

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

3051

Vragen van de leden **Samsom** (PvdA), **Cramer** (ChristenUnie) en **Koopmans** (CDA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de vertraging van OV-SAAL*. (Ingezonden 25 mei 2009)

- 1
Bent u bekend met het bericht «Files op het spoor»?¹
- 2
Bent u van mening dat de uitbreiding van twee naar vier sporen op het traject Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV-SAAL) van groot belang is voor een goede bereikbaarheid van de Randstad?
- 3
Bent u van mening dat de uitbreiding tevens essentieel is voor de economie?
- 4
Bent u van mening dat de uitbreiding bovendien van cruciaal belang is voor het behalen van de kabinetsdoelstellingen met betrekking tot de reizigersgroei op het spoor?
- 5
Bent u voorts van mening dat de vertraagde uitbreiding van dit traject tevens extra problemen geeft wanneer de Hanzelijn in 2012 in gebruik wordt genomen?
- 6
In de brief aan de Kamer van 14 april jl. ter aanbieding van de tweede

voortgangsrapportage over de Kabinetsambities Spoor geeft u aan dat een deel van de werkzaamheden vertraging oploopt,² welke werkzaamheden dreigen nu vertraging op de lopen, hoe groot is deze vertraging per onderdeel en wat zijn daarvan de consequenties?

7
Hoe verhoudt de stelling van ProRail, zoals gemeld in het artikel, dat de vertraging mogelijk oploopt tot 2015/2016, zich tot het feit dat in de tussenrapportage 2013/2014 gemeld wordt? Klopt het dat er mogelijk sprake is van twee jaar vertraging van de korte termijn maatregelen?

8
Kunt u de audit, die u door een onafhankelijk bureau heeft laten uitvoeren en dat blijkens het artikel opgeleverd is, naar de Kamer sturen?

9
Bent u van mening dat vertraging van de bouw niet wenselijk is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u aangeven op welke manier u deze vertraging gaat voorkomen?

¹ Telegraaf, 19 mei 2009.

² Kamerstuk 29 984, nr. 175.

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 24 juni 2009)

1
Ja.

2
Ja, ik ben van mening dat de spooruitbreidingen die plaatsvinden in het kader van OV SAAL van groot belang zijn voor een goede bereikbaarheid van de Randstad. Maar ik wil u erop wijzen dat niet het gehele traject naar vier sporen wordt uitgebreid: deze uitbreiding vindt conform het kabinetsbesluit van maart 2008 op twee tracégedeelten plaats. Ten eerste op de Zuidtak van Amsterdam, bij station Amsterdam Zuid. En ten tweede op de Flevolijn in Almere, tussen de stations Muziekwijk – Centrum en tussen de stations Buiten – Oostvaarders. Daarnaast worden er allerlei andere maatregelen genomen om de capaciteit én kwaliteit op het spoor op de korte termijn te verbeteren. Een deel van die maatregelen behoort tot het pakket «korte termijn maatregelen OV SAAL», maar er worden ook nog maatregelen getroffen in het kader van andere programma's, zoals het Herstelplan Spoor.

3
Ja. Een goede bereikbaarheid van de Randstad, zowel per weg als per OV, is van groot belang voor de economie.

4
De «5% groei»-doelstelling op het spoor is gericht op de huidige kabinetsperiode. Het project OV SAAL speelt feitelijk in de periode daarna.

Uiteraard hebben ook de maatregelen van OV SAAL als doel een reizigersgroei op het spoor te faciliteren, specifiek in de Metropoolregio Amsterdam (de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad). Daarvoor is het nodig om zowel de capaciteit op het spoor uit te breiden als de kwaliteit van het spoorproduct te verbeteren. OV SAAL richt zich overigens niet alleen op de korte termijn, maar juist ook op de langere termijn, wanneer de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in deze regio spelen en de doelstelling is om een kwaliteitssprong in het OV mogelijk te maken.

5

Eén van de redenen om de maatregelen uit het korte termijn pakket van OV SAAL te realiseren is het feit dat eind 2012 de Hanzelijn in gebruik wordt genomen. Daarom vond ik het ook van groot belang om uit te zoeken welke invloed de latere realisatie van deze maatregelen heeft voor de reiziger.

De maatregelen zullen gefaseerd gereed komen. Een aantal maatregelen in de SAAL corridor zal voor de dienstregeling 2013 gereed zijn, zoals de maatregelen bij de Vechtbrug te Weesp, de keerspooren bij Almere Oostvaarders, de perronverlenging bij Almere Centrum (op IC lengte) en diverse maatregelen op het terrein van verkeersmanagement, zoals kortere opvolgtijden. Nader onderzoek van ProRail, dat is uitgevoerd in afstemming met de NS, heeft uitgewezen dat alle treinen die vanaf 2012 (dienstregeling 2013) zijn voorzien tussen Flevoland en Amsterdam Zuid kunnen rijden. Dit geldt ook voor de Hanzelijn treinen. De voor de groei van het aantal reizigers benodigde capaciteit kan dus op tijd geboden worden. De volledig gewenste kwaliteit in termen van bijvoorbeeld reistijd kan echter pas geboden worden als alle maatregelen die deel uitmaken van de planstudie korte termijn van OV SAAL gerealiseerd zijn, zie ook mijn antwoord op vraag 6.

6

Een aantal maatregelen zal op tijd gereed zijn, zoals de maatregelen bij de Vechtbrug te Weesp, de keerspooren bij Almere Oostvaarders,

de perronverlenging bij Almere Centrum (op IC lengte) en diverse maatregelen op het terrein van verkeersmanagement, zoals kortere opvolgtijden. Tot de maatregelen die later gerealiseerd zullen zijn dan voorzien in het kabinetsbesluit van maart 2008 behoren spooruitbreidingen op de Zuidtak van Amsterdam en de gedeeltelijke spoorverdubbeling op de Flevolijn in Almere. De uitbreidingen op de Flevolijn zijn naar verwachting in 2015 gereed. De meest complexe maatregelen – die op de Zuidtak van Amsterdam – volgen in 2016. Hoewel de voor de groei van het aantal reizigers benodigde capaciteit tijdig geboden kan worden, is de consequentie wel dat de volledig gewenste kwaliteit pas geboden kan worden wanneer alle maatregelen die tot de planstudie korte termijn van OV SAAL behoren gereed zijn. Tot dat moment moet voor een deel van de treinen rekening worden gehouden met extra reistijd. Op welk moment welke kwaliteit precies kan worden geboden, onderzoekt ProRail nog in samenspraak met de NS. Vanwege de capaciteitsbeperkingen aan de westzijde van Amsterdam Zuid zal mogelijk – tot het moment waarop de uitbreidingen daar gereed zijn (eind 2016) – ook een beperkt aantal treinen niet door kunnen rijden naar Schiphol maar op Amsterdam Zuid moeten keren. Samen met de NS beziet ProRail of hier alternatieven voor zijn en wat de beste oplossing is.

7

In de tussenrapportage van OV SAAL staan bij de planning van de korte termijn maatregelen nog de uitgangspunten zoals die zijn gehanteerd bij het kabinetsbesluit van maart 2008. In de tussenrapportage is tevens het volgende te lezen: «ProRail heeft aangegeven dat de planning onder druk staat en dat de maatregelen mogelijk niet allemaal in 2013/2014 gereed zullen zijn. ProRail heeft toegezegd om in maart 2009, na een verdiepingsslag, een nieuwe planning aan te leveren. De projectorganisatie OV SAAL laat deze voorzien van een audit.» Op het moment waarop de tussenrapportage is opgesteld was de beschikbare informatie nog onvoldoende gehard om een stabiel beeld van de geactualiseerde

planning te krijgen. Wel vond ik het noodzakelijk uw Kamer op de hoogte te stellen van de latere realisatie van een deel van de korte termijn maatregelen en de belangrijkste oorzaken daarvan, die op dat moment al bekend waren. Dit heb ik vermeld in de aanbiedingsbrief die is meegestuurd met de 2e voortgangsrapportage PHS (waar de «Tussenrapportage 2e fase Planstudie OV SAAL» als bijlage deel van uitmaakte).

Op dit moment is de nieuwe informatie voldoende robuust en kan ik u melden dat een deel van de maatregelen tijdig gerealiseerd zal zijn. De latere realisatie betreft de spooruitbreidingen op de Flevolijn in Almere en die op de Zuidtak van Amsterdam. De uitbreidingen op de Flevolijn zijn naar verwachting in 2015 gereed. De meest complexe maatregelen – op de Zuidtak van Amsterdam – volgen in 2016.

8

Ja, de audit rapportage is als bijlage bij deze brief gevoegd.¹ Het hoofddoel van de audit was te onderzoeken in hoeverre de planning van ProRail realistisch is. Horvat & Partners concludeert dat de huidige planning beter is onderbouwd dan normaal te doen gebruikelijk in deze fase van een project, maar dat de onderbouwing nog niet voldoende robuust is om voldoende zekerheid te hebben over de totale doorlooptijd van het project. En dat er een zeer ambitieuze planning wordt gehanteerd, waarin (i) wordt uitgegaan van optimistische doorlooptijden en (ii) rekening wordt gehouden met versnellingen (met name door het parallel schakelen van activiteiten). Hierdoor bestaat in de ogen van Horvat & Partners een grote kans op uitloop. «... 2015 is heel misschien haalbaar, eindigen in 2016 is waarschijnlijker en zelfs eindigen in 2017 is niet uit te sluiten. ProRail doet al het mogelijke om toch nog in 2015 te eindigen, maar de kans dat dit gehaald wordt is zeer klein», zo luidt de conclusie.

9

Ja, uiteraard ben ik van mening dat een langere bouwtijd niet wenselijk is. Het is in mijn ogen van belang dat de korte termijn maatregelen van OV SAAL zo spoedig mogelijk gerealiseerd zijn. ProRail heeft bij de

nadere uitwerking van de planning – die overigens in veel meer detail is uitgewerkt dan te doen gebruikelijk in de huidige onderzoeksfase – niet alleen gekeken naar oorzaken van latere realisatie, maar ook naar mogelijkheden om zaken te versnellen. Zo begint ProRail direct na de zomer met de aanbesteding van de werkzaamheden en schakelt deze daarmee parallel met het planstudietraject. Voor het planstudietraject zelf wordt een verkorte tracéwetprocedure doorlopen. De langere bouwtijd is een gevolg van het feit dat de aanleg van de maatregelen op een aantal plaatsen complexer blijkt te zijn (dichtstedelijk gebied) dan eerder is verondersteld.

Met het bovenstaande is al rekening gehouden bij de totstandkoming van de nieuwe planning. Ik zie dan ook geen mogelijkheden hier nog versnellingen in aan te brengen. In de onafhankelijke audit wordt eveneens geconcludeerd dat ProRail «al het mogelijke» doet om de maatregelen nog in 2015 te realiseren. Ik zal er echter op toezien dat actief gezocht blijft worden naar verdere potentiële versnellingsmaatregelen en dat deze dan ook in overweging zullen worden genomen. In hoeverre er versnellingsmogelijkheden zijn tijdens de bouwfase, waar de latere realisatie vooral door veroorzaakt wordt, wordt nog nader bezien. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het gebruik maken van innovatieve bouwtechnieken. Ik zie tevens nog of er in het kader van de Crisis- en Herstelwet mogelijkheden zijn om een versnelling te realiseren. Sommige versnellingsmaatregelen brengen wellicht extra kosten en/of risico's met zich mee. Dat zal dan in die overweging moeten worden meegenomen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.