

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

3204

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).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 31 augustus 2010).

Vraag 1

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

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

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

Antwoord 2

De corridor naar Almere behoort tot het project OV SAAL. Het kabinet heeft in 2008 besloten om voor OV SAAL een budget te reserveren van maximaal € 1,35 mrd; dit is € 1,4 mrd op basis van prijspeil 2009. Dit budget is onderdeel van de in totaal € 4,6 mrd die beschikbaar is voor PHS. Het project OV SAAL kent een drietal onderzoekstrajecten. In 2008 is besloten over een maatregelenpakket voor de korte termijn, inclusief het daarbij behorende budget, en is een planstudie voor deze maatregelen gestart. Tevens is besloten om de oplossingsrichtingen voor de periode tot 2020, de middellange termijn, nader te verkennen. Dit onderzoek maakt deel uit van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Daarnaast zijn tevens oplossingsrichtingen voor de periode na 2020 uitgewerkt. Daartoe behoort onder meer de IJmeerverbinding. Hierover heeft het kabinet eind vorig jaar besluiten genomen in het kader van RAAM.

Uw vraag gaat in op onderzoeksresultaten over hoogfrequent spoorvervoer in de SAAL-corridor; dan kan in mijn ogen nog niet van een tekort gesproken worden. Er is op basis van het tot nu toe uitgevoerde middellange termijn onderzoek nog geen maatregelenpakket voorhanden, waarmee binnen alle geformuleerde eisen voor capaciteit, kwaliteit en budget rond 2020 hoogfrequent spoorvervoer kan worden gerealiseerd in de SAAL-corridor. Deze

¹ OV Magazine, juni 2010.

corridor betreft een complexe schakel binnen het landelijke spoorwegnet; het is niet eenvoudig om maatregelen te vinden die inhoudelijk verantwoord en voor alle partijen aanvaardbaar zijn en in het budget zijn in te passen. Het kabinet heeft daarom besloten naar alternatieven te zoeken. Daarbij worden alle tot nu toe gehanteerde uitgangspunten kritisch bezien om te kunnen komen tot spoorboekloos rijden op deze corridor binnen het kaderstellende budget (voor OV SAAL € 1,4 miljard). De uitwerking van alternatieve oplossingen zal door de spoorsector gebeuren in overleg met de betrokken overheden. De resultaten zullen nog dit jaar beschikbaar zijn. Voor eind van dit jaar wil ik hierover vervolgens met de betrokkenen tot besluitvorming komen.

De «Rapportage en voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer» – die op 4 juni 2010 (kenmerk VENW/DGMO-2010/5651) is toegestuurd aan uw Kamer – gaat meer in detail in op de onderzoeksresultaten van de uitgevoerde planstudies en de besluiten van het kabinet, zo ook die van het project OV SAAL.

Vraag 3

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

Antwoord 3

Zie hiervoor het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

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

Antwoord 4

De uitbreidingsplannen van Almere leiden – evenals de ontwikkelingen op de Zuidas, de groei van Schiphol en andere factoren – tot meer reizigers in de toekomst en daarmee is rekening gehouden in de prognoses van de vervoervraag. Deze vervoervraag is vervolgens vertaald in functionele eisen. In het lopende onderzoek worden deze functionele eisen vertaald in passende maatregelen. Daarna zal ik deze maatregelen opnemen in een plan voor spooruitbreiding, passend binnen het beschikbare budget. In alle gevallen is het verwerken van de te verwachten vervoervraag uitgangspunt. Dit betekent dat er nog geen sprake is van versobering van een spoorplan, aangezien de ambitie nog steeds is om hoogfrequent spoorvervoer in deze corridor mogelijk te maken met een passende capaciteit en kwaliteit om de vervoervraag af te kunnen wikkelen.

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?

Antwoord 5

Er is voor OV SAAL op korte termijn al een aanzienlijk pakket maatregelen aan de orde. Op 22 juni 2010 is Prorail een beschikking verleend voor realisatie van spoorverdubbeling op de Zuidtak in Amsterdam; met deze beschikking is € 605 mln gemoeid. Prorail begint nog in 2010 met de eerste werkzaamheden. Stapsgewijs zullen de komende jaren besluiten genomen worden over volgende maatregelen op de corridor.

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?

Antwoord 6

Ik deel de mening dat er straks een goed spoorproduct moet zijn. De ambitie is spoorboekloos reizen in deze corridor te realiseren. Die ambitie zal in stappen worden gerealiseerd.

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?

Antwoord 7

Het is goed om te constateren dat het voor de corridor Den Haag – Rotterdam nu mogelijk is gebleken de 6/6 ambitie te kunnen realiseren binnen het taakstellende budget voor PHS. Tot nu toe ging het Kabinet uit van 6/maatwerk en met de voorkeursbeslissing PHS is er nu meer mogelijk en verantwoord gezien de vervoerwaarde op deze drukke corridor.

Zoals aangegeven in de brief van 4 juni 2010 (kenmerk VENW/DGMO-2010/5651) waarin de voorkeursbeslissing PHS is beschreven, is een eventuele viersporigheid tussen Delft Zuid en Schiedam Kethel tot 2020 echter niet nodig gebleken binnen PHS. Dit project is aan de orde bij eventuele opening van station Schiedam Kethel, alsmede de verdere ontwikkeling van de vervoervraag na 2020. Hierbij is een afweging aan de orde tussen het aantal extra reizigers als gevolg van dit nieuwe station, effecten op andere reizigers op de corridor en benodigde uitbreiding van de infrastructuur en bijbehorende investeringen. De meerwaarde van dit station bleek voorsnog onvoldoende gezien de vervoerinzichten tot 2020 en de investeringen die dit station zou vergen. Zoals bekend is de voorkeursbeslissing van het Kabinet overeenkomstig het unaniem advies dat door de regionale overheden op 26 april 2010 is gegeven.

De verdere ontwikkeling op deze corridor na 2020 is met prioriteit opgepakt in de NMCA, zoals ook besproken op het bestuurlijk overleg op 26 april 2010 over PHS. In de NMCA, die 29 juni 2010 aan uw Kamer is aangeboden (kenmerk VENW/DGMO-2010/5770), worden bereikbaarheidsproblemen geconstateerd in 2028 voor de driehoek Den Haag-Gouda-Rotterdam. In de in deze brief aangekondigde gedetailleerde gebiedsuitwerking van de NMCA komt de verdere ontwikkeling op deze corridor na 2020 met prioriteit aan bod.

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?

Antwoord 8

Dit mogelijk nieuwe station is zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 7 geen onderdeel van PHS, maar wordt in de NMCA nader onderzocht. Bij elk nieuw station is een specifieke afweging aan de orde, zoals aangegeven in de nieuwe spelregels rond de opening van nieuwe stations. Vervoerwaarde, investeringen en effecten op andere treinen zijn relevant bij het uiteindelijke oordeel rond nieuwe stations. Per geval zal ook de omvang van de nieuwbouwwijken mede bepalend zijn of er voldoende vervoerwaarde is voor een nieuw station en of dit opweegt tegen de nadelen van een extra stop voor andere reizigers.

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?

Antwoord 9

Zie hiervoor de antwoorden op vraag 7 en 8.