvervoer mogelijk.

Op 19 september jl heb ik officieel het startschot gegeven voor realisatie van de korte termijn maatregelen voor OV SAAL, een van de corridors waar hoogfrequent spoorvervoer gepland is. Het betreft een belangrijke uitbreiding van de infrastructuur ter vergroting van de capaciteit, kwaliteit en betrouwbaarheid van de treindienst op dit deel van het spoorwegnet in en rond Amsterdam.

Met betrekking tot de lange termijn ontwikkelingen in de OV SAAL-corridor wordt in het kader van RRAAM (Rijks-, Regioprogramma Amsterdam Almere Markermeer) zowel aan de uitwerking van de metroalternatieven voor de IJmeerverbinding als ook aan de variant via de Hollandse Brug gewerkt. Beide kansrijke middellange termijn varianten zullen zoals bekend ten grondslag worden gelegd aan de uitwerking voor de lange termijn. De uiteindelijke keuze van de middellange termijn zal eind 2012 worden gemaakt. Hiermee wordt de tijdige uitvoering van de maatregelen mogelijk gehouden.

De start met het korte termijnpakket OV SAAL is de eerste stap in een langere rij van concrete maatregelen voor PHS op weg naar spoorboekloos reizen op de drukste trajecten, zodat hiermee een bijdrage wordt geleverd aan een betere bereikbaarheid en economisch krachtige regio's. De voortgangsrapportage sterkt mij in de overtuiging dat we op koers liggen en dat we stap voor stap de toekomst van hoogfrequent spoorvervoer dichterbij brengen, zodat de reizigers makkelijker per trein kunnen reizen en het overstappen van trein op ander openbaar vervoer makkelijker wordt. Een nauwgezet beeld van de risico's ten aanzien van kosten en bouwplanning is een cruciaal instrument om tijdig met ProRail bij te sturen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus