

Vergaderjaar 2019–2020

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 95

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 december 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 3 oktober 2019 inzake de voortgangsrapportage PHS eerste helft 2019 (Kamerstuk 32 404, nr. 93).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 11 december 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Witzke

Vraag 1

Was het opstel terrein Uitgeest van begin af aan overbodig of is de functie ervan nu overgenomen door een andere voorziening?

Antwoord 1

In PHS-corridor Alkmaar–Amsterdam waren oorspronkelijk twee opstel terreinen gepland: in Uitgeest voor sprinters en in Heerhugowaard voor de intercity's. Inmiddels is voor het tekort aan behandel- en opstelcapaciteit het programma Behandelen en Opstellen gestart. Na verdere analyse en optimalisatie van de opstelbehoefte bleek het mogelijk om zowel de opstelbehoefte voor sprinters als voor intercity's gecombineerd in te vullen met het opstel terrein bij Heerhugowaard.

Vraag 2

Kunt u aangeven of de PFAS-belemmeringen voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) primair gaan om grond die verwijderd moet worden en waarvoor geen veilige bestemming is of gaat het om grond die nodig is, maar niet aan de eisen voldoet?

Antwoord 2

Beide categorieën komen voor binnen PHS. Voor grond, die afgevoerd moet worden, geldt dat deze naar een groundbank of grondreiniger wordt afgevoerd. Aangevoerde grond moet voorzien zijn van een certificaat, waaruit blijkt dat de grond voldoet aan de geldende waarden, waaronder PFAS.

Vraag 3

Wat is de nu geplande limiet van de tractie-energievoorziening (TEV) en in hoeverre belemmeren de scherpe keuzes van nu een verdere groei in de toekomst?

Antwoord 3

De uitbreiding van tractie-energievoorziening op de PHS-corridors is bepaald op basis van een netanalyse die is gevoed met gespecificeerde treinaantallen en materieelkarakteristieken bij de PHS-dienstregeling. De voorziene uitbreiding maakt sinds de start van PHS deel uit van de PHS-scope.

Indien na PHS een verdere groei van het aantal treinen plaatsvindt kunnen de nieuwe TEV-installaties (die toekomstvast zijn gebouwd) verder worden uitgebreid of kunnen nieuwe onderstations worden bijgebouwd. Uiteraard zal voor verdere investeringen in de toekomst op dat moment aanvullende financiering moeten worden gezocht.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoe deze spoorprojecten geprioriteerd gaan worden binnen de nationale behoefte voor grond- dan wel stortlocaties?

Antwoord 4

Op 29 november en 1 december heeft de Minister voor Milieu en Wonen uw Kamer geïnformeerd over het geactualiseerde tijdelijke handelingskader ten aanzien van PFAS. Dit biedt ook voor deze spoorprojecten helderheid wat mogelijk is ten aanzien van de grond. Er is op dit moment geen sprake van een prioritering bij het verwerken van de grond.

Vraag 5

Kunt u aangeven welke PHS-projecten nu of binnenkort in de problemen komen door de PAS-problematiek?

Antwoord 5

Over de gevolgen van de PAS-uitspraak in W-projecten heb ik u op 20 november 2019 geïnformeerd (Kamerstuk 35 300 A, nr. 58). Nu is alleen voor PHS Meteren–Boxtel bekend dat dit project gevolgen ondervindt van de PAS-uitspraak. Bij andere PHS-projecten zijn er geen issues of zitten de projecten nog in een fase waarin geldt dat onderzoeken naar stikstofbijdrage nog lopen of nog opgestart moeten worden. Voor deze projecten is nog niet aan te geven of dit mogelijk leidt tot vertraging of extra kosten. Wel geldt in het algemeen dat als een project in een eerdere fase zit, er meer tijd beschikbaar is om waar nodig bij te sturen. In de opeenvolgende voortgangsrapportages van PHS worden de risico's en eventuele effecten op de planning meegenomen. Mijn inzet is om de eventuele vertraging zo gering mogelijk te houden.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat dit slechts tijdelijke stikstofemissies uit de bouwfase zijn en dat hiervoor geen permanente compensatie (zoals bij een snelweg) gevonden hoeft te worden?

Antwoord 6

Voor de meeste spoorprojecten, waaronder ook de meeste PHS-projecten, geldt dat er alleen een stikstofbijdrage is in de aanlegfase. Afhankelijk van de precieze emissies en de nabijheid van natuurgebieden kunnen voor deze projecten (tijdelijke) mitigerende maatregelen nodig zijn. Hierbij kan gedacht worden aan de inzet van zoveel als mogelijk geëlektrificeerd materieel.

Anders is dit bij het project PHS Meteren-Boxtel, waar ook gepland is dat er goederentreinen gaan rijden over de aan te leggen Meterenboog. Dit zijn voor een deel ook diesellocomotieven. Voor dit project wordt momenteel onderzocht welke mitigerende en compenserende maatregelen mogelijk zijn.

Vraag 7

Kunt u aangeven voor hoeveel depositie deze projecten zouden zorgen en hoe dit voldoende gecompenseerd kan worden?

Antwoord 7

Voor de meeste spoorprojecten moet de stikstofbijdrage nog berekend worden. De verwachting is, op basis van eerdere stikstofberekeningen bij andere projecten, dat deze bijdrage minimaal zal zijn en dat deze over het algemeen voldoende gecompenseerd kan worden. Echter dit zal moeten gaan blijken uit de projectspecifieke berekeningen en onderzoeken.

Vraag 8

Wat is het afwegingskader voor het toedelen van (tijdelijke) depositieruimte van stikstof aan projecten?

Antwoord 8

Voor alle spoorprojecten gelden dezelfde processtappen, zoals gecommuniceerd in de Kamerbrief van 13 november (Kamerstuk 35 334, A). Elk project bepaalt de stikstofbijdrage en afhankelijk van deze bijdrage moet een ecologische beoordeling of een passende beoordeling worden gemaakt. Onderdeel van de passende beoordeling zijn ook eventuele mitigerende maatregelen. Indien nodig en waar mogelijk zal een ADC toets moeten worden doorlopen. Bij deze verschillende stappen moet ook aandacht worden gegeven aan het cumulatief effect.

Vraag 9

Kunt u toelichten wat de gevolgen zijn van de problemen bij het Zuidasdok in Amsterdam voor de voortgang van het PHS?

Antwoord 9

Zoals ik u heb geschreven op 30 oktober 2019 (Kamerstuk 32 668, nr. 14) is mevrouw Dekker aangesteld om advies te geven over het realisatieproject Zuidasdok en wordt een mediation-traject met de aannemer doorlopen. Ik verwacht u hierover in het eerste kwartaal van 2020 nader te kunnen informeren. Daarna kan worden bekeken wat dit betekent voor PHS. In de opeenvolgende voortgangsrapportages voor PHS wordt u over de eventuele gevolgen voor PHS geïnformeerd.

Vraag 10

Hoeveel vertraging heeft Koninklijke DSM N.V. op de corridor Den Haag–Rotterdam–Breda tot op heden veroorzaakt?

Antwoord 10

Er is geen sprake van vertraging, de werkzaamheden zijn in goed overleg met DSM afgestemd. Inmiddels is de uitvoering van het PHS-project Rijswijk–Rotterdam gestart.

Vraag 11

Op welke manier worden bewoners betrokken bij de ontwikkelingen van de goederencorridor Zuid-Holland.

Antwoord 11

Binnen de provincie Zuid-Holland zijn vanuit de goederencorridor geen maatregelen voorzien. ProRail heeft op het tracé Meteren–Boxtel (onderdeel van de goederencorridor Zuid-Nederland) de afgelopen jaren een uitgebreid communicatie- en participatietraject uitgevoerd om omwonenden te informeren, en om informatie en ideeën uit de omgeving op te halen waarmee de plannen zijn verbeterd. Naast de formele inspraakmomenten is er een reeks aan informele momenten geweest. Zo zijn in de verschillende gemeenten meerdere informatieavonden georganiseerd. Ook zijn er besprekingen met klankbordgroepen geweest over het te doorlopen communicatie- en participatieproces en met werkgroepen voor wat betreft het optimaliseren van het ontwerp.

Vraag 12

Hoeveel extra fietsenstallingen zijn er gerealiseerd als het PHS volledig is uitgevoerd bij stations?

Antwoord 12

In de Voorkeursbeslissing voor PHS is opgenomen dat er 80.000 extra stallingsplekken zullen worden gerealiseerd. Het budget (€ 96 mln.) is met scope in 2013 overgeheveld van PHS naar het Programma Ruimte voor de fiets/actieplan Fietsparkeren. Deze stallingsplekken zijn inmiddels onderdeel van het programma Fietsparkeren bij Stations, zoals opgenomen in het MIRT. Over de voortgang informeer ik u periodiek in het MIRT-overzicht en in de MIRT-brieven (Kamerstuk 35 300 A, nr. 57).

Vraag 13

Welke infrastructurele voorzieningen moeten worden aangepast om wel te voldoen aan de beoogde dienstregeling voor de corridor Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV SAAL) en welke kosten zijn hier mee gemoeid?

Antwoord 13

In maart 2019 is gebleken dat de beoogde dienstregeling niet maakbaar is (Kamerstuk 32 404, nr. 92). Op dit moment wordt daarom bezien of het mogelijk is een maakbaar treindienstmodel met bestuurlijk draagvlak te ontwikkelen dat zo dicht mogelijk bij de PHS-doelstelling komt (hoogfre-

quent reizigersvervoer en faciliteren goederenvervoer) en dat past binnen het taakstellend budget om het vervoer op deze corridor te faciliteren. Het gaat daarbij om het bieden van een zo aantrekkelijk mogelijk product voor reizigers met een herkenbare en regelmatige dienstregeling en het faciliteren van goederenvervoer. Daarbij is ook duidelijk geworden dat het meenemen van actuele functionaliteitswaarden vanuit programma ERTMS in de maakbaarheidsstudie om extra aandacht vraagt.

Via de volgende voortgangsrapportages informeer ik uw Kamer over de voortgang van de maakbaarheidsstudie en het effect op de projectmijlpalen.

Op dit moment wordt geen pakket van infrastructurele maatregelen onderzocht waarmee de beoogde hoogfrequente dienstregeling, inclusief de samenloop van reizigerstreinen met goederentreinen, wel maakbaar zou zijn. De precieze financiële omvang en de planning van een pakket om de oorspronkelijke doelstelling waar te maken is niet bekend, maar zal niet passen binnen de scope, budget en planningshorizon van PHS.

Vraag 14

Op welke manier wordt de concessieverlening van 2025 meegenomen in dit plan, gezien het feit dat het PHS in kaart brengt of NS beschikt over voldoende treinmaterieel voor de hogere frequenties?

Antwoord 14

Uitgangspunt voor PHS is dat de concessieverlening voor het hoofdrailnet in 2025 aansluit bij het realiseren van de PHS beleidsdoelstellingen in de periode tot en met 2028. Dit was ook het geval bij de verlening van de huidige concessie.

Vraag 15

Wordt eventuele groei van het goederenvervoer op de reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam meegenomen in de verslaglegging en planning van het verhogen van de frequentie van personenvervoer?

Antwoord 15

Ja, de omvang van het goederenvervoer per PHS-corridor is gebaseerd op de NMCA prognose 2040 hoog. Ongeveer eens per 4 jaar worden nieuwe NMCA-prognoses gepubliceerd. De eerstvolgende is voorzien in 2021. Dan kan worden gezien of een actualisatie voor PHS aan de orde is en wat de eventuele consequenties hiervan zijn.

Vraag 16

Wat is de reden dat nu wel de aanpak van de overweg Guisweg (Zaandam) wordt bekostigd uit het PHS en wat is de bijdrage vanuit de gemeente?

Antwoord 16

Op 20 november 2019 heb ik in het BO MIRT afspraken gemaakt met de regio over de Corridor Amsterdam Hoorn. Onderdeel hiervan is het integrale project Guisweg waarbij de veiligheid en bereikbaarheid rondom de kruising van de Guisweg in Zaandijk met de spoorlijn Alkmaar-Amsterdam en de Provincialeweg wordt verbeterd. De overeengekomen integrale aanpak voor fiets, weg en spoor heeft in de regio breed draagvlak en voorkomt een overwegveiligheidsknelpunt in het PHS-project Alkmaar-Amsterdam. Dit maakt een bijdrage vanuit PHS op te tuun. De gemeente Zaanstad draagt € 9 mln. bij aan het project, naast financiering van de Vervoersregio, de Provincie en het Rijk.