

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2589

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer* (ingezonden 25 juni 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 juni 2018).

Vraag 1

Waarom is voor Amsterdam CS gekozen voor negen sporen en niet voor tien of de tussenvariant van negen en een half waarbij het meest noordelijke spoor voor internationale verbindingen zou kunnen blijven bestaan?¹

Antwoord 1

Samen met de regio ben ik voor over de infrastructuur in Amsterdam tot keuzes gekomen. Hierover heb ik uw Kamer op 18 juni 2018 geïnformeerd (Kamerstuk 32 404, nr. 86). Met de samenhangende keuze voor negen sporen op Amsterdam Centraal en zes sporen op Amsterdam Zuid kan een robuuste en hoogfrequente dienstregeling worden gereden. De westelijke sporen (westtak) in Amsterdam kunnen hiermee worden vrijgespeeld, waardoor een hoogfrequente OV-verbinding op het spoor tussen Schiphol en Amsterdam Centraal mogelijk wordt. Het vrijmaken van de westtak leidt tot een robuustere treindienst, omdat het lokaal en internationaal treinverkeer bij Schiphol ontvlochten wordt. Het creëert ruimte voor een hoogfrequente stedelijke OV-verbinding in combinatie met woningbouw langs de verbinding Schiphol – Amsterdam Centraal. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan de oplossing van de forse woningbouwopgave. Om die reden is er vanuit de regio een nadrukkelijke wens voor het realiseren van een vijfde en zesde spoor op Amsterdam Zuid.

Een variant met tien sporen op Amsterdam Centraal is naar verwachting circa € 100 miljoen duurder. Vanuit vervoersvraag zie ik op dit moment geen reden voor een extra investering. Met het besluit wordt wel ruimte gelaten om hierover later een besluit te nemen om in te kunnen spelen op eventuele gewijzigde inzichten. Dit geldt ook voor een variant waarbij het tiende spoor niet met volledige functionaliteit kan worden gebruikt (een zogenaamde negen-en-een-half variant).

¹ Kamerstuk 32 404, nr. 86

Vraag 2

Wat is nodig om in de toekomst, als daar behoefte aan blijkt, alsnog een extra spoor toe te kunnen voegen? Wat zijn de meerkosten van een tiende spoor als daar nu al (bouwkundig) rekening mee wordt gehouden voor de toekomst ten opzichte van het nu alvast behouden?

Antwoord 2

Voor het volledig kunnen gebruiken van tien sporen in een nieuwe situatie zijn aanpassingen nodig aan een tweetal perrons. Daarnaast is verbreden dan nodig op de plek waar nu het busstation is gelegen. Nu meenemen van deze maatregelen is geraamd op circa € 100 miljoen extra. Bovendien waarschuwt ProRail voor extra risico's die gepaard gaan met het realiseren van tien sporen. Uitstel is niet duurder. De inschatting is dat uitbreiding van negen naar tien sporen in de periode na 2030 vergelijkbare kosten met zich mee zal brengen als de huidige meerkosten van een tiensporig Amsterdam Centraal.

Vraag 3

Hoe toekomstbestendig is de nu gekozen variant van negen en zes sporen?

Antwoord 3

De reizigersstromen die in 2030 verwacht worden kunnen worden verwerkt. Ook voor richting 2040 is de verwachting dat de keuze voor negen en zes sporen voldoet. In aanloop naar de besluitvorming is door ProRail aange-toond dat deze variant flexibel is voor meer treinen dan nu binnen het programma hoogfrequent spoorvervoer voorzien. Er is dus ruimte voor enige groei. Daarnaast wordt latere aanleg van een tiende spoor niet onmogelijk gemaakt als na 2030 nieuwe inzichten vragen om andere netwerkkeuzes.

Vraag 4

Hoe wordt de toenemende reizigersstroom van en naar Amsterdam Zuid afgewikkeld? Is er met de komst van de Noord/Zuidlijn voldoende capaciteit?

Antwoord 4

Amsterdam Zuid wordt met het project Zuidasdok geheel verbouwd. Daarbij is natuurlijk ook plek voor de Noord/Zuidlijn die vanaf deze zomer gaat rijden. In de huidige plannen voor Amsterdam Zuid en bij de Noord/Zuidlijn is reeds rekening gehouden met aanzienlijke groei van het spoorvervoer, de nieuwe positie die Zuid inneemt en het te verwachten gebruik van de metro.

Vraag 5

Is bij de keus voor Amsterdam Zuid als primair station voor internationale treinen ook gekeken naar de behoeften en bestemmingen van internationale reizigers of alleen naar de infrastructurele aspecten? Is rekening gehouden met de mogelijkheid dat op meer Europese bestemmingen de trein in plaats van het vliegtuig gekozen wordt?

Antwoord 5

Amsterdam Centraal is voor de meeste internationale reizigers geen eindbestemming. Veelal wordt gebruik gemaakt van vervoltransport om op de gewenste locatie te komen om te werken of verblijven. Dit vergroot de drukte op Amsterdam CS waar al een grote reizigersgroei verwacht wordt. Op de Zuidas zijn veel internationaal georiënteerde bedrijven gevestigd en vanaf Amsterdam Zuid is onder andere het centrum van Amsterdam goed bereikbaar via de Noord/Zuidlijn.

Een negensporig Amsterdam Centraal brengt met zich mee dat de Thalys, Eurostar, IC-direct en IC-Brussel afgeleid worden naar Amsterdam Zuid. Internationale treinen van en naar Duitsland kunnen op Amsterdam Centraal blijven aanlanden.

Vraag 6

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het algemeen overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport?

Antwoord 6

Ja.