

Vergaderjaar 2020–2021

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 108

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 juni 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 14 april 2021 inzake de vierde voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2020-2 en rapportage ADR (Kamerstuk 32 404, nr. 105).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 21 juni 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

Vraag 1

Welk effect op de reizigersprognoses voor 2030 verwacht u, gelet op de structurele gedragsveranderingen die het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verwacht naar aanleiding van de coronacrisis (zoals vaker thuiswerken en het volgen van online les)?

Antwoord 1

Op 15 september jl. heb ik u gemeld¹ dat de structurele groei van het OV zich, ondanks een tijdelijke vertraging vanwege corona, naar verwachting van de vervoerders zal doorzetten. Het KIM verwacht in 2025 weer rond het OV-gebruik van 2019 uit te komen². Het beeld is dat richting 2040 de groei van de afgelopen jaren gaat doorzetten, binnen de bandbreedte van de WLO-scenario's van CPB en PBL, omdat de onderliggende trends (zoals verstedelijking en bevolkingsgroei) doorzetten. Trends als vaker thuiswerken zijn onderdeel van de toekomstprognoses.

Ondertussen is hoogfrequent spoorvervoer de afgelopen jaren al noodzakelijk gebleken. Uit de NMCA 2017 kwam naar voren dat de maatregelen van PHS nodig zijn om de huidige vervoersvraag op te vangen en de reiziger een beter product te bieden, onafhankelijk van toekomstige groei. De uitvoering van het PHS-programma is de komende jaren dus van groot belang.

Vraag 2

Wanneer kunt u duidelijker aangeven welke invloed de coronacrisis heeft op de voortgang van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)?

Antwoord 2

Op 27 januari jl. schreef³ ik u dat de effecten van corona op de voortgang en kosten van aanlegprojecten tot nu toe beperkt zijn. Wel blijven de ontwikkelingen onzeker. Het is ProRail gelukt om met thuiswerken studies door te zetten. Aannemers zijn er in de uitvoering in geslaagd zo veel mogelijk op afstand te werken en toch de mijlpalen te halen. ProRail overlegt intensief met marktpartijen hoe de beperkingen door corona het best kunnen worden opgevangen, bijvoorbeeld door ruimere werktijden ter beschikking te stellen.

In lijn met de aanbevelingen van de ADR worden de eventuele meerkosten als gevolg van de coronacrisis gemonitord. In de volgende voortgangsrapportage in het najaar zal ik de eerste effecten op budget met u kunnen delen. Indien er ook gevolgen voor de mijlpalen zijn, wordt dit ook in de rapportage beschreven.

Vraag 3

Neemt u alle aanbevelingen van de Auditdienst Rijk (ADR) onverkort over? Zo nee, op welke punten niet en waarom niet? Wanneer wordt er meer bekend over de concrete verbetermaatregelen en wanneer wordt de Kamer daarover geïnformeerd?

Antwoord 3

Zoals ik u schreef⁴ in mijn brief van 14 april jl. worden alle adviezen vanuit het ADR-onderzoek 2020 overgenomen en geïmplementeerd. Om de voortgang van verbetermaatregelen te bewaken worden deze opgenomen in een verbeterregister. Over de voortgang van de verbetermaatregelen informeer ik u in het hoofdstuk kwaliteitsmanagement van de voortgangs-

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 726

² Kamerstuk 31 305, nr. 320

³ Kamerstuk 32 404, nr. 104

⁴ Kamerstuk 32 404, nr. 104

rapportages. De ADR zal de implementatie van verbetermaatregelen betrekken in haar onderzoek over 2021.

Vraag 4

Is de realisatie van Zuidasdok essentieel en onontbeerlijk voor het faciliteren van internationaal treinvervoer, de frequentieverhoging tussen Alkmaar-Amsterdam en het versneld verbeteren van de bereikbaarheid van sporen ten westen van Amsterdam?

Antwoord 4

Ja, de realisatie van Zuidasdok is randvoorwaardelijk voor onder meer PHS corridor Amsterdam-Alkmaar. Om frequentieverhogingen mogelijk te maken en om internationaal treinverkeer te faciliteren is uitbreiding van de spoorcapaciteit in en rond Amsterdam noodzakelijk. In 2018⁵ heb ik met bestuurlijke partners ervoor gekozen om Amsterdam Centraal met negen sporen uit te rusten en station Amsterdam Zuid met een extra 3^e perron uit te breiden. Deze investering in Amsterdam Zuid maakt het mogelijk internationaal treinverkeer naar dit station te verplaatsen. Op dit moment is er tussen de rijbanen van de A10 geen ruimte voor een 3^e perron. De maatregelen van project Zuidasdok, waaronder ondertunneling van de zuidelijke rijbaan van de A10, zijn nodig om de ruimte te creëren. Pas na het verplaatsen van internationaal treinverkeer naar Amsterdam Zuid ontstaat ruimte op Amsterdam Centraal voor de beoogde frequentieverhoging tussen Alkmaar-Amsterdam. Dan kan ook de bereikbaarheid van sporen ten westen van Amsterdam verbeterd worden voor goederentreinen naar de haven en reizigerstreinen naar onder meer Haarlem.

Vraag 5

Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de nadere uitwerking van de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL)?

Antwoord 5

ProRail inventariseert welke maatregelen nodig zijn om het gekozen treindienstmodel mogelijk te maken. In de voortgangsrapportages informeer ik uw Kamer over relevante ontwikkelingen. Selectie van maatregelen is in de tweede helft van 2021 voorzien, waarna uitwerking volgt. Als er in de uitwerking nieuwe inzichten en mogelijkheden ontstaan over het model dan wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

Gezamenlijk met partijen blijf ik zoeken naar optimalisaties. Enkele jaren voorafgaand aan het rijden van meer treinen op SAAL wordt in meer detail duidelijk of en in welke mate sprake is van verdere verbeteringen in de uiteindelijke dienstregeling. Ook daarover zal ik u tijdig informeren.

Vraag 6

Welke maatregelen heeft ProRail al genomen om werkzaamheden sneller of anders uit te voeren om [ondanks] vertraging in de Amsterdamse regio toch meer mogelijk te maken?

Antwoord 6

Een van de maatregelen is het vervroegen van de planning van treinbeveiligingsstelsel ERTMS bij Amsterdam Zuid. Er zal worden begonnen met ERTMS op het westelijk deel van SAAL vooruitlopend op de oplevering van de infrastructurele maatregelen. Dit maakt de introductie van het treindienstmodel SAAL mogelijk in 2029 conform afspraak. Ook zijn aanpassingen rond Sloterdijk voorzien om tijdig extra capaciteit te kunnen

⁵ Kamerstuk 32 404, nr. 86

bieden. Hiermee worden meer treinen tussen Amsterdam en Haarlem mogelijk.

ProRail onderzoekt of er meer mogelijk is voor bijvoorbeeld internationaal treinvervoer of frequentieverhoging tussen Alkmaar en Amsterdam. De resultaten hiervan worden vanaf 2022 verwacht. In algemene zin geldt dat de uit te voeren en nog te onderzoeken maatregelen pas effect hebben na 2028, omdat deze in hoge mate afhankelijk zijn van voortgang bij de projecten PHS Amsterdam, Zuidasdok en derde perron Amsterdam Zuid.

Vraag 7

Wat is de stand van zaken van de gesprekken met de gemeente Amsterdam, de regio en de provincie Noord-Holland over de financiering van Zuidasdok?

Antwoord 7

Op 30 april van dit jaar heb ik u geïnformeerd⁶ over de tweede halfjaarlijkse rapportage 2020 van Zuidasdok. In deze rapportage wordt het budgettekort berekend op ca. € 1,2 mld (inclusief btw). De raming kent een forse bandbreedte die samenhangt met de fase, de lange looptijd, de complexiteit van Zuidasdok en de bijbehorende onzekerheden. Rijk en regio zijn in gesprek over de invulling van het advies om een eenmalige extra budgetbijdrage te doen, buiten de Bestuursovereenkomst uit 2012 om. Over de uitkomsten wordt u nader geïnformeerd.

Vraag 8

Wanneer kan duidelijkheid worden gegeven over de financiering na 2025 van Zuidasdok?

Antwoord 8

Zie mijn antwoord op vraag 7.

Vraag 9

Kunt u toelichten welke ontwikkelingen op het gebied van overwegveiligheid en baanstabieleit tot grotere exogene risico's kunnen leiden? Welke maatregelen kunt u nemen om deze risico's te beperken?

Antwoord 9

In antwoord op de vragen van het lid Amhaouch is uw Kamer op 20 december 2019 geïnformeerd over baanstabieleit waarbij is aangegeven dat het een relatief nieuw vraagstuk betreft (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1357). Op tracédelen waar PHS werkt aan de spoorbaan wordt deze op het gebied van baanstabieleit toekomstvast opgeleverd. Het kan zijn dat baanstabieleit speelt op tracédelen waar niet wordt gewerkt aan uitbreiding van het spoor, maar waar wel frequentieverhoging voorzien is. Binnen het maatregelenpakket van PHS zijn dan geen maatregelen voorzien voor baanstabieleit. Indien blijkt dat op deze tracédelen toch fysieke maatregelen nodig zijn voor een frequentieverhoging, dan is dit een exogeen risico waar op dit moment nog geen risicovoorziening tegenover staat binnen PHS. Dit zou dus leiden tot aanvullende kosten. Vanzelfsprekend wordt de frequentie alleen verhoogd als dit veilig kan.

Specifiek voor het baanlichaam Delft-Schiedam onderzoek ik of fysieke maatregelen of maatregelen als langzamer rijden nodig zijn om een volgende frequentieverhoging te kunnen doorvoeren. Of een maatregel ook wordt ingezet hangt af van verschillende factoren waaronder de

⁶ Kamerstuk 32 668, nr. 17

kosten en toekomstvastheid. Een landelijke analyse over baanstabieleit wordt volgend jaar opgeleverd.

Op het gebied van overwegveiligheid worden zowel binnen PHS maatregelen getroffen als buiten PHS om. Deze overwegmaatregelen zijn nodig om de treinfrequenties te kunnen verhogen en zijn dikwijls projecten op zich. Ik zie exogene ontwikkelingen die impact hebben op de projecten en daarmee risico's geven voor het programma, te weten de lokale complexiteit van belangen, uitdagingen rondom stikstof en het voortschrijdend inzicht.

De aanpak van overwegen hangt dikwijls samen met aanpassing van het onderliggend wegennet. Bij overwegprojecten in Bostel en Zaanstad zien we dat effecten op de stikstofdepositie maken dat er vertraging op kan treden en waarbij aanvullende kosten gemaakt worden. Met regionale partners zoeken we naar mogelijkheden om de stikstofdepositie te beperken of te mitigeren/compenseren.

Ook blijkt de voorziene aanpak niet altijd voldoende te zijn om toekomstige groei van spoorvervoer en wegverkeer op te vangen. Zo is technische aanpassing van de overweg en seinen onvoldoende om de Beverwijkerstraatweg in Castricum op de langere termijn veilig te houden. Met regionale partijen en ProRail ben ik daarom in gesprek over andere mogelijke maatregelen en de financiering hiervan die niet voorzien is binnen het PHS-programma.

Vraag 10

Wanneer in 2021 is de analyse naar de mogelijke consequenties van de vertraging bij Zuidasdok gereed?

Antwoord 10

De analyse naar de consequenties is gereed. De consequenties zijn beschreven bij het antwoord op vraag 11. Maatregelen en vervolgonderzoek die hieruit volgen zijn in antwoord op vraag 6 beschreven.

Vraag 11

Welke andere effecten van de vertraging van Zuidasdok zijn er nog meer, behalve de reeds genoemde uitvoering van de maatregelen bij Amsterdam Centraal Station?

Antwoord 11

Uit analyse van ProRail blijkt dat de vertraging van Zuidasdok effect heeft op de planning van de volgende drie samenhangende projecten: 1) het derde perron Amsterdam Zuid gecombineerd met de verplaatsing van internationale voorzieningen voor de directe verbinding naar Londen, 2) het reeds genoemde PHS Amsterdam onder meer nodig voor de beoogde frequentieverhoging Alkmaar-Amsterdam en 3) aanleg van ERTMS op het westelijk deel van SAAL waarvoor reeds maatregelen zijn genomen zoals beschreven in antwoord 6. Door deze planningsafhankelijk van kan de oplevering van de eerste twee projecten doorschuiven naar 2036.

Met betrekking tot Zuidasdok zelf hebben in maart 2020⁷ alle overheden gezamenlijk een verwachte bandbreedte voor openstelling van het gehele programma Zuidasdok aangegeven van 2032–2036. Onlangs heeft u de tweede halfjaarsrapportage 2020 van het programma Zuidasdok

⁷ Kamerstuk 32 668, nr. 15

ontvangen⁸. Er zijn op dit moment geen verdere effecten van vertraging bij Zuidasdok dan eerder aan uw Kamer is gemeld.

Vraag 12

Wat heeft ervoor gezorgd dat de geplande frequentieverhoging tussen Breda-Eindhoven eind 2024 onder druk staat? Waaruit bestaat de weerbaarheid van de maatregelen bij de overwegenstructuur bij Boxtel en Gilze en Rijen? Hoe gaat dit opgelost worden? Hoe groot is de kans dat extra treinvervoer in 2024 niet wordt gerealiseerd?

Antwoord 12

Verschillende aanpassingen worden doorgevoerd om de treinfrequentieverhoging met een 3^e en 4^e intercity op de PHS corridor Breda-Eindhoven eind 2024 mogelijk te maken. De haalbaarheid van deze mijlpaal is onzeker nu aanpassingen aan het spoor mogelijk niet op tijd gereedkomen, waaronder de maatregelen bij de overwegenstructuur bij Gilze en Rijen en bij Boxtel.

Bij Gilze en Rijen wordt de overwegenstructuur aangepakt door de gemeente, deels gefinancierd door het Rijk. Eind vorig jaar is daarvoor een bestuursovereenkomst tussen Rijk, provincie Noord-Brabant en de gemeente Gilze en Rijen overeengekomen. Nu volgen de verdere planuitwerking, aanbesteding en realisatie. Verwachting is dat realisatie in de periode 2024–2026 is afgerond.

Ook bij Boxtel wordt de overwegenstructuur aangepakt, maar hier heeft de Raad van State uitspraak over stikstofdepositie voor vertraging gezorgd. Inmiddels heeft de gemeente Boxtel passende maatregelen uitgewerkt om de stikstofdepositie op Natura2000 te beperken en zo de aanpak van de overwegenstructuur te vervolgen. Op dit moment is de verwachting dat de aanpak medio 2025 wordt afgerond, maar dat de voor frequentieverhoging benodigde afsluiting van de Tongersestraat eerder plaats zal vinden.

Vanwege deze ontwikkelingen blijft frequentieverhoging vanaf eind 2024 een uitdaging, maar nog steeds mogelijk. Samen met ProRail zie ik hoe we mogelijke vertragingen kunnen voorkomen of beperken.

⁸ Kamerstuk 32 668, nr. 17