

Vergaderjaar 2009–2010

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 2

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 augustus 2010

Uw commissie vroeg mij op 31 maart 2010, kenmerk 2010Z05740/2010D16020, in overleg met de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit te reageren op het artikel «bom onder dubbel spoor». De heer Aptroot heeft vragen gesteld over de mogelijke vertraging van de gedeeltelijke verdubbeling van de Flevolijn (ingezonden 23 april 2010, kenmerk 2010Z07392). De antwoorden zijn met de beide ministeries afgestemd. Ik heb op 11 juni 2010, kenmerk VENW/DGMO-2010/3939, uitstel van beantwoording gevraagd. In deze brief combineer ik de antwoorden op de gestelde vragen. De beantwoording van de vragen heeft gewacht op de besluitvorming in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waarvoor het kabinet op 4 juni haar voorkeursbeslissing heeft vastgesteld, en op overleg met de betrokken overheden, NS en Prorail, zoals in de voorkeursbeslissing voor PHS was toegezegd.

Prorail heeft de planstudie en de tracéwetprocedure voor de korte termijnmaatregelen op de Flevolijn in Almere, het project OV SAAL KT cluster a, hervat met een gewijzigde scope. Prorail en NS hebben een andere aanpak voorgesteld, waardoor het mogelijk lijkt binnen het bestaande budget (€ 240 mln) de gewenste dienstregeling in 2016 te realiseren. De inzet is nu door benuttingsmaatregelen («kort volgen») zo veel mogelijk gebruik te maken van de bestaand infrastructuur i.p.v. realiseren van spoorverdubbelingen. Daarnaast dienen keerspoeren bij Almere Centrum en Almere Oostvaarders gerealiseerd te worden. Tenslotte zullen geluidsmaatregelen gerealiseerd worden in Weesp, Naarden, Muiden, Almere en Lelystad.

Kort volgen is een verzamelterm voor een geheel van kleinere maatregelen, zoals aansturing van de treindienst met nieuwe methoden en technieken, aanpassing van regelgeving, een andere organisatie van werkzaamheden bij Prorail (met name de verkeersleiding) en NS, realisatie van kleinere blokken door verplaatsing of toevoegen van seinen

en beperkte infra-aanpassingen. Deze maatregelen zijn uiteraard veel goedkoper, zijn sneller te realiseren, hebben niet of nauwelijks ruimtebeslag en leiden tot aanzienlijk minder bouw hinder. De doelstelling is meer treinen op hetzelfde baanvak te laten rijden, zodat er geen inhalingen nodig zijn.

Ik had u eerder gemeld dat er een ontwerp-tracébesluit (OTB) zou zijn in de eerste helft van 2010. Dat zal nu voor het eind van dit jaar zijn. Ik zal u over dit project blijven informeren in de voortgangsrapportages over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De afgelopen maanden heeft Prorail op mijn verzoek – om tijd te besparen in de te hervatten tracéwet-procedure – alvast nieuwe geluidsonderzoeken uitgevoerd. De eerste resultaten geven inzicht in de orde van grootte van de kosten voor maatregelen in het kader van de Natuurbeschermingswet voor de Natura 2000-gebieden. Ik houd rekening met een bedrag in de orde van grootte van € 5–10 mln voor deze maatregelen. Dat is een aanzienlijk bedrag, maar veel minder dan een in het door u aangehaalde artikel «bom onder dubbel spoor» genoemde bedrag van € 60 mln.

Hieronder ga ik in op de vragen van de heer Aptroot over mogelijke vertraging van de gedeeltelijke verdubbeling van de Flevolijn (ingezonden 23 april 2010).

1

Bent u bekend met het persbericht van de gemeente Almere dd. 22 april 2010, waarin sprake is van een mogelijke vertraging van de gedeeltelijke verdubbeling van de Flevolijn? Is het waar dat er door foute ramingen van ProRail sprake is van een budgetoverschrijding van meer dan honderd procent?

Op de eerste vraag is het antwoord ja. Prorail heeft in de voorbereiding van het ontwerp-tracébesluit OV SAAL KT cluster a, waarvan de gedeeltelijke spoorverdubbeling in Almere deel uitmaakt, geconstateerd dat een nieuwe, verder uitgewerkte kostenraming voor de op dat moment bekende scope van het project inderdaad een verdubbeling van de kosten te zien gaf; de kosten werden geraamd op € 499 mln op een budget van € 240 mln. Na bekend worden van deze uitkomst heb ik een onafhankelijk team van deskundigen gezamenlijk met Prorail laten onderzoeken wat de oorzaken zijn en welke oplossingen mogelijk zijn. Ongeveer de helft van de kostenstijging bleek het gevolg van hogere kosten voor geluidsmaatregelen, de andere helft van de kostenstijging wordt veroorzaakt door de veelheid van aan te passen kunstwerken in Almere. Dit vereiste nader onderzoek en besluitvorming.

Op de tweede vraag is het antwoord nee. Voor mij geldt dat de uitkomsten van de planstudie en het deskundigenrapport redenen waren voor nader advies en onderzoek. Dat heeft er nu toe geleid dat de gewenste dienstregeling in 2016 haalbaar lijkt binnen het budget van € 240 mln, omdat de inzet nu is gebruik te maken van diverse kleine maatregelen in het kader van «kort volgen».

2

Is er inderdaad sprake van dat nu wordt teruggekomen op de eerdere toezeggingen naar aanleiding van de motie De Krom c.s. om de aanleg van viersporigheid van de Flevolijn te versnellen, dat de gedeeltelijke verdubbeling van de Flevolijn in 2013 gereed zal zijn?

Ik heb u eerder (VENW/DGMO-2009/2706, dd. 14 april 2009 en VENW/DGMO-2009/5363, dd. 23 juni 2009) al bericht dat de benodigde infrastructuraanpassingen – op dat moment werd nog gedacht aan

spoorverdubbelingen – op de Flevolijn in Almere niet eerder dan 2015 gereed zouden zijn. Andere, kleinere maatregelen, zoals maatregelen aan de Vechtbrug, perronverlenging Almere Centrum en aanpassingen van de beveiliging, zijn gereed in de periode 2013/2014. De voor de groei van het aantal reizigers benodigde capaciteit kan op tijd geboden worden. De gewenste kwaliteit van de dienstregeling kan echter pas geboden worden als alle benodigde maatregelen gerealiseerd zijn. Op basis van de huidige inzichten is realisatie van de maatregelen op de Flevolijn in 2015 nog steeds haalbaar. Dat de Tweede Kamer bij amendement de Flevolijn heeft opgenomen in de Crisis- en Herstelwet, zal daarbij helpen.

3

Deelt u de mening dat de gedeeltelijke verdubbeling van de Flevolijn noodzakelijk is en in feite nu al gereed had moeten zijn, gezien het enorm gestegen gebruik van de lijn, met uitpuilende treinen, en de verwachte toename van het gebruik van de lijn, onder andere door de ingebruikname van de Hanzelijn en de voortgaande groei van de stad Almere?

Nee. Er zijn op de Flevolijn andere maatregelen dan spoorverdubbeling mogelijk die dezelfde verbeteringen van het treinproduct mogelijk maken die wel binnen het budget passen en makkelijker in de omgeving inpasbaar zijn. Ik ben het met u eens dat er aanzienlijke verbeteringen op de SAAL-corridor noodzakelijk zijn. Er is inmiddels een belangrijke stap gezet. Voor de maatregelen op het baanvak Hoofddorp – Diemen (OV SAAL KT cluster c, met name spooruitbreiding op de Zuidtak in Amsterdam) is een tracébesluit gepubliceerd en een uitvoeringsbesluit genomen. Prorail zal nog in 2010 met de uitvoering starten. Met deze werkzaamheden is ruim € 600 mln gemoeid. Deze infrastructuur is conform de in april en juni 2009 gemelde planning gereed in 2016.

4

Kunt u op korte termijn, nog in de maand mei, het besluit nemen om de afgesproken verdubbeling te realiseren en wel op de kortst mogelijke termijn, zodat deze in 2013 gereed is?

Nee. Er was een weloverwogen en met alle betrokken partijen besproken besluit noodzakelijk over scope, tijd en geld van dit project. Dit besluit is inmiddels genomen.

5

Kunt u deze vragen binnen twee weken beantwoorden?

Zie het antwoord op vraag 4.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings