

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

## 2343

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *kort volgen op de spoorcorridor OV-SAAL (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad)* (ingezonden 12 april 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 april 2012).

Vraag 1

Kent u het bericht «Kort volgen op Flevolijn niet haalbaar»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft het door de gemeente Almere en de provincie Flevoland gevraagde spoedoverleg over de ontstane impasse inmiddels plaatsgevonden? Zo ja, wat zijn hiervan de resultaten?

Antwoord 2

Nee, overleg met de regionale bestuurders vindt binnenkort plaats om hen in een bestuurlijk overleg over de stand van zaken bij te praten omtrent kort volgen.

Vraag 3

Kent u de stellingname in de factsheet van NS in het bijlagenrapport van de commissie Kuiken<sup>2</sup> dat de resultaten van de onderzoeken tot nu toe aangeven dat «kort volgen» geen afdoende oplossing is voor OV-SAAL korte termijn en dat een alternatief nodig is? Wat betekent deze veranderde mening van NS voor het project OV-SAAL op de korte termijn en op de middellange termijn (2020)?

Antwoord 3

Ja, ik ken de betreffende factsheet. Op dit moment worden op mijn verzoek door ProRail de resultaten van de uitwerking van kort volgen door de sector en de

<sup>1</sup> Website provincie Flevoland, 21 maart 2012, <http://www.flevoland.nl/nieuws/nieuwsbrieven/nieuwsbrief-lobby/nieuwsbrief-4/kort-volgen-op-flevolijn/>

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 707, nr. 13.

betekenis daarvan voor OV SAAL vastgelegd in een rapportage. Op basis daarvan ga ik met de partijen in gesprek en zal bovendien in de maand mei de second opinion -zoals bedoeld bij vraag 4- worden uitgevoerd. Vervolgens zal ik de balans opmaken en verdere vervolgstappen bepalen.

#### Vraag 4

Herinnert u zich de motie Slob/Van Gent<sup>3</sup> over een second opinion aangaande kort volgen met betrekking tot reistijd, reistijdbetrouwbaarheid en olievlekwerking, hersteltijd na verstoringen en handhaving veiligheidsniveau? Kunt u het met deze motie gevraagde rapport naar de Kamer sturen vóór het debat met de commissie Kuiken, aangezien de motie oproep de second opinion uiterlijk voorjaar 2012 uit te voeren? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Ja, ik ben op de hoogte van de genoemde motie. Het gevraagde rapport kan ik u echter nog niet toesturen omdat het nog niet beschikbaar is. Zoals bij het antwoord op vraag 3 aangegeven zal de second opinion plaatsvinden op basis van het rapport vanuit de sector. Daar wordt nu hard aan gewerkt en alle inspanningen zijn er op gericht de second opinion conform de motie nog in het voorjaar (voor het zomerreces) aan uw Kamer voor te kunnen leggen.

#### Vraag 5

Klopt het dat er inmiddels door u, de NS en/of ProRail ook vraagtekens zijn gezet bij de voorgestelde kosten, de doorlooptijden en de benodigde verandering van wet- en regelgeving in relatie tot «kort volgen»? Kunt u aangeven wat de oorspronkelijk voorziene kosten, doorlooptijden en veranderingen van wet- en regelgeving, die horen bij «kort volgen», waren en of deze nog steeds gelden?

#### Antwoord 5

Op basis van de tot nu toe bij mij beschikbare informatie heb ik op dit moment geen aanleiding te veronderstellen dat de actuele stand van zaken een geheel ander licht op de door u genoemde aspecten doet werpen. Desalniettemin heb ik de uitlatingen van de diverse partijen in het kader van de commissie Kuiken ter kennis genomen en zal ik hier uiteraard aandacht aan besteden. De onder 3 en 4 genoemde rapportage zal nader inzicht verschaffen. Ik zal bij het aanbieden van de resultaten van de second opinion nader op de door u gevraagde punten in gaan.

#### Vraag 6

Deelt u de mening dat deze zaken ook in een second opinion getoetst zouden moeten worden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn kan dit plaatsvinden?

#### Antwoord 6

Op dit moment zie ik die noodzaak niet maar laat dit uiteindelijk ook afhangen van de uitkomsten en conclusies vanuit de sector.

#### Vraag 7

Kunt aangeven wat de gevolgen zijn voor de dienstregeling op de Flevolijn/Hanzelijn wanneer «kort volgen» onvoldoende effectief is op de korte termijn en op de middellange termijn?

#### Antwoord 7

Zoals reeds aangegeven in de nota van beantwoording bij het Tracebesluit SAAL korte termijn zal reeds dit jaar met de implementatie van kort volgen door middel van een seinoptimalisatie op de Flevolijn worden begonnen. Het gaat om een seinoptimalisatie binnen de bestaande kaders van onder meer wet- en regelgeving. Daarmee wordt een belangrijke eerste stap van kort volgen gezet en wordt voldoende capaciteit geboden om het beoogde aantal treinen te kunnen faciliteren voor de korte termijn (2016). Verdergaande stappen van kort volgen op de korte termijn helpen om aanvullend gewenste kwaliteitsverbeteringen, zoals extra reistijdwinsten, te kunnen realiseren.

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 41.

Zonder de verdergaande stappen zou een deel van de treinen enkele minuten minder reistijdwinst krijgen.

Ik ga er dat van uit op basis van de op te leveren resultaten (zie antwoord op vraag 3) en de second opinion binnenkort ook conclusies voor de middel-lange termijn getrokken kunnen worden.

Vraag 8

Klopt het dat op basis van de meest recente inzichten de capaciteitsvraag in de Schipholtunnel als gevolg van onder meer OV-SAAL en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer alleen met het Europese treinbeveiligingssysteem ERTMS kan worden opgelost en dat kort volgen hiervoor niet voldoende is?

Antwoord 8

Mij is niet bekend dat op dit traject alleen ERTMS een oplossing zou zijn voor de benodigde capaciteit. Ik ga er van uit dat ook door middel van de voor PHS en OV SAAL voorziene maatregelen voldoende capaciteit kan worden geboden. Niet alleen kortere opvolgtijden maar met name ook de maatregelen die in het kader van OV SAAL korte termijn worden gerealiseerd, zoals de dubbele vorkaansluiting bij Riekerpolder en de viersporigheid op de Zuidtak, leveren een belangrijke verbetering van de capaciteit en betrouwbaarheid in de corridor Hoofddorp-Amsterdam.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 worden op mijn verzoek de resultaten van de uitwerking van kort volgen door de sector en de betekenis daarvan voor OV SAAL vastgelegd in een rapportage en wordt tevens een second opinion uitgevoerd. Vervolgens zal ik de balans opmaken en verdere vervolgstappen bepalen.

Vraag 9

Bent u bereid deze vragen vóór het debat van de Tweede Kamer met de commissie Kuiken (onder voorbehoud voorzien voor de week van 23 april) te beantwoorden?

Antwoord 9

Ja, bij deze.