

Vergaderjaar 2022–2023

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 116

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 december 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 11 oktober 2022 inzake de zevende Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2022–1 (Kamerstuk 32 404, nr. 115).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 december 2022. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
T. de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Kunt u toelichten waarom u zegt dat afronding van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voorzien is in 2029, terwijl de afhankelijkheid van Zuidasdok doorschuiven naar 2036 nodig maakt voor de corridor Amsterdam-Alkmaar?

Antwoord 1

2029 is een logische eindmijlpaal voor het programma dat meerdere corridors betreft. Hoewel de extra treinen op de corridor Amsterdam-Alkmaar pas later kunnen rijden, is de oplevering van de maatregelen voorzien voor 2029. De afronding van de andere corridors is uiterlijk 2029 voorzien, met uitzondering van laatste werkzaamheden bij station Amsterdam Centraal. Deze laatste werkzaamheden op Amsterdam Centraal zijn beperkt in omvang en afhankelijk van de projecten Zuidasdok en het Derde perron Amsterdam Zuid.

Vraag 2

Wat is de uitkomst van het onderzoek naar de haalbaarheid van twee extra intercity's en langere sprintertreinen op de corridor PHS Alkmaar-Amsterdam, die de basis is voor de planstudie?

Antwoord 2

Het onderzoek naar de haalbaarheid van twee extra intercity's en langere sprintertreinen op de corridor PHS Alkmaar-Amsterdam is nog volop in uitvoering. Ik verwacht in 2023 zicht te hebben op de uitkomsten en zal u hierover bij de eerstvolgende voortgangsrapportage PHS informeren. Uw Kamer is bij de zesde voortgangsrapportage PHS¹ geïnformeerd over de uitkomsten van de eerste fase van dit onderzoek (Quick scan).

Vraag 3

Wanneer krijgt de Kamer nieuwe informatie over de planning van Zuidasdok?

Antwoord 3

In de brief van 14 november 2022 over de Bestuurlijke overleggen MIRT is de Tweede Kamer bericht over de afspraken voor een pakket projecten in de Metropoolregio Amsterdam, onder andere voor het programma Zuidasdok.² De laatste informatie over de planning van Zuidasdok is toegelicht in de Halfjaarrapportage Zuidasdok van de eerste helft van 2022. Deze rapportage is als bijlage opgenomen bij de brief over de Bestuurlijke overleggen MIRT.³

Vraag 4

Waarom is de versterking met steunbermen niet op tijd gereed om vanaf eind 2024 een vijfde en zesde sprinter te laten rijden tussen Den Haag en Rotterdam?

Antwoord 4

De steunbermen zullen gedeeltelijk aangelegd moeten worden op grond die momenteel niet in handen van ProRail is. Er moet daarom grond verworven worden voordat de aanleg van de (gehele) steunberm kan aanvangen. Het verwervingstraject kan enkele jaren in beslag nemen en vergt een uitgebreide procedure waaraan onderzoek en ontwerp vooraf

¹ Zie bijlage Gevolgen vertraging Zuidasdok beheersen. Quick scan; Kamerstuk 32 404, nr. 113.

² Zie Kamerbrief Bestuurlijke overleggen MIRT; Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

³ Zie bijlage Halfjaarrapportage Zuidasdok H12022 bij Kamerbrief Bestuurlijke overleggen MIRT; Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

gaan. Daarna kost de aanlegfase ook enige tijd, niet in de laatste plaats door de tijd die nodig is om de grond in te laten klinken en het bouwen vlak naast de bestaande spoorbaan die veilig gebruikt moet blijven worden. Overigens worden er andere maatregelen ingesteld om deze vijfde en zesde Sprinter toch te laten rijden vanaf eind 2024. Zie hiervoor ook het antwoord op de volgende vraag.

Vraag 5

Kunt u de tijdelijke oplossing in de dienstregeling voor Delft-Schiedam nader toelichten? Wat zijn de risico's en/of nadelen van de tijdelijke oplossing in de dienstregeling?

Antwoord 5

Uitgangspunt is dat de dienstregeling ruimte kan bieden om met de huidige stand van het baanlichaam toch een hoogfrequente dienstregeling te faciliteren. Dit kan bijvoorbeeld door de snelheid te verlagen. Risico daarbij is dat halteertijden op stations misschien ingekort moeten worden of dat de dienstregeling minder robuust wordt. Daarom moet grondig onderzoek gedaan worden of een dergelijke oplossing de reiskwaliteit voor de treinreiziger niet aantast. Bij de volgende voortgangsrapportage wil ik uw Kamer informeren over de uitkomsten van het onderzoek naar een tijdelijke oplossing.

Vraag 6

Hoe denkt u het vraagstuk van de extra kosten voor baanstabieleit Delft-Schiedam te gaan oplossen?

Antwoord 6

Zoals aangegeven in de VGR PHS ben ik op zoek gegaan naar financiering van deze maatregelen voor de baanstabieleit. De financiering is geregeld als onderdeel van de recente besluitvorming in het kader van het MIRT.⁴

Vraag 7

Hoe groot acht u de kans dat, gelet op de douanefaciliteiten op Amsterdam Centraal, voor de Eurostar een tijdelijke overstap in Brussel nodig zal zijn? Wat gaat u doen om dit te voorkomen?

Antwoord 7

De tijdelijke overstap in Brussel is nodig als er niet beveiligd vertrokken kan worden vanaf Amsterdam CS. Dat heeft uiteraard niet de voorkeur. Voor de periode waarin niet beveiligd vertrokken kan worden (2024 tot uiterlijk 2027), wordt nu aan een tussenoplossing gewerkt. Ik heb uw kamer hierover geïnformeerd op 4 november jl.⁵ Als er onverhoopt toch geen rechtstreekse trein mogelijk is, bekijken we hoe we deze periode toch zo aangenaam mogelijk voor de reizigers kunnen maken. Inzet van alle betrokkenen (NS, ProRail, gemeente en anderen) is gericht op het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van die situatie.

Vraag 8

Wanneer verwacht u meer duidelijkheid over het extra potentiële tekort waarover u spreekt? Is dit extra potentiële tekort meegenomen in de exogene risico's? Wanneer gaat u besluiten nemen over de beperking van het potentiële tekort, en overweegt u daarbij zowel versobering als extra budget? Kunt u informatie tijdig delen, zodat de Kamer niet voor voldongen feiten komt te staan?

Antwoord 8

⁴ Zie Kamerbrief Bestuurlijke overleggen MIRT; Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

⁵ Zie Kamerbrief Beveiligd vertrek treinen naar VK; Kamerstuk 29 984, nr. 1057.

De omvang van het potentieel tekort wordt doorlopend actief beheerst en kent voortdurend ontwikkelingen. De afgelopen jaren is het gelukt om het potentieel tekort fors omlaag te brengen naar ongeveer € 200 miljoen. In 2023 komt er meer inzicht in de effecten van de prijs- en ketenproblematiek op de prognose en wordt ook duidelijk in hoeverre de budgetbijstelling op basis van IBOI-index hier dekking voor geeft. Op basis hiervan verwacht ik te besluiten of het potentieel tekort dusdanig is toegenomen dat aanvullend budget en/of versoering aan de orde is. In deze afweging neem ik ook de inzichten in de bredere projectenportefeuille alsmede de verwachte vervoersvraag mee. Ik informeer u hierover in de voortgangsrapportage over de eerste helft van 2023, waarbij ik uw Kamer graag meeneem in de door mij gekozen aanpak zodat zij hier tijdig op kan reageren.

Vraag 9

Leidt het vrijvallen van een deel van de posten «benoemde risico's projecten» en «risico's programma» naar het onbenoemde deel van de totale risicoreservering ertoe dat het programma restrisico lager wordt?

Antwoord 9

Indien een benoemd risico niet meer kan optreden dan betekent dit inderdaad dat de voorziening hiervan voor restrisico's beschikbaar komt en dat het (financiële) risico voor het programma daalt (in de zevende voortgangsrapportage bijvoorbeeld bij Amsterdam en Nijmegen). Het kan echter ook zo zijn dat een benoemd risico optreedt en er een onttrekking uit de post onvoorzien plaatsvindt. In dat geval zal het risico voor het project vervallen, maar de totale kostenprognose toenemen. Voor het programma neemt het (financiële) risico dan ook toe (in de zevende voortgangsrapportage bij Meteren-Boxtel).

Vraag 10

Verwacht u nog problemen met baanstabieleit op andere PHS-corridors?

Antwoord 10

In de recente besluitvorming in het kader van het MIRT zijn extra middelen opgenomen voor noodzakelijke maatregelen aan de baan, waaronder het traject Schiedam-Delft Campus alsook voor andere trajecten waar meer treinen gaan rijden in de periode tot 2030.⁶ ProRail brengt momenteel landelijk de stabiliteit van de baanlichamen onder het spoor in kaart. De eerste fase van het onderzoek zal aangeven waar de stabiliteit voldoende is voor het toekomstige treinverkeer en waar nog nader onderzoek moet plaatsvinden om dat vast te kunnen stellen. De resultaten van deze eerste fase worden begin 2023 verwacht. In de loop van 2023 zal uw Kamer geïnformeerd worden over de uitkomsten, de eventuele consequenties en de vervolgstappen.

Vraag 11

Exogene risico's vallen per definitie buiten de scope van het programma PHS, maar in hoeverre heeft Infrastructuur en Waterstaat als departement wel invloed op deze risico's?

Antwoord 11

Mijn ministerie heeft invloed op een deel van de exogene risico's van PHS, die voor het programma zelf niet te beheersen zijn. Zo heeft het ministerie invloed op het gebied van wet- en regelgeving of bij raakvlakken met andere projecten die in opdracht van het ministerie worden uitgevoerd. Er zijn echter ook risico's, zoals de prijsontwikkelingen, waar het ministerie geen invloed op heeft. In dat geval is het aan

⁶ Zie Kamerbrief Bestuurlijke overleggen MIRT; Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

het ministerie als opdrachtgever om hieruit volgende keuzes te maken zodat het programma beheersbaar blijft en om zo nodig op zoek te gaan naar additionele middelen.

Vraag 12

Is de ministeriële regeling spoorverkeer, waarover u in uw rapportage schrijft, reeds aangepast om de vastgelegde maximumremweg voor treinen die maximaal 40 km/uur rijden in te korten van 400 naar 300 meter en om een kleiner gemakkelijker plaatsbaar sein te introduceren?

Antwoord 12

De ministeriële regeling spoorverkeer met de beoogde aanpassing t.a.v. de maximaal toegestane remwegen (artikel 8) wordt zo snel als mogelijk in procedure gebracht. Behoudens eventuele negatieve reacties uit de internetconsultatie die daarop kunnen binnenkomen zal de herziene regeling tijdig in werking treden voor ingebruikname van de betreffende seinplaatsing.

Vraag 13

Neemt u de aanbeveling van de Eigenstandige Control Functie (ECF) over om tot een snellere besluitvorming gericht op de specifieke product-stappen PHS te komen?

Antwoord 13

Ik herken de noodzaak om bij enkele dossiers tijdig tot besluitvorming te komen. In de begeleidende brief over de voortgangsrapportage licht ik mijn genomen besluit over de baanstabieleit bij Delft Campus – Schiedam dan ook toe. In andere dossiers werk ik samen met regionale overheden, voornamelijk rondom overwegen. Hierbij is de praktijk rondom besluitvorming dikwijls weerbarstig vanwege de gedeelde verantwoordelijkheden. Desalniettemin werk ik ook hier aan realisatie van de programma-mijlpalen en stuur ik aan op tijdige besluitvorming.

Vraag 14

Kunt u grote wijzigingen in de budgetoverzichten beter toelichten, zoals de budgetverlaging van 130,6 miljoen euro als gevolg van desaldering van ontvangsten in tabel B.1. van de rapportage?

Antwoord 14

Bijlage B beschrijft de budgetwijzigingen zoals die in de voortgangsrapportages sinds 2018 zijn toegelicht. Door te verwijzen naar de eerdere rapportages blijft de tabel overzichtelijk. Specifiek de budgetverlaging als gevolg van de desaldering van ontvangsten is toegelicht in de vorige (zesde) voortgangsrapportage over de tweede helft van 2021.⁷ Destijds is toegelicht dat bestuurlijke afspraken met de provincie Noord-Brabant en gemeente Vught over project Den Bosch-Vught zijn verwerkt, waarbij de regionale partijen rechtstreeks mede-opdrachtgever worden. Het effect hiervan is dat «overige financiering» verhoogd is en het budget vanuit lenW verlaagd is.

Vraag 15

Kunt u de laatste stand van zaken weergeven ten aanzien van financiële bijdragen vanuit het Europese programma Connecting Europe Facility (CEF), waarover in het commissiedebat Spoor van 9 juni 2022 is gesproken, aangezien in deze voortgangsrapportage hierover niets is vermeld?

Antwoord 15

⁷ Kamerstuk 32 404, nr. 113.

In de afgelopen CEF-ronde (september 2021 – januari 2022) zijn door Nederland twee projectvoorstellen ingediend ten behoeve van PHS. Het ging daarbij om een projectvoorstel van ProRail over de aanpassing van de spoorinfrastructuur op Amsterdam CS (gevraagde CEF- bijdrage: € 109 miljoen) en om een projectvoorstel van de regio Alkmaar over een studie naar het verwijderen van gelijkvloerse kruisingen op het traject Amsterdam-Heerhugowaard (gevraagde CEF-bijdrage: € 3,3 miljoen). Laatstgenoemd project is gehonoreerd met de gevraagde CEF-bijdrage van € 3,3 miljoen. Het eerstgenoemde project is afgewezen hoewel het in de beoordeling in het algemeen goed scoorde. De overtekening van het beschikbare CEF- budget heeft hier ook een rol gespeeld. Na overleg door ProRail met betrokken experts in onder meer Brussel is het projectvoorstel enigszins aangepast en zal het opnieuw worden ingediend in de lopende CEF-ronde die januari 2023 sluit (gevraagde CEF-bijdrage: € 70 miljoen).

Vraag 16

In hoeverre passen de uitgangspunten van de verwachte reizigersaantallen van PHS nog bij de laatste inzichten van de groei van het aantal reizigers na corona? Hoe verhouden de berichten van NS over afschaling van de dienstregeling zich tot deze uitgangspunten?

Antwoord 16

Het aangegeven aantal reizigers per PHS-traject in de VGR zijn gebaseerd op de prognoses die gedaan zijn in de IMA2021. Deze analyse bevestigde tevens de noodzaak van het programma. Ook de door de KIM gepubliceerde kerncijfers mobiliteit laten zien dat in alle scenario's op termijn weer groei wordt voorzien.⁸ Op enkele PHS-corridors knelt het zelfs met extra treinen in 2040 alweer. Echter is het op dit moment nog niet te voorzien of en zo ja in welke mate de huidige achterblijvende vervoerontwikkeling betekent dat de vervoervraag in 2030 en 2040 gaat afwijken van de prognoses. Dat wordt gemonitord. De eerstvolgende IMA (die in 2025 is voorzien) zal hier meer helderheid over kunnen geven.

Vraag 17

Is het inderdaad nog de verwachting dat de frequentie tussen Amsterdam en Eindhoven vanaf december 2022 weer wordt opgevoerd, gezien de berichten van NS over afschaling van de dienstregeling?

Antwoord 17

Vanaf aanvang van de dienstregeling 2023 (11 december 2022) zal NS op een aantal trajecten langere treinen inzetten en frequenties verhogen. Vanaf maandag tot en met donderdag zal NS tussen Eindhoven en Amsterdam weer elke tien minuten een trein rijden op dit traject.

Vraag 18

In hoeverre hebben de wensen die de Kamer heeft geuit in relatie tot de nieuwe hoofdrailnetconcessie (bijvoorbeeld frequenties op bepaalde lijnen) impact op de ambities van PHS?

Antwoord 18

PHS is integraal deel van het model dat is opgenomen in het Programma van Eisen (PvE) van de nieuwe hoofdrailnetconcessie. Dit is ook aangegeven in de antwoorden op de Kamervragen over het PvE.⁹ De door de Kamer gewenste extra aantallen treinen die worden genoemd in de aangenomen moties over de nieuwe concessie zullen worden betrokken

⁸ Zie

<https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/publicaties/publicaties/2022/11/15/kerncijfers-mobiliteit-2022>

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1023.

bij de uitwerking van het volume (frequenties per baanvak) voor de verschillende tijdsperiodes in overleg met de beoogd concessiehouder. Wel wordt met het opgenomen model het spoorwegnet reeds zeer intensief benut. De mogelijkheden om meer treinen in te zetten hangt dus niet alleen af van de exploitatiemogelijkheden, maar ook van de infrastructuurlijke mogelijkheden.

Vraag 19

Hoe is de nieuwe scope voor de corridor Den Haag-Rotterdam-Breda tot stand gekomen en welke stakeholders zijn hierbij betrokken? Kunt u de keuze toelichten voor een lagere frequentie dan oorspronkelijk gepland?

Antwoord 19

Uit nieuwe inzichten in de vervoersmodellen blijkt dat de vervoersvraag tussen Schiphol – Leiden – Laan van NOI en Rotterdam harder zal groeien dan tussen Den Haag Centraal en Rotterdam. Daarom rijden de twee extra intercity's – afschaling daargelaten – sinds december 2022 vanaf Rotterdam bekeken door op de Oude Lijn richting Laan van NOI, Leiden en Schiphol in plaats van naar Den Haag Centraal. Deze treinen zijn gekoppeld aan extra treinen tussen Schiphol en Arnhem waarmee interessante extra directe verbindingen in Nederland ontstaan. Dit is besproken met ProRail, NS, provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant, metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de gemeente Breda.

Vraag 20

Is al uitgewerkt hoeveel «bakken» de treinen zullen hebben die genoemd zijn in de tabellen met het aantal reizigerstreinen per corridor, aangezien vervoercapaciteit niet alleen afhangt van de frequentie maar ook van de lengte van treinen?

Antwoord 20

Het is aan de NS om de inzet van de treinlengte te laten aansluiten bij de daadwerkelijke vervoervraag op de diverse PHS-trajecten. Dat wordt door NS bepaald bij de voorbereiding van de jaarlijkse dienstregeling en de dan bestaande vervoervraag.