

2010Z08248

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *financiële tegenvallers bij het programma hoogfrequent spoorvervoer* (ingezonden 17 mei 2010).

Vraag 1

Kent u het bericht «NS: vier in plaats van zes intercity's op OV-SAAL»?¹

Vraag 2

Is het waar dat er alleen al op de corridor naar Almere een tekort bestaat van € 140 tot 670 miljoen?

Vraag 3

Hoe is het mogelijk dat dergelijk grote tekorten pas nu bekend worden, terwijl er al jaren wordt gestudeerd op de spoorplannen?

Vraag 4

Wat betekent de versobering van de spoorplannen voor de uitbreidingsplannen van Almere?

Vraag 5

Vindt u het acceptabel dat de problemen op de A6/A9 met forse wegverbredingen wel worden opgelost, maar de capaciteitsproblemen op het spoor niet?

Vraag 6

Deelt u de mening dat met de groei van Almere er straks een goed spoorproduct moet zijn en dat daarom in Almere spoorboekloos rijden moet worden gerealiseerd en dus 6 intercity's per uur?

Vraag 7

Is het waar dat de viersporigheid Delft-Zuid-Schiedam Centrum niet doorgaat en dat er dus binnen het programma Hoogfrequent Spoorvervoer, naast de spoortunnel Delft waartoe reeds eerder besloten is, geen aanvullende maatregelen worden genomen? Zo ja, naar welke corridor gaat het geld dat voor deze corridor in het vooruitzicht was gesteld?

¹ OV Magazine, juni 2010.

Vraag 8

Is het waar dat er hiermee definitief geen station Schiedam Kethel komt? Zo ja, hoe past dit bij uw eerdere uitspraken over de noodzaak van het tijdig beschikbaar zijn van stations bij nieuwbouwlocaties? Bent u ermee bekend dat de nieuwbouwwijk ter plaatse al ongeveer drie jaar geleden is gerealiseerd?

Vraag 9

Hoe groot zijn de tekorten waar in het artikel sprake van is? Zijn die dusdanig groot dat zelfs een station als Schiedam Kethel niet door kan gaan?