

Vergaderjaar 2013–2014

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 488

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juni 2014

Met deze brief informeer ik u over de aanpak die ik in goede samenwerking en overleg met ProRail, NS, Schiphol, de gemeente Amsterdam, KLM en Rover ben gestart om de bereikbaarheid van Schiphol met het OV te verbeteren. Hiermee kom ik ook tegemoet aan een viertal toezeggingen uit het algemeen overleg spooronderhoud en spoorveiligheid van 22 april jl. (Kamerstuk 29 893, nr. 169), te weten:

- het zoveel mogelijk in stand houden van het nachtnet tussen Schiphol en Amsterdam Centraal;
- het verschil tussen de informatie over buitendienststellingen op de website van NS en in mijn brief van 1 april jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 476);
- de criteria voor het plannen van onderhoud en;
- een vraag over flexibiliteit versus betrouwbaarheid.

Voor de huidige en toekomstige concurrentiepositie van de luchthaven Schiphol is een goede bereikbaarheid van groot belang. Daarnaast is het station Schiphol een belangrijk knooppunt in het spoor- en OV netwerk dat een grote groep forenzen en doorgaande reizigers bedient. Het grote belang van de bereikbaarheid van Schiphol en het uitgangspunt uit de Lange Termijn Spooragenda (Kamerstuk 29 984, nr. 474) dat gemiddeld goed niet goed genoeg is, zijn voor mij aanleiding geweest om overleg te starten met betrokken partijen om de bereikbaarheid van Schiphol per OV verder te verbeteren.

Doel en reikwijdte verbeteraanpak

Het OV moet voor reizigers van en naar Schiphol een aantrekkelijke vervoersoptie zijn. Dit vereist een vervoeraanbod dat is afgestemd op de wensen van de reizigers, een veilige en betrouwbare uitvoering van de dienstregeling en voldoende capaciteit van het openbaar vervoer- en spoorstelsel.

Concreet wordt met de verbeteraanpak het volgende beoogd:

1. Het belang van de bereikbaarheid van Schiphol beter borgen in reguliere werkprocessen (ontwikkeling van dienstregeling, planning van onderhoud e.d.);
2. Het verbeteren van betrouwbaarheid van het spoorstelsel op korte termijn (zorgen dat het spooronderhoud geen belemmering is om met de trein naar Schiphol te komen, minder verstoringen in de Schiphol-tunnel, minder verstoringen die de reiziger van en naar Schiphol raken);
3. Het verbeteren van de capaciteit en de kwaliteit van station Schiphol (betere doorstroming voor in- en uitstappers, betere informatievoorziening voor alle reizigers e.d.);
4. Het vergroten van de capaciteit van station en spoorstelsel op korte en lange termijn.

Hieronder geef ik per doelstelling weer welke afspraken en eerste resultaten bereikt zijn.

Met de verbeteraanpak worden alle korte en lange termijn uitdagingen voor de OV-bereikbaarheid van Schiphol goed belegd en wordt integraal gestuurd op de voortgang van acties. Daartoe komen Schiphol, ProRail, NS, de gemeente Amsterdam en mijn ministerie elk kwartaal bij elkaar.

1. Bereikbaarheid

Ik heb met ProRail en NS afgesproken dat zij de belanghebbende partijen (Schiphol, KLM en ROVER) op verschillende manieren vroegtijdig betrekken bij belangrijke besluitvorming voor de bereikbaarheid van Schiphol zoals de planning van onderhoudswerkzaamheden, de ontwikkeling van de dienstregeling rond Schiphol en de bediening van Schiphol met internationale treinen. ProRail, NS en Schiphol voeren regulier overleg over de werkzaamheden rond Schiphol en de communicatie hierover. In het kader van de communicatie hebben deze partijen gezamenlijk een aantal maatregelen genomen om reizigers breder te informeren over gepland onderhoud of verstoringen rond Schiphol. Zo informeert Schiphol, al dan niet in samenwerking met luchtvaartmaatschappijen als KLM, luchtreizigers bij verstoringen op het spoor en heeft zij de plannings van de buitendienststellingen in 2014 op haar website opgenomen. Op dit moment wordt onderzocht hoe deze informatie tevens bij (Amsterdamse) hotels, VVV-kantoren en andere kanalen in de reisbranche beschikbaar gesteld kan worden. Daarnaast worden er maatregelen genomen om reisinformatie meer toe te spitsen op de internationale reiziger, zoals het in twee talen beschikbaar stellen van alle reizigersinformatie.

Een belangrijk eerste resultaat van de verbeteraanpak is dat Schiphol in 2015 weer alle nachten bereikbaar is via het spoor. NS, ProRail en Schiphol hebben overeenstemming over een oplossing voor het nachtnet bereikt door aanpassing van het onderhoudsrooster. In het voorstel van NS, ProRail en Schiphol is vier nachten in de week enkelsporig onderhoud nodig en één nacht dubbelsporig onderhoud. In de nacht waarop dubbelsporig onderhoud plaatsvindt, is Schiphol bereikbaar met een pendeltrein vanaf Amsterdam Bijlmer-Arena. Alle overige nachten rijdt de nachttrein via de reguliere route Schiphol – Westtak – Amsterdam CS – Utrecht. In de nachten met enkelsporig onderhoud gelden aanvullende veiligheidsmaatregelen voor baanwerkers en reizigers. Door ProRail wordt geïnvesteerd in vaste fysieke afscheidingen tussen de sporen voor de veiligheid van baanwerkers en in zelfsignalerende kortsluitlansen om het spoor sneller buiten dienst te kunnen nemen zodat al het onderhoud in de beperkte tijdslots kan worden uitgevoerd. De dienstregeling is, ook met

deze aanpassing van het onderhoudsrooster, zodanig dat nog steeds voldaan wordt aan de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van het ongeval Westerpark in 2012. Op basis van deze oplossing hebben NS en ProRail hun capaciteitsaanvraag voor 2015 ingediend. Deze aanvragen van NS en ProRail kunnen naar verwachting gehonoreerd worden als in augustus het capaciteitsbesluit genomen wordt voor het dienstregelingsjaar 2015.

2. Betrouwbaarheid

Zoals ik in de Lange Termijn Spooragenda deel 2 heb gemeld wil ik dat verstoringen op het spoor verder worden teruggedrongen. Dit speelt in het bijzonder bij Schiphol, waar een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling van groot belang is voor de luchtreiziger. In het kader van de verbeteraanpak heb ik NS en ProRail gevraagd alle verstoringen bij en rond Schiphol breder in kaart te brengen. Hierbij wordt gekeken naar aard, oorzaak en impact voor de reiziger. Op basis daarvan beoordeel ik samen met de betrokken partijen of maatregelen noodzakelijk zijn.

In de Schiphol spoortunnel zijn in 2013 maatregelen genomen om de verstoringen als gevolg van brand- en rookmeldingen verder terug te dringen. In mijn brief van 9 september 2013 heb ik u hierover geïnformeerd (Kamerstuk 29 296, nr. 157). Onlangs heeft ProRail een analyse laten uitvoeren naar de ontwikkeling van de meldingen in de Schiphol-tunnel, in aanvulling op het onderzoek van bureau Horvat dat ik op 2 april 2013 aan u heb gestuurd (Kamerstuk 29 296, nr. 144). Hierbij zijn ook de eerste resultaten van de maatregelen onderzocht. Deze analyse doe ik u bij dezen toekomen¹.

Uit de analyse blijkt dat het aantal rook- en brandmeldingen in 2013 (15 meldingen) ten opzichte van 2012 (21 meldingen) is afgenomen. Ook de eerste maanden van 2014 laten een afname zien. Het aantal onterechte meldingen (waarbij sprake is van stof in plaats van rook) is tevens afgenomen. Stofbeperkende maatregelen, zoals tweemaandelijks inzet van de railstofzuiger in de tunnel en het beperken van stof bij werkzaamheden, hebben hieraan bijgedragen.

3. Capaciteit en kwaliteit station

Uit het MIRT-onderzoek Station Schiphol, waaraan Schiphol, NS, ProRail, de stadsregio Amsterdam en mijn ministerie deelnemen, blijkt dat alle scenario's ten aanzien van station Schiphol een groei van het aantal trein- en busreizigers en vliegtuigpassagiers tot 2030 laten zien. Ook in de lage groeiscenario's op korte termijn is sprake van capaciteitsknelpunten op spoorperrons, stijgpunten, het busstation en op Plaza.

Om die capaciteitsproblemen van station Schiphol op de korte termijn op te lossen hebben ProRail en NS reeds een aantal praktische maatregelen genomen. Na de zomer vindt besluitvorming over verdere korte termijn maatregelen plaats op het gebied van capaciteit, veiligheid en kwaliteit. Hierbij wordt ook gekeken naar betere informatievoorziening op Schiphol en specifiek naar informatievoorzieningen voor niet-ervaren reizigers. Ook wordt onderzocht hoe reizigers zo snel mogelijk door het station geleid kunnen worden.

Op basis van het MIRT-onderzoek zal in het BO MIRT dit najaar een besluit worden genomen over het vervolg voor eventuele lange termijn maatregelen voor het station Schiphol. Daarbij speelt tevens de herijking van

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

programma's en projecten in het kader van de Lange Termijn Spooragenda mee, die eveneens in het najaar zal plaatsvinden. Deze herijking zal inzicht bieden in randvoorwaarden en mogelijkheden van dit project en andere projecten.

Los van het MIRT-onderzoek starten Schiphol, NS Stations en ProRail een actieplan om gevaarlijke situaties bij drukte op de perrons te voorkomen, uitgaande van de huidige opbouw van het station. Verder stellen ProRail, NS stations en Schiphol gezamenlijk een calamiteitenplan op dat kan worden ingezet als er zich in de transferruimte op de perrons een veiligheidsincident voordoet.

4. Capaciteit spoorstelsel

Ik heb geconstateerd dat er bij de bij de verbeteraanpak betrokken partijen onzekerheden zijn over de capaciteit van het spoorstelsel rond Schiphol op de langere termijn. Afsproken is dat in de verbeteraanpak de feiten en toekomstscenario's in beeld worden gebracht om een duidelijker en gemeenschappelijk beeld te vormen van de mogelijke knelpunten in de toekomst.

In het kader van het hierboven genoemde MIRT-onderzoek wordt de capaciteit van het station Schiphol geanalyseerd in relatie tot de geprognosticeerde vraag.

Toezeggingen uit het AO spooronderhoud en spoorveiligheid d.d. 22 april jl.

Ik heb uw Kamer in het AO spooronderhoud en spoorveiligheid van 22 april jl. een drietal toezeggingen gedaan waar ik hieronder nader op zal ingaan.

Uw Kamer stelde mij de vraag waarom buitendienststellingen in de zomer worden gepland en welk criterium NS en ProRail hiervoor hanteren. Ik kan u meedelen dat NS en ProRail regulier overleg voeren met Schiphol om tot een optimale planning van de buitendienststellingen te komen. Zij gaan uit van het principe om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken voor de reiziger, zowel in omvang van de hinder als in het aantal getroffen reizigers. Er wordt geen onderscheid gemaakt in verschillende typen reizigers.

Tijdens hetzelfde AO heb ik uw Kamer toegezegd na te gaan waarom de informatie over de planning van buitendienststellingen in mijn brief van 1 april jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 476) niet overeenkomt met de informatie die NS op haar website heeft gepubliceerd. Deze discrepantie is veroorzaakt doordat in mijn brief de geplande buitendienststellingen rondom Schiphol in het kader van OV SAAL zijn genoemd terwijl NS op haar website ook rekening houdt met buitendienststellingen op andere trajecten die (mogelijk) kunnen leiden tot uitval van treinen naar Schiphol.

Ten aanzien van de vraag over het dilemma tussen flexibiliteit en betrouwbaarheid en de keuze voor minder wissels bij station Utrecht kan ik zeggen dat dit in overleg met de betrokken partijen per situatie bekeken wordt. In Utrecht is ervoor gekozen om wissels te verwijderen omdat dat in die situatie het beste paste. Zie ook mijn antwoord op de vragen van het lid Dik-Faber van 23 mei 2013².

² Aanhangsel Handelingen II 2012/13, nr. 2283

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld