

Vergaderjaar 2021–2022

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 114

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 juni 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 8 april 2022 inzake de Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2021-2 (Kamerstuk 32 404, nr. 113).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 juni 2022. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Vraag 1

Wanneer is er duidelijkheid over de planning van de voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) randvoorwaardelijke realisatie van het derde perron van Zuidasdok?

Antwoord 1

Op basis van de nu vigerende mijlpalen wordt uiterlijk in 2027 vastgesteld of de uitvoering van het project derde perron en van het programma Zuidasdok worden geïntegreerd en welke planning hierbij hoort. De planning is mede afhankelijk van de realisatie van het project Zuidasdok. Hierover is eerder gemeld dat de oplevering kan doorschuiven naar 2036, gezien de nu voorziene oplevering van Zuidasdok tussen 2032–2036. Realisatie van een derde perron op station Amsterdam Zuid wordt in nauwe samenhang met Zuidasdok uitgewerkt, maar is geen onderdeel van het programma Zuidasdok. Zuidasdok maakt ruimte vrij die kan worden benut voor aanleg van het derde perron. Op 14 december 2018 is de startbeslissing voor de MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid gepubliceerd (Staatscourant 2018, nr. 69791). Met deze startbeslissing is een nieuw project gestart waarvan realisatie voorzien is, zodra Zuidasdok is afgerond.

Vraag 2

Is inmiddels duidelijk of directe hogesnelheidsverbindingen met Londen (Eurostar) mogelijk blijven tijdens de ombouw van Amsterdam CS vanaf 2024? Is inmiddels een oplossing gevonden voor de internationale (douane)faciliteiten, die tijdens de ombouw in principe verdwijnen?

Antwoord 2

Vanaf 2024 wordt station Amsterdam Centraal in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) grootschalig verbouwd om reizigersgroei mogelijk te maken. De huidige lounge met de noodzakelijke security- en paspoortcontrolevoorzieningen voor de treinverbinding naar Londen (uitgevoerd door Eurostar) kan vanaf begin 2024 niet meer gebruikt worden door deze verbouwing. De ruimte is nodig voor de bouwwerkzaamheden en een alternatieve lounge locatie en loopstroom naar de treinen is niet zomaar voorhanden, de situatie is zeer complex. Pas met de realisatie van het derde perron op Amsterdam Zuid zullen de Eurostartreinen vanaf Amsterdam Zuid vertrekken.

Dit zou betekenen dat er tijdens de jarenlange verbouwing geen Eurostartreinen rechtstreeks (secure) kunnen vertrekken naar Londen. Dit vind ik onacceptabel, uiteraard dient de Eurostar ook tijdens de verbouwing zoveel als mogelijk vanaf Amsterdam te kunnen vertrekken. De Eurostar is belangrijk voor de internationale treinreiziger en specifiek bij de transitie van vliegtuig naar trein op de kortere afstand. Daarom heb ik ProRail gevraagd om samen met NS alles op alles te zetten om de problematiek rond de Eurostar tijdens de verbouwing van Amsterdam Centraal op te lossen. Via de voortgangsrapportages over Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en Zuidasdok zal ik de Kamer regelmatig informeren over de voortgang, de mogelijkheden om tot een oplossing te komen, de risico's en de beheersmaatregelen.

Vraag 3

Op welke termijn is een frequentieverhoging van de internationale treinen naar meer dan één keer per uur Thalys plus één keer per uur Eurostar mogelijk?

Antwoord 3

Op de HSL is in Nederland en België vandaag de dag voldoende capaciteit beschikbaar om vier internationale treinen per uur te rijden, twee

hogesnelheidstreinen (tot 300 km/uur) en twee snelle IC-treinen (tot 200 km/uur). Vanaf de ingebruikname van het derde perron op Amsterdam Zuid, voorzien rond 2036, neemt de capaciteit in Nederland toe naar vier hogesnelheidstreinen per uur plus twee of eventueel meer IC-producten.

Deze extra capaciteit voor twee naar vier hogesnelheidstreinen lijkt voorsnog in België te ontbreken. Naast de spoorcapaciteit is de groei van het internationale treinverkeer afhankelijk van de marktvraag naar internationaal treinvervoer en de mate waarin deze internationale markt zich herstelt na de coronapandemie. Ook ondersteunend beleid vanuit en samenwerking met de EU en andere overheden, infrastructuurbeheerders en andere spoorpartijen spelen een rol.

Vraag 4

Welke nieuwe inzichten ten aanzien van de maatregelen voor overwegveiligheid geven risico's voor de voorziene frequentieverhogingen op de trajecten Breda-Eindhoven en Alkmaar-Amsterdam? Om welke risico's gaat het hier precies?

Antwoord 4

Ten opzichte van de Basisrapportage PHS zijn er enkele nieuwe inzichten. ProRail bekijkt de risico's voor de PHS doelstelling om een extra 3^e en 4^e IC in te voeren per dienstregeling 2025 tussen Breda en Eindhoven. Op een klein aantal overwegen wordt op basis van de nieuwe inzichten bezien of aanvullende maatregelen (ten opzichte van de basisrapportage PHS) kunnen worden getroffen om de overwegveiligheidsrisico's te beperken. De precieze maatregelen en de kosten en planning ervan worden momenteel in beeld gebracht.

In het Ontwerp Tracébesluit (OTB) PHS Alkmaar-Amsterdam wat in maart 2021 gepubliceerd is wordt ook de overwegveiligheid op dit traject in beeld gebracht. Een aantal overwegen op de corridor wordt in dit PHS-project aangepakt. In de voortgangrapportage is ook de stand van zaken beschreven rondom de Beverwijkerstraatweg en de Guisweg. Beide overwegen liggen op deze corridor, maar zijn separate projecten en de aanpak was niet voorzien in de basisrapportage PHS. Aanpak van overwegveiligheid op deze locaties is noodzakelijk voor het te publiceren Tracébesluit.

Vraag 5

Is inmiddels duidelijk wanneer de behandeling door en de uitspraak van de Raad van State over het Tracébesluit voor de Zuidwestboog Meteren en Den Bosch-Vught verwacht worden?

Antwoord 5

De Raad van State heeft het Tracébesluit Meteren-Boxtel op 24 en 25 maart 2022 op zitting behandeld waarna het onderzoek is afgesloten. Op 12 mei 2022 heeft de Raad laten weten het onderzoek te heropenen om nadere schriftelijke inlichtingen in te winnen. Wanneer de uitspraak komt is niet bekend.

Vraag 6

Welke scenario's ontwikkelt u voor het geval er onvoldoende budget voor PHS beschikbaar zal komen om het potentiële tekort (inclusief de exogene risico's) te dekken?

Antwoord 6

Een potentieel tekort betekent dat als de binnen het programma geïdentificeerde kostenstijgingen en risico's zich ook daadwerkelijk voordoen, er

sprake zal zijn van een budgettekort indien er geen maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen. Door in te zetten op projectbeheersing en scherpe keuzes te maken is het gelukt het potentieel tekort gestaag omlaag te brengen.

Het scenario dat niet alle kosten en opgetreden risico's kunnen worden opgevangen is reëel. Hiervoor heb ik een risicoreservering voor PHS binnen het mobiliteitsfonds opgenomen, maar inzet hiervan betekent dat dit budget niet aan andere opgaven kan worden besteed.

Naast het beschikbaar stellen van financiering kunnen de doelstellingen van PHS worden versoerd. Het is mijn beeld dat versoering van de doelstellingen van PHS onwenselijk is, te meer omdat blijkt uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) dat deze knelpunten alleen maar toenemen. Indien zich rondom deze scenario's ontwikkelingen voordoen zal ik uw Kamer hierover informeren.

Vraag 7

Overweegt u versoeringen in de doelstellingen van PHS? Zo ja, welke?

Antwoord 7

Naast het beschikbaar stellen van financiering kunnen de doelstellingen van PHS worden versoerd. Hiertoe zijn de mogelijkheden beperkt, omdat ca. 80% van het programma reeds is vastgelegd in subsidiebeschikkingen. Ook versoeringen op het resterende programma zijn inhoudelijk onaantrekkelijk. Gezien de stand van het programma zijn er voor alle lopende PHS-projecten bestuurlijke afspraken gemaakt, bijvoorbeeld in het geval van bijvoorbeeld stationsprojecten. Verder zijn er maatregelen in uitwerking die samenhangen met reeds gedane investeringen zoals bijvoorbeeld aanpassing van de energievoorziening of overwegen om meer treinverkeer mogelijk te maken volgens de doelen van PHS. Tenslotte bevestigt de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) dat PHS hard nodig is om toekomstige opgaven aan te pakken. Het is mijn beeld dat versoering van de doelstellingen van PHS onwenselijk is, te meer omdat blijkt uit de IMA dat deze knelpunten alleen maar toenemen.

Vraag 8

Kunt u toelichten waarom een bestuursovereenkomst is getekend voor de realisatie van de verdiepte spoorligging in Vught, terwijl hiervoor reeds middelen binnen het programma PHS waren gereserveerd?

Antwoord 8

Provincie Noord-Brabant en gemeente Vught betalen mee aan de verdiepte ligging in Vught. Voor de realisatiefase waren nieuwe afspraken tussen de drie financiers nodig over de financiële inleg, de planning en de organisatie. Hierbij financieren de gemeente en provincie direct naar ProRail. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ziet toe op de coördinatie tussen en de sturing door de drie financiers en de programmasturing. Project Den Bosch-Vught blijft onderdeel van de PHS-corridor Goederenrouting Zuid-Nederland en van het Tracébesluit Meteren-Boxtel. De bestuursovereenkomst uit 2015 zag vooral op de planuitwerkingsfase, waarbij financiering vanuit de regionale partijen via het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgangspunt was.

Vraag 9

Wat is de meerwaarde van een afzonderlijke bestuursovereenkomst? Wat betekent dit voor de afstemming met PHS?

Antwoord 9

Provincie Noord-Brabant en gemeente Vught betalen mee aan de verdiepte ligging in Vught. Voor de realisatiefase waren nieuwe afspraken tussen de drie financiers nodig over de financiële inleg, de planning en de organisatie.

Vraag 10

Kunt u in het vervolg in de voortgangsrapportages alle grotere mutaties toelichten, ook als deze bij de begrotingen al zijn benoemd (zoals de budgetverlaging in 2021 van 130,6 miljoen euro aan desaldering van ontvangsten en de hieraan gekoppelde uitgaven)?

Antwoord 10

Ja, dat zal ik doen. In de volgende voortgangsrapportages worden alle budgetmutaties groter dan € 5 mln. expliciet beschreven.

Vraag 11

Neemt u alle aanbevelingen van de Auditdienst Rijk (ADR) onverkort over? Zo nee, op welke punten niet en waarom niet?

Antwoord 11

Ik neem de aanbevelingen van de ADR onverkort over. Enkele aanbevelingen vragen om nadere uitwerking, waarbij ik in overleg met de ADR zal treden. Met de tweede voortgangsrapportage en het onderzoeksrapport over 2022 dat begin 2023 zal verschijnen en rapporteert over het gehele jaar 2022 wordt uw Kamer geïnformeerd over de uiteindelijke verbeteringen.

Vraag 12

Houdt «meer aandacht voor effecten van eventuele bijstelling van de planning» in dat de Kamer voortaan in de voortgangsrapportages actief wordt geïnformeerd over financiële en niet-financiële effecten van vertragingen, zoals bij Zuidasdok? Kan dit voor alle vertragingen gelden?

Antwoord 12

De Kamer wordt in de voortgangsrapportage actief geïnformeerd over alle vertragingen, financiële effecten en risico's als deze inzichtelijk worden. In het proces rond de bewaking van scope, tijd en geld binnen PHS worden gevolgen van projecten op planning en de effecten op de beoogde verhoging van frequenties bekeken, zodat dit bij de besluitvorming wordt betrokken. Conform het advies van de ADR zal bij het bijstellen van de planning van een deelproject van PHS meer expliciet worden stilgestaan bij wijziging van de kosten, bijvoorbeeld vertragingkosten, en wijziging van betalingsritme.

Vraag 13

Welke maatregelen worden getroffen om het verhoogde risico op te hoge of onjuiste bevoorschotting te beheersen?

Antwoord 13

Bij iedere aanvraag voor bevoorschotting vindt een gesprek plaats tussen ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit overleg is tweemaal per jaar. Hierbij wordt geëvalueerd of in de voorgaande periode niet te veel is bevoorschot en wordt de nieuwe aanvraag kritisch doorgelopen. Met deze werkwijze wordt voorkomen dat aan ProRail structureel en onnodig te veel budget wordt bevoorschot. Deze werkwijze wordt in 2022 vastgelegd in een te actualiseren werkwijze in lijn met aanbevelingen van de ADR.

Vraag 14

Op welke manieren raakt de vertraging van Zuidasdok aan de in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) geconstateerde knelpunten en uitdagingen?

Antwoord 14

Project Zuidasdok is in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) gereed verondersteld in de analyses naar 2030 en 2040. Knelpunten en uitdagingen als gevolg van de vertraging van Zuidasdok komen hier dus bovenop. Voor het spoornetwerk betreft dit met name de PHS-corridor Amsterdam-Alkmaar. De invoering van de volledige hoogfrequente dienstregeling op deze corridor is afhankelijk van de realisatie van het programma Zuidasdok, aanleg van het derde perron op Amsterdam Zuid en de verplaatsing van internationale treinen, zoals ook aangegeven in antwoord op vraag 1. Rond 2036 kan naar verwachting op de corridor Alkmaar-Amsterdam de volledige hoogfrequente dienstregeling worden gereden. Momenteel wordt onderzocht welke tussentijdse verbeteringen voor de reizigers en vervoerders mogelijk zijn.

Vraag 15

Zijn er implicaties voor de verschillende PHS-projecten als gevolg van mens- en materieeltekorten of verhoogde grondstofprijzen?

Antwoord 15

Er worden implicaties als gevolg van mens- en materieeltekorten of verhoogde grondstofprijzen verwacht. De ontwikkelingen op dit vlak worden door ProRail nauwkeurig gemonitord en met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besproken. Bij de volgende voortgangsrapportages verwacht ik enkele eerste (financiële) implicaties inzichtelijk te hebben.

Zoals aangegeven in eerdere antwoorden op Kamervragen, heeft ProRail aangegeven dat het tekort aan verkeersleiders geen effect heeft op de implementatie van hoogfrequent spoorvervoer met PHS. Wel heeft NS tijdelijk de hoogfrequente dienstregeling per 13 juni 2022 afgeschaald van 6 naar 4 treinen per uur op de lijn Arnhem-Schiphol-Rotterdam vanwege beperkingen in de personele bemensing.

Vraag 16

Welke landen zijn belangrijk voor spoorstaafproductie en waar haalt Nederland/ProRail dit overwegend vandaan?

Antwoord 16

Spooraannemers kopen bij walsen door heel Europa hun spoorstaven in, echter met name in Oostenrijk. Deze walsen draaien op grondstoffen en energie die uit de (wereld)markt worden gehaald. De oorlog in Oekraïne heeft een disruptief effect, onder meer door de enorme stijging in de energieprijzen, de verstoringen van de logistieke keten en de grote onzekerheid in de markt.

Vraag 17

Welke spoorinfrastructuur van PHS is opgenomen in het TEN-T kern- en uitgebreide netwerk?

Antwoord 17

Alle zeven PHS-corridors, zoals opgenomen in de voortgangsrapportage, zijn onderdeel van het bestaande TEN-T netwerk zoals vastgelegd in EU-verordening 1315/2013. Dit betreft deels het kernnetwerk en deels het uitgebreide netwerk.

Vraag 18

Wanneer wordt het onderzoek naar het terugbouwen van internationale voorzieningen voor een directe verbinding naar Londen in de tijdelijke eindsituatie PHS Amsterdam opgeleverd?

Antwoord 18

Dit onderzoek wordt in september opgeleverd.

Vraag 19

Wat zijn de kosten van het terugbouwen van internationale voorzieningen voor een directe verbinding naar Londen in de tijdelijke eindsituatie PHS Amsterdam?

Antwoord 19

De huidige security- en paspoortcontrolefaciliteiten zijn vanaf 1 januari 2024 niet meer beschikbaar. De nieuwe permanente faciliteiten komen nadat het project derde perron is afgerond op Amsterdam Zuid. Binnen het onderzoek naar de aanlanding van internationale treinen vanuit het Verenigd Koninkrijk op Amsterdam wordt gekeken naar bij voorkeur één tijdelijke locatie voor de periode hiertussen. De kosten hiervoor zijn nog niet bekend.

Vraag 20

Waaruit is het potentiële ongedekte tekort van 170 miljoen euro opgebouwd?

Antwoord

De voortgangsrapportage maakt melding van exogene risico's die voor het programma moeilijk of niet te beheersen zijn. De verwachtingswaarde van deze risico's bedraagt € 220 mln., die in de huidige stand van zaken voor € 50 mln. kan worden opgevangen binnen de bestaande risicoreservering. De exogene risico's uit de voortgangsrapportage betreffen:

- Marktspanning, waaronder risico's op aanbestedingstegenvallers en toekomstige prijsstijgingen (€ 48 mln.).
- Spoorcapaciteit, waaronder risico's op aanvullende maatregelen voor overwegen en energievoorziening (€ 50 mln).
- Bestaande situatie van het traject, waaronder risico's op baanstabieleit (€ 80 mln).
- Wijziging in (wettelijke) kaders, waaronder risico op aanvullende maatregelen (€ 41 mln).

Vraag 21

Welke versoberingsopties komen in beeld wanneer geen dekking wordt gevonden voor deze 170 miljoen euro?

Antwoord 21

Het scenario dat niet alle kosten en opgetreden risico's kunnen worden opgevangen is reëel. Hiervoor heb ik een risicoreservering voor PHS binnen het mobiliteitsfonds opgenomen, maar inzet hiervan betekent dat dit budget niet aan andere opgaven kan worden besteed.

Naast het beschikbaar stellen van financiering kunnen de doelstellingen van PHS worden versoberd. Hiertoe zijn de mogelijkheden beperkt, omdat ca. 80% van het programma reeds is vastgelegd in subsidiebeschikkingen. Ook versoberingen op het resterende programma zijn inhoudelijk onaantrekkelijk. Gezien de stand van het programma zijn er voor alle lopende PHS-projecten bestuurlijke afspraken gemaakt, bijvoorbeeld in het geval van bijvoorbeeld stationsprojecten. Verder zijn er maatregelen in uitwerking die samenhangen met reeds gedane investeringen zoals bijvoorbeeld aanpassing van de energievoorziening of overwegen om

meer treinverkeer mogelijk te maken volgens de doelen van PHS. Tenslotte bevestigt de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) dat PHS hard nodig is om toekomstige opgaven aan te pakken. Het is mijn beeld dat versoering van de doelstellingen van PHS onwenselijk is, te meer omdat blijkt uit de IMA dat deze knelpunten alleen maar toenemen.

Vraag 22

Biedt de Connecting Europe Facility (CEF) een oplossing voor het dekken van (delen van) de tekorten?

Antwoord 22

Bij ieder PHS-deelproject en bij iedere CEF-uitvraag vanuit de Europese Commissie wordt steeds gezien of een aanvraag zinvol is. Wanneer een subsidie wordt toegekend zal deze in mindering worden gebracht op het potentieel tekort. Op dit moment is er nog geen CEF-subsidie ontvangen.

Vraag 23

Hoe verhouden de verschillende bouwfasen van Zuidasdok zich tot het wel of niet realiseren van de PHS-doelstellingen?

Antwoord 23

Het huidige station Amsterdam Zuid heeft onvoldoende capaciteit om alle reizigers te accommoderen die in-, uit- of overstappen op Amsterdam Zuid. In 2019 hebben NS en ProRail besloten crowd control in te zetten. Dit is nodig om reizigers veilig op de perrons te laten wachten en door het station te laten lopen en om treinen in een hoogfrequente dienstregeling tijdig te kunnen laten vertrekken. De verwachting is dat de drukte op het station in de komende jaren verder zal toenemen. In Zuidasdok wordt daarom het huidige station uitgebreid met een nieuwe reizigerspassage (Brittenpassage) en wordt de huidige Minervapassage verbreed. Ook wordt er een nieuw metrostation gerealiseerd en worden de huidige treinperrons verbreed. Conform de PHS-doelstelling rijden er meer treinen op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen (PHS SUN) en gaan er meer rijden op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (PHS SAAL). Dat brengt ook meer reizigers naar Amsterdam Zuid, wat met de capaciteitsuitbreiding van het station ondervangen wordt.

Daarnaast is het voor de PHS-doelstellingen nodig om vanuit Zuidasdok de zuidelijke A10 in een tunnel te brengen en zo ruimte te creëren voor een derde perron. Dit derde perron is noodzakelijk om internationale treinen te kunnen verplaatsen van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid én om meer internationale treinen over de HSL te kunnen rijden. Daarna is er op Amsterdam Centraal capaciteit om de PHS-doelstellingen tussen Amsterdam en Alkmaar mogelijk te maken.

Vraag 24

Wat zijn de beheersmaatregelen die worden onderzocht op de trajecten Breda-Eindhoven en Alkmaar-Amsterdam ten aanzien van de overwegwegveiligheid?

Antwoord 24

Tussen Breda en Eindhoven wordt gezien of met beperkte maatregelen de overwegveiligheid op voldoende niveau kan worden gehouden. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een veiligere inrichting van de spoorwegovergang waarbij verkeersstromen op de weg gescheiden worden.

Naar de Beverwijkerstraatweg tussen Alkmaar en Amsterdam is samen met de regionale overheden een onderzoek gestart naar de mogelijkheden

en consequenties van een gelijkvloerse en een ongelijkvloerse spoorwegovergang.

Vraag 25

Wat zijn de oorzaken van de vertragingen op Amsterdam Sloterdijk (Haarlemsporen, Alkmaarsporen)?

Antwoord 25

Voor Amsterdam Sloterdijk zijn nieuwe mijlpalen vastgesteld. De indienststellingsmijlpaal voor de maatregelen aan de Haarlemsporen is bijgesteld naar Q4 2022, omdat de laatste buitendienststelling van het project is vastgesteld in de herfstvakantie van 2022. Dit heeft geen effect op de doelstelling van PHS.

Voor de sporen op dit station van en naar Alkmaar zijn nieuwe mijlpalen vastgesteld voor de planuitwerkingsfase. De situatie is complexer gebleken dan eerder voorzien. De samenhang van seinen, wissels en beveiliging bij de introductie van bijstuurvoorzieningen vraagt om grootschalige aanpassing van de sporen-layout. Ontwerp, raming en planning worden verder uitgewerkt en geoptimaliseerd.

Vraag 26

Welke versnellingsmogelijkheden bestaan er voor de verschillende bouwfases van het Zuidasdok?

Antwoord 26

In 2020¹ is besloten het Zuidasdok om te vormen naar een programma, waarbij projecten volgtijdelijk worden gerealiseerd. Daarmee werd de complexiteit teruggedrongen en werd de beheersbaarheid vergroot door het verminderen van de onderlinge afhankelijkheden van de verschillende projectonderdelen. Gevolg van de noodzaak om het project in werkpakketten serieel uit te voeren was dat de totale realisatietijd van het project is toegenomen. Het gevolg is ook dat niet op voorhand kan worden aangegeven of en zo ja welke versnellingsmogelijkheden er zijn in een bepaalde bouwfase. Dat is onderdeel van de aanbestedingsprocedure voor elk deelproject. Er is een aantal nieuwe kleinere maatregelen genomen die de afhankelijkheid onderling tussen projecten verder verminderen. Dat geeft meer zekerheid in de uitvoering van elk deelproject.

Vraag 27

Voorziet u meer bestuursovereenkomsten die tot onverwachte mutaties op de begroting van het PHS leiden?

Antwoord

Op dit moment zijn geen mutaties voorzien in relatie tot nieuwe bestuurs-overeenkomsten. Mogelijk leiden ontwikkelingen bij de overweg-problematiek nog tot nieuwe overeenkomsten met regionale overheden. Als hier meer duidelijk over is en als dit effecten op het PHS-programma heeft, wordt uw Kamer hierover geïnformeerd.

Vraag 28

Welke overlastbeperkende maatregelen worden gefinancierd uit het PHS-programma Goederencorridor Zuid?

Antwoord 28

Het project Den Bosch-Vught realiseert geluidschermen en trillingswanden in Vught en Den Bosch. Langs de hele route zijn maatregelen

¹ Kamerstuk 32 668, nr. 15.

voorzien om de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verminderen, geldt aanwijzing van het traject als stillere goederenroute en worden geluidsaneringsmaatregelen genomen (bekostigd uit het Meerjarenprogramma Geluidsanering). Ook wordt het spoor in Vught verdiept aangelegd en worden vijf overwegen in Vught opgeheven.

Vraag 29

Kunt u uitleggen hoe het zit met de aansluiting van het Nederlandse (hoogfrequente) spoorvervoer op het Europese (nacht)net?

Antwoord 29

Hoogfrequent spoorvervoer, zoals ik dat in Nederland mogelijk maak, is bedoeld voor het binnenlandse vervoer tussen onze grootste steden. Een dergelijke vraag naar bijvoorbeeld 6 treinen per uur is er niet in het internationale segment. Wel rijden er regelmatig (hoge snelheids-)treinen naar Brussel, Parijs, Berlijn, Frankfurt en Londen en meer regionale treinen over de grens naar bijvoorbeeld Düsseldorf, Bad Bentheim, Dortmund/Munster, Aken, Luik en Antwerpen. Daarnaast rijden er dagelijks nachttreinen naar Wenen en Zürich. Zoals ook benoemd in mijn brief van 17 mei 2022 over het internationaal spoorvervoer² wordt de ambitie zoals vastgelegd in het coalitieakkoord momenteel uitgewerkt. Ik zal uw Kamer hier binnenkort, in mijn volgende brief over internationaal spoorvervoer, nader over informeren.

Vraag 30

Kunt u aangeven op welke termijn de obstakels op de corridor Breda-Eindhoven uit de weg geruimd zijn?

Antwoord 30

Op dit moment wordt maximale inspanning geleverd om de infrastructuur eind 2024 gereed te hebben, waarbij voldaan is aan de noodzakelijke randvoorwaarden om per dienstregeling 2025 een 3^e en 4^e Intercity te rijden op de corridor Breda-Eindhoven. In volgende voortgangsrapportages wordt uw Kamer hiervan op de hoogte gehouden.

Vraag 31

Wat betekent het zo intensief mogelijk willen gebruiken van de Betuweroute voor de plannen voor een mogelijke Noordtak van deze goederenspoorverbinding?

Antwoord 31

De goederenrouting Zuid-Nederland maakt intensiever gebruik van de Betuweroute mogelijk, waarmee de Brabantroute tussen Dordrecht en Boxtel ontlast wordt. Dit betreft een andere vervoersstroom van spoorgoederen dan de vervoersstroom die gebruik zou maken van een mogelijke Noordtak/GNOE. In onderzoek naar een mogelijke Noordtak/GNOE is de goederenrouting via Meteren-Boxtel uitgangspunt. Momenteel wordt er naar de GNOE/Noordtak een nader onderzoek verricht op verzoek van de Tweede Kamer³.

Vraag 32

Zijn er plannen om operationele luchthavens beter met elkaar te verbinden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kunnen wij hier voortgang op verwachten?

² Kamerstuk 29 984, nr. 983.

³ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 24.

Antwoord 32

Er zijn geen plannen om Schiphol en de regionale luchthavens onderling met elkaar te verbinden per spoor. Wel wordt ingezet op de verbetering van de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol (onder andere op station Schiphol) en zijn bijvoorbeeld maatregelen genomen voor de ontsluiting van Lelystad Airport (A6). De verbetering van de landzijdige bereikbaarheid van de regionale luchthavens is verder primair een regionale aangelegenheid.

Vraag 33

Zijn er ook gevolgen voor de andere PHS-corridors, naast de verbinding met Alkmaar, door de vertraging van het Zuidasdok en het derde perron?

Antwoord 33

Het huidige station Amsterdam Zuid heeft onvoldoende capaciteit om alle reizigers te accommoderen die in-, uit- of overstappen op Amsterdam Zuid. In 2019 hebben NS en ProRail besloten crowd control in te zetten. Dit is nodig om reizigers veilig op de perrons te laten wachten en door het station te laten lopen en om treinen in een hoogfrequente dienstregeling tijdig te kunnen laten vertrekken. De verwachting is dat de drukte op het station in de komende jaren verder zal toenemen. In Zuidasdok wordt daarom het huidige station uitgebreid met een nieuwe reizigerspassage (Brittenpassage) en wordt de huidige Minervapassage verbreed. Ook wordt er een nieuw metrostation gerealiseerd en worden de huidige treinperrons verbreed. Conform de PHS-doelstelling rijden er meer treinen op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen (PHS SUN) en gaan er meer rijden op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (PHS SAAL). Dat brengt ook meer reizigers naar Amsterdam Zuid, wat met de capaciteitsuitbreiding van het station ondervangen wordt.

Vraag 34

Hoe gaat u voorkomen dat dit soort onvoorziene vertragingen (ook in de toekomst) leiden tot budgetoverschrijdingen?

Antwoord 34

Ik zet samen met ProRail hoog in op de beheersing van projecten. Hierbij hoort ook het afstemmen van raakvlakken zodat onvoorziene vertraging worden voorkomen. Daarnaast werken projecten met planningsbuffers en risicovoorziening. Tenslotte helpt een programmastructuur als PHS om gezamenlijk naar doelstellingen toe te werken. Dit neemt niet weg dat projecten altijd mee- en tegenvallers zullen kennen. Juist in het druk bereden spoorstelsel van Nederland hangen projecten nauw samen en zijn afhankelijkheden niet altijd te voorkomen.