

Vergaderjaar 2022–2023

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 118

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 juni 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 31 maart 2023 inzake de Achtste Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer over de tweede helft van 2022 (Kamerstuk 32 404, nr. 117).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 31 mei 2023. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

Vraag 1

In hoeverre heeft de lijn, zoals beschreven in de kabinetsbrief van 17 maart 2023, waarin werd aangekondigd dat de aanleg van een deel van de infrastructuur door stikstofproblemen voorlopig tot stilstand komt, invloed op het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)?

Antwoord 1

Dit heeft slechts beperkte invloed op PHS, omdat de frequentieverhogingen van reizigerstreinen niet leiden tot extra stikstofuitstoot. Binnen PHS speelt stikstof wel een rol bij projecten voor goederenvervoer en bij de aanpak van de overwegen zoals in Boxtel. ProRail beziet hoe de stikstofuitstoot bij bouwwerkzaamheden verminderd kan worden. Eventuele effecten op de planning en financiën worden in de voortgangsrapportage PHS opgenomen.

Vraag 2

Wat zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de vraag of de uitgangspunten voor de verwachte reizigersaantallen van PHS nog passen bij de feitelijke ontwikkelingen? In een eerdere beantwoording verwees u naar de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) in 2025; kunt u hier al eerder een inschatting van geven?

Antwoord 2

De IMA 2025 zal in 2025 gereed zijn. Vooralsnog wordt uitgegaan van de vigerende prognoses spoor voor 2030 en 2040. Het afgelopen jaar is het herstel na de Covid-periode nog niet volledig doorgezet. In de eerstvolgende voortgangsrapportage PHS zullen de gerealiseerde reizigersaantallen worden opgenomen over 2022.

Vraag 3

Wanneer is het bredere onderzoek naar baanstabieleit (in de vorige rapportage ook al benoemd) gereed? Verwacht u nog problemen met baanstabieleit op andere PHS-corridors?

Antwoord 3

Het landelijke onderzoek naar baanstabieleit kent meerdere fasen. Ik verwacht u dit jaar te informeren over de resultaten van de eerste fase, die zal laten zien waar locatie specifiek vervolgonderzoek plaats moet vinden om een toename van spoorvervoer mogelijk te maken.

Binnen de middelen voor mobiliteit en woningbouw heb ik geld gereserveerd voor de aanpak van enkele eerste trajecten. Ik heb specifiek financiering aangewezen voor baanstabieleitsmaatregelen op het baanvak Delft-Schiedam. Daarnaast onderzoek ik in hoeverre de baanstabieleit beoogde frequentieverhogingen op andere PHS-corridors richting 2030 toelaat en wat mogelijke oplossingen voor eventuele knelpunten zijn. Op basis van de onderzoeksresultaten kan, als dat nodig is, een tweede maatregelenpakket samengesteld worden vanuit het resterende budget.

Vraag 4

Kunt u de tijdelijke oplossing in de dienstregeling voor Delft-Schiedam nader toelichten, inclusief risico's en/of nadelen (zoals aangekondigd in de vorige rapportage)?

Antwoord 4

De tijdelijke oplossing is gevonden in het verlagen van de baanvak-snelheid (naar 120 km/uur). Deze snelheidsbeperking is naar verwachting de aankomende jaren op te vangen in de dienstregeling door de halteertijd voor treinen op Rotterdam en Den Haag HS iets in te korten.

Door de snelheidsbeperking neemt de reistijd op het traject Den Haag-Rotterdam (tijdelijk) marginaal toe en neemt robuustheid van de treindienst (tijdelijk) marginaal af.

ProRail heeft mij verder laten weten dat risico's beheersbaar zijn met een duidelijk handhaafbare snelheid. Er dient een monitoringssysteem voor de stabiliteit van de baan te worden ingericht zodat maatregelen kunnen worden getroffen als de monitoring daar aanleiding toe geeft. ProRail geeft aan dat dit een tijdelijke oplossing is en dat op termijn structurele maatregelen aan de baan nodig zijn. Hiervoor is de planuitwerking gestart en zal een planologische procedure doorlopen worden en moet het ontwerp nader uitgewerkt worden. De voorlopige planning is dat de structurele maatregelen medio 2028–2029 gerealiseerd zijn.

Vraag 5

Wat kunt u zeggen over tussentijdse verbeteringen op het traject Alkmaar-Amsterdam, en de haalbaarheid van twee extra intercity's en langere sprintertreinen op deze corridor waarop u volgens de vorige rapportage in dit rapport zou terugkomen?

Antwoord 5

Zoals in de achtste voortgangsrapportage PHS te lezen is, wordt besluitvorming over dit zogenoemde ingroeimodel (twee extra intercity's en langere sprinters, vooruitlopend op de volledige PHS-dienstregeling) voorzien in 2023. Op dit moment is deze studie nog niet afgerond. Naar verwachting wordt u bij de negende voortgangsrapportage PHS (najaar 2023) geïnformeerd over de uitkomsten en vervolgstappen.

Vraag 6

Wanneer verwacht u duidelijkheid te kunnen geven over de faciliteit voor de Eurostar op station Amsterdam Centraal in de periode tot de Amstelpassage gereed is?

Antwoord 6

Parallel aan deze beantwoording informeer ik u per brief zo spoedig mogelijk over de uitkomsten van het onderzoek naar de UK Terminal op Amsterdam Centraal.

Vraag 7

Kunt u specifiek ingaan op de oorzaken van het verschuiven van de planning op corridors? Hoe hard is deze nieuwe planning?

Antwoord 7

Op corridors kan de planning van deelprojecten wijzigingen, zonder dat dit effect heeft op de voorziene productstappen. In de achtste voortgangsrapportage is alleen de indienststelling van de productstap 5^e en 6^e sprinter Utrecht – Geldermalsen vertraagd, van 2028 naar 2030. Dit komt door een aangepaste planning van ERTMS, waar deze stap afhankelijk van is.

In de afgelopen periode zijn drie productstappen wel verder onder druk gekomen. De productstap 3^e en 4^e IC Breda – Eindhoven is onder meer afhankelijk van overwegenaanpak in Boxtel en Rijen, zoals toegelicht bij vraag 20. Daarnaast worden de effecten van de latere uitspraak van de Raad van State op de projecten Meterenboog en verdiepte ligging Vught in beeld gebracht. Dit betreft de productstappen goederenrouting Zuid-Nederland en de 3^e en 4^e sprinter Tilburg – Breda. Ten slotte staan ook de extra sprinters en extra IC's tussen Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL) onder druk vanwege de aangepaste planning van ERTMS. Er is een werkgroep (bestaande uit de programmadirectie

ERTMS, ProRail en NS) opgericht om alles op alles te zetten om de beoogde indienststelling eind 2029 te kunnen halen. Naar verwachting is er eind 2023 meer zekerheid over de haalbaarheid van SAAL in relatie tot de uitrol van ERTMS op deze corridor.

Vraag 8

Wat zijn de gevolgen van het feit dat meerdere trajecten nu (mogelijk) na 2029 gereed zullen zijn, terwijl 2029 het geplande einde van PHS was?

Antwoord 8

Uitvoering van de PHS-maatregelen op alle corridors, en daarmee afronding van het programma, is momenteel uiterlijk in 2029 voorzien, met uitzondering van de laatste werkzaamheden in Amsterdam. Deze laatste werkzaamheden bedragen ordegrrootte 1% van het PHS-budget en zijn pas voorzien vanaf 2036.

De productstap naar extra treinen volgt in enkele gevallen wel pas ná afronding van het programma. Dit komt door afhankelijkheid van bijvoorbeeld het programma ERTMS of project Zuidasdok. Ook staat een drietal productstappen onder druk, zoals beschreven bij antwoord 7.

Vraag 9

Welke versoeringen zijn mogelijk in de plannen voor station Nijmegen en de trajecten Alkmaar-Amsterdam en Meteren-Boxtel, gezien het feit dat het potentieel tekort vooral in deze plannen zit?

Antwoord 9

Het potentieel tekort beschrijft op programmaniveau – en niet op corridorniveau – het budgettekort indien zonder maatregelen de geprognostiseerde kosten en risico's zich voordoen. Het potentieel tekort is daarom niet direct toe te wijzen aan specifieke trajecten. Voor de projecten PHS Nijmegen en PHS Meteren-Boxtel zijn versoeringen niet meer reëel. Het projectbesluit voor beide projecten is genomen en de aanbestedingsprocedures zijn in volle gang. Voor beide projecten zijn de Tracébesluiten gepubliceerd en nagenoeg onherroepelijk (Meteren-Boxtel) of zitting bij de Raad van State is binnenkort voorzien (Nijmegen).

Voor het project PHS Alkmaar-Amsterdam is het streven dit jaar een Tracébesluit te publiceren. Hiervoor zijn de voorbereidingen al in een vergevorderd stadium, dus versoering zou leiden tot extra werk en vertraging. Daarnaast zijn er geen versoeringen mogelijk zonder dat dit effect heeft op het beoogde aantal treinen. De modellen (IMA) laten zien dat er op deze corridor ook in de toekomst (ook na invoering van PHS) knelpunten blijven ontstaan. Een versoering hier zal dus alleen leiden tot het vooruitschuiven van problemen: de investering moet hier vroeg of laat gedaan worden.

Vraag 10

Hoe gaat u de Kamer betrekken indien moeilijke keuzes nodig zijn, gezien de door u benoemde zeer beperkte mogelijkheden om binnen het Mobiliteitsfonds verdere risico's op te vangen?

Antwoord 10

In de voortgangsrapportages van PHS informeer ik u over de voortgang van het programma en de mogelijk te maken keuzes. Ik neem uw Kamer daarbij uiteraard mee in de gekozen aanpak zodat zij hier tijdig op kan reageren.

Vraag 11

Wanneer verwacht u een bijgesteld risicobeeld te kunnen leveren, bijvoorbeeld als gevolg van de prijsstijgingen?

Antwoord 11

Ik verwacht in de volgende (negende) voortgangsrapportage PHS op basis van het beeld over heel 2022 mijn verwachtingen weer te kunnen geven en aan te kunnen geven welke consequenties dit heeft. Onderdeel daarvan is een bijgesteld risicobeeld.

Vraag 12

Wat gaat u doen met de aanbevelingen van zowel de Eigenstandige Control Functie (ECF) als de Auditdienst Rijk (ADR) om extra alert te zijn op randvoorwaardelijke werkzaamheden en deze eventueel binnen de scope van PHS op te nemen?

Antwoord 12

Ik neem de aanbeveling van de ECF en de ADR over. Wanneer het wenselijk en haalbaar is, neem ik randvoorwaardelijke projecten op in de scope van PHS. Dit is reeds het geval voor de planuitwerking aan de baanstabieliteit bij Delft-Schiedam.

Vraag 13

Was de financiering vanuit de middelen voor de ontsluiting van nieuwbouw voorzien bij de publicatie van dat besluit (over de 7,5 miljard euro voor ontsluiting woningbouw) in het voorjaar van 2022 of is er geschoven met middelen? Zo ja, ten koste van welke projecten gaat dit?

Antwoord 13

Het betreft middelen voor maatregelen om het spoor robuust en toekomstbestendig te maken op belangrijke trajecten voor de woningbouwontwikkeling. Deze zijn onderdeel van afspraken voor ontsluiting van woningbouw, zoals naar uw Kamer gezonden op 14 november 2022.¹ Het is dan ook niet ten koste gegaan van andere projecten.

Vraag 14

Wanneer wordt duidelijk of de douanefaciliteit voor station Amsterdam Centraal daadwerkelijk gerealiseerd kan worden?

Antwoord 14

Parallel aan deze beantwoording informeer ik u per brief zo spoedig mogelijk over de uitkomsten van het onderzoek naar de UK Terminal op Amsterdam Centraal.

Vraag 15

Wat zijn concreet de risico's voor PHS Amsterdam als gevolg van de douanefaciliteit op station Amsterdam Centraal?

Antwoord 15

Tijdens de werkzaamheden voor PHS Amsterdam en onder meer de instandhouding van de constructie IJ-viaduct blijft de winkel – het station – open. Dit betekent een enorme puzzel met grote onzekerheden die met een UK Terminal in de Amstel Passage nog een stukje complexer wordt.

Nu de Amstelpassage op Amsterdam Centraal gebruikt gaat worden voor de UK Terminal is deze niet meer beschikbaar voor andere functies. Oorspronkelijk was onder meer voorzien om hier reizigers en bouwmate-

¹ Kamerstuk 36 200 A, nr. 9.

rialen door te leiden. Dit moet nu op andere plekken worden opgevangen met mogelijke meerkosten.

Daarnaast zijn er in de Amstelpassage voor PHS Amsterdam bouwwerkzaamheden nodig aan bijvoorbeeld trappen. Dit wordt moeilijker met een UK terminal, waarmee de risico's op vertragingen en koststijgingen toenemen.

Vraag 16

Kunt u ingaan op de verwachte kostenstijging voor de komende jaren, uitgaande van de huidige kostenontwikkeling?

Antwoord 16

Vanwege prijsstijgingen en arbeidsschaarste verwacht ik een toename van het potentieel tekort in de komende jaren. Ik zie dat de werkelijke kosten harder stijgen dan de indexeringsvergoeding die ik beschikbaar heb. Ik zie ook dat door arbeidsschaarste vertraging en soms meerkosten ontstaan. Daarnaast is bij specifieke aanbestedingen sprake van hogere inschrijvingen en markteffecten. ProRail doet onderzoek naar het financiële beeld om mij meer duidelijkheid te geven naar de omvang. Ik verwacht in de volgende (negende) voortgangsrapportage u een beter beeld te geven over de verwachte kostenontwikkelingen en de consequenties daarvan.

Vraag 17

Klopt het dat de werkelijke kosten harder stijgen dan de indexeringsvergoeding? Zo ja, hoe komt dat?

Antwoord 17

De werkelijke kosten stijgen harder dan de indexvergoeding. Op het programma heeft dit gedurende de looptijd inmiddels tot een spanning van circa € 250 mln. geleid. Dit komt omdat de vergoeding gebaseerd is op gemiddelde overheidsinvesteringen, waarin bijvoorbeeld de staalprijs minder doorwerkt dan bij de aanleg van spoorprojecten. Daarbij zijn niet alle effecten van de markt op te vangen met een indexvergoeding. Hierin wordt namelijk geen rekening gehouden met beperkte beschikbaarheid van materialen en personeel of met bouwbedrijven die minder genoegd zijn risico's te nemen in de huidige krappe markt. Dit werkt door in de huidige aanbestedingen.

Vraag 18

Op welke manieren draagt PHS bij aan het vergroten van de capaciteit voor goederenvervoer per spoor? Welke resultaten zijn al behaald en wat is de verdere planning?

Antwoord 18

Binnen PHS worden maatregelen genomen zoals de elektrificatie van het opstel terrein in Sloe en de aanleg van 740 meter lange wachtsporen bij Geldermalsen. Met de realisatie van het project Meteren-Boxtel wordt de Betuweroute intensiever gebruikt en het bestaande spoor ontlast. De maatregelen binnen PHS houden rekening met de groei die ten aanzien van goederenvervoer is voorzien.

Vraag 19

In hoeverre vormt het feit dat de middelen voor baanstabieleit Delft-Schiedam pas per 2025 beschikbaar komen een probleem voor de baanstabieleitproblematiek? Is er sprake van een onveilige situatie tot die tijd? Wanneer is het project dan gerealiseerd?

Antwoord 19

ProRail heeft mij laten weten dat de extra sprinters onder voorwaarden veilig kunnen worden ingezet, zoals beschreven bij vraag 4. Op termijn

dienen structurele maatregelen aan de baan te worden getroffen. Hiervoor is de planuitwerking gestart en zal een planologische procedure doorlopen worden en moet het ontwerp nader uitgewerkt worden. De voorlopige planning is dat de baanmaatregelen 2028–2029 gerealiseerd zijn. Deze aanpak is niet vertraagd door de beschikbaarheid van middelen.

Vraag 20

Kunt u ingaan op de obstakels en risico's in het realiseren van de benodigde overwegveiligheid bij Gilze-Rijen en in Boxtel?

Antwoord 20

Er spelen zowel financiële issues als een issue met vergunningverlening in relatie tot stikstof. Daarnaast is het bestemmingsplan voor verschillende deelprojecten nog niet onherroepelijk.

Over de overwegen in Gilze-Rijen en Boxtel zijn bestuursovereenkomsten overeengekomen met gemeente en Provincie waarbij is afgesproken een bepaald maatregelenpakket binnen taakstellend budget te realiseren. Geactualiseerde kostenramingen laten zien dat – zonder maatregelen – de kosten het taakstellend budget gaan overstijgen. Inmiddels zijn met de gemeente Gilze Rijen en provincie aanvullende afspraken gemaakt. Bij Boxtel worden de mogelijkheden in kaart gebracht. Ik ben met de regionale partners in gesprek om tot oplossingen te komen. De overwegveiligheid staat daarbij voorop. De planvoorbereiding wordt vooralsnog voortgezet op beide dossiers.

Naast deze financiële knelpunten levert ook een stikstofknelpunt veel onzekerheid. Onzekerheid is er ook nog over bestemmingsplannen die nog niet onherroepelijk zijn. De Provincie Noord-Brabant heeft naar aanleiding van Natuurdoelanalyses besloten vergunningverlening op te schorten voor activiteiten met stikstofdepositie. De stikstofdepositie van een project oplossen door externe saldering is (tijdelijk) niet mogelijk. Dit besluit raakt het Maatregelenpakket PHS Boxtel. Hoe lang de vergunningverlening wordt opgeschort is niet bekend. Dat hangt samen met de ontwikkeling van jurisprudentie en wetgeving. De beoogde aanpassingen van de overwegen eind 2024 staan hiermee onder druk.