

Vergaderjaar 2024–2025

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 128

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 mei 2025

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 2025 inzake de twaalfde voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de tweede helft van 2024 (Kamerstuk 32 404, nr. 127).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 mei 2025. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Coco Martin

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Hoe wordt gemeten hoe druk het is op de belangrijkste spoortrajecten in de Randstad, welke gegevens worden daarbij gebruikt en hoe bepalen deze gegevens welke PHS-projecten (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) voorrang krijgen?

Antwoord 1

Op basis van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor uit 2007 is bepaald op welke trajecten er meer treinen noodzakelijk waren. Hierbij is gekozen om dit in te vullen met meer treinen in een tienminutenpatroon op de drukste trajecten in het spoorwegnet. Zie hiervoor de basisrapportage van PHS¹ en de daarin opgenomen scope van het programma; de diverse trajecten en de aantallen treinen zijn per corridor opgenomen in de voortgangsrapportage («VGR»). Bij de planning van de projecten is gestuurd op de samenhang, om ervoor te zorgen dat de extra treinen in de dienstregeling kunnen gaan rijden.

De daadwerkelijke reizigersaantallen per traject worden eenmaal per jaar gerapporteerd in de VGR. IenW gaat tijdig met NS het gesprek aan over de invoeringsdatum van extra treinen als duidelijk is wanneer de diverse infrastructuurmaatregelen gereed zijn en op basis van vervoerontwikkelingen.

Vraag 2

Hoe wordt onderzocht wat het effect is van de hogere treinfrequentie (zoals de tienminutentrein) op de betrouwbaarheid van het spoornet en welke aanpassingen aan de dienstregeling of infrastructuur zijn daarvoor al gedaan of worden nog verwacht?

Antwoord 2

Bij de uitgevoerde studies voor PHS is bekeken welke maatregelen nodig zijn om de (beoogde hoogfrequente) treindienst op een betrouwbare manier te kunnen rijden. Daarbij zijn ook maatregelen voor de bijsturing van de treindienst (die worden ingezet in geval van verstoringen of vertragingen) betrokken in de ontwerpen van de projecten en de analyses op het niveau van de corridors. Op basis van deze analyses is het maatregelpakket PHS bepaald. In de voorbereiding van de dienstregeling wordt elk jaar de treindienst zo ontworpen dat deze past op de beschikbare infrastructuur, betrouwbaar kan worden uitgevoerd, en dat er marges zijn om verstoringen te kunnen opvangen.

Vraag 3

Welke lessen zijn geleerd over het werken op drukke stations toen de werkzaamheden op Amsterdam Centraal vertraging opliepen en duurder werden en hoe worden die lessen toegepast bij andere grote PHS-projecten (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer)?

Antwoord 3

Een leerpunt is dat bij complexe projecten met beperkte ruimte, zoals in het geval van Amsterdam Centraal, het aanvullen van de scope en/of de verandering van uitgangspunten onwenselijk is. Binnen het programma is daarom het uitgangspunt de scope en uitgangspunten bij grote projecten zo veel mogelijk stabiel te houden. Soms is dit echter niet te vermijden en wordt door middel van goede afstemming en samenwerking tussen partijen de beste route naar een oplossing gezocht.

Vraag 4

¹ Kamerstuk 32 404, nr. 92

Welke acties worden er samen met de sector genomen om ervoor te zorgen dat er genoeg gekwalificeerd personeel beschikbaar is voor de uitvoering van PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer)?

Antwoord 4

In het beheerplan 2024–2025² geeft ProRail een beeld van de capaciteit in de markt en de omvang van het spoorwerk (onderhoud en aanleg). Daarnaast geeft ProRail in het masterplan 2027–2031 concrete handvatten en acties die in gang zijn gezet op onder meer de tendercapaciteit bij aannemers, capaciteit bij ingenieurbureaus en schaarste aan monteurs. Bovendien heeft een betere spreiding van werkzaamheden over het jaar en het behouden en aantrekken van vakmanschap in de spoorsector in de breedte aandacht en ook prioriteit bij ProRail. Desondanks hebben we te maken met een blijvend moeilijke markt.

Vraag 5

Op basis van welke criteria wordt bij PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) niet overal gekozen voor zes intercity's én zes sprinters per uur, maar in plaats daarvan een aangepaste dienstregeling per traject en hoe wordt bepaald hoeveel extra treinen er nodig zijn?

Antwoord 5

Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 1. In de VGR is per corridor aangegeven welke extra treinen onderdeel zijn van de scope van PHS per corridor en per deeltraject. Deze scope is bepaald op basis van het kabinetsbesluit uit 2010³ en de ontwikkelingen sindsdien, zoals aangegeven in de basisrapportage⁴. Hierbij was er van begin af aan sprake van een verschillend aantal treinen.

Vraag 6

Welke projecten of verschuivingen in het budget hebben het meest bijgedragen aan de afname in het tekort in budget van PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer), naast de extra financiële bijdragen en afgeronde projecten?

Antwoord 6

Naast de extra financiële bijdragen en afgeronde projecten zijn er geen projecten of verschuivingen die in deze verslagperiode hebben bijgedragen aan de afname van het potentieel tekort (zie pagina 11 van de Voortgangsrapportage PHS 12⁵).

Vraag 7

Hoe wordt in de praktijk gemeten of er voldoende reizigersvraag is, gelet op het feit dat in de HRN-concessie (hoofdrailnet) met NS is afgesproken dat de nieuwe dienstregelingen pas worden ingevoerd als er genoeg reizigers zijn, en hoe wordt ervoor gezorgd dat de hogere frequentie toch uiterlijk in 2033 wordt ingevoerd?

Antwoord 7

Over de frequentieverhogingen zijn afspraken gemaakt in de HRN-concessie. NS dient in het Productiemodel twee jaar van tevoren aan te geven of ze voornemens is een nog niet verplichte productstap te zetten. Op dit moment is er nog geen conclusie te trekken over trajecten waarop de extra treinen later zouden rijden dan dat de extra infrastructuur zou toelaten.

² Kamerstuk 29 984, nr. 1177

³ Kamerstuk 32 404, nr. 1

⁴ Kamerstuk 32 404, nr. 92

⁵ Kamerstuk 32 404, nr. 127

lenW gaat tijdig met NS het gesprek aan over de invoeringsdatum van extra treinen als duidelijk is wanneer de diverse infrastructuurmaatregelen gereed zijn. Daarbij worden ook de vervoerontwikkelingen meegenomen. In de VGR worden indien relevant wijzigingen in de planning van PHS aangegeven. Een aantal productstappen is afhankelijk van de voortgang van het derde perron Amsterdam Zuid of van de uitrol van ERTMS en zijn niet mogelijk voor 2033. Binnen PHS wordt gestuurd op tijdige oplevering van infrastructuur om de beoogde productstappen uiterlijk 2033 te kunnen nemen.

Vraag 8

De Auditdienst Rijk zegt dat de afspraken over de rol van projectbegeleiders bij lenW niet altijd worden nageleefd, welke maatregelen neemt u om dit te verbeteren?

Antwoord 8

lenW en de Auditdienst Rijk zijn op terugkerende basis in gesprek over de aanbevelingen met betrekking tot de governance en beheersing van het programma. Dit is een lopend proces waarin voortdurend verbeteringen worden nagestreefd. De bestaande werkbeschrijving van projectbegeleiders wordt waar nodig en relevant geactualiseerd nu het programma zich grotendeels in de realisatiefase bevindt.

Vraag 9

Hoe wordt de input van de projectbegeleiders betrokken om de beschrijving van de rol van de projectbegeleider te verbeteren tegen de achtergrond van het advies van de ADR (Auditdienst Rijk), en wat wordt er waarschijnlijk aangepast?

Antwoord 9

Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 8. Er is binnen het team van projectbegeleiders regelmatig overleg en afstemming over werkwijze en inhoudelijke vraagstukken. Daarbij is er altijd sprake van maatwerk, afhankelijk van de aard, fase en omvang van een project en de relatie met andere projecten om de treindienst mogelijk te maken.

Vraag 10

Hoe gaat het voortaan zichtbaar worden in rapportages hoe andere projecten buiten PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) van invloed kunnen zijn op de reiziger en hoe wordt de mogelijke vertraging of overlast door zulke projecten inzichtelijk gemaakt?

Antwoord 10

Relevante projecten buiten PHS die een raakvlak hebben met PHS staan benoemd en worden gemonitord in de VGR PHS. De reizigersimpact komt terug in het beheerplan van ProRail. In het beheerplan van ProRail 2024–2025⁶ wordt ingegaan op alle werkzaamheden die ProRail uitvoert. Het beheerplan bevat een overzicht van buitendienststellingen die nodig zijn voor deze werkzaamheden en die drie dagen of langer duren⁷. ProRail gaat tevens in het beheerplan in op de wijze waarop zij de hinder tijdens werkzaamheden voor reizigers en verladers zoveel mogelijk probeert te beperken. ProRail en NS communiceren over aanstaande werkzaamheden en de gevolgen hiervan op de dienstregeling onder meer via hun websites, en via de NS-reisplanner. Daarnaast is er het masterplan, waarin drie tot zeven jaar vooruit wordt gekeken en gestuurd op de maakbaarheid van de programmering. Hierdoor wordt de impact van andere

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 1177

⁷ Conform de afspraken die zijn gemaakt n.a.v. de aangenomen motie Peter de Groot. Kamerstuk 35 925 XII, nr. 22

projecten op de treindienst inzichtelijk gemaakt en kunnen maatregelen worden genomen om de hinder te beperken.

Vraag 11

Hoe wordt gemeten of PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) daadwerkelijk zorgt voor meer treinen, zitplaatsen en betere doorstroming voor reizigers en hoe worden deze resultaten afgezet tegen de investeringen?

Antwoord 11

Op een aantal corridors is gezien de voortgang van het PHS-programma vanaf eind 2017 stap voor stap een aantal extra treinen gaan rijden. Op basis van de afspraken in deze concessie, de daadwerkelijke vervoersvraag en het beschikbare materieel stelt NS de dienstregeling op. Over de ontwikkeling van de gehele dienstregeling rapporteert NS jaarlijks.

In de VGR PHS wordt gerapporteerd over de voortgang van het programma en de uitbreiding van de treindienst, zoals recent de uitbreiding van de treindienst als gevolg van de oplevering van PHS Rijswijk–Rotterdam en de komst van de extra sprinters op dit traject als gevolg van de oplevering van PHS. Zie ook het antwoord op de vragen 1 en 5 voor de afwegingen omtrent scope en (infra)investeringen.

Vraag 12

Kunt u in een uitgebreid antwoord verklaren waarom de inschatting van het risico baanstabieleit, wat van invloed is op de daling van de exogene risico's, gedaald is?

Antwoord 12

Het risico van baanstabieleit is opgenomen als exogeen risico voor de PHS-productstappen en speelde concreet voor de corridor Den Haag–Rotterdam. Uit uitgebreid onderzoek is in de tweede helft van 2024 gebleken dat de baanstabieleit tussen Delft Campus en Schiedam geen belemmering vormde om de PHS-productstap naar zes sprinters per uur per richting te kunnen zetten. Naar alle waarschijnlijkheid zijn er fors minder maatregelen benodigd voor deze corridor. Daarmee is het financiële risico voor PHS gedaald, waarmee ook de omvang van de exogene risico's afneemt.

Voor de overige PHS-trajecten waar het risico baanstabieleit kan optreden, worden de onderzoeken nog uitgevoerd. Indien het bekend is of en zo ja welke maatregelen ten aanzien van de baanstabieleit nodig zijn, zijn de kostenconsequenties hiervan afgedekt door het budget van het MIRT-programma Spoorcapaciteit 2030.

Vraag 13

Is het tekort aan monteurs van ProRail van invloed op de uitrol van het Programma Hoogfrequentie Spoor en waarom (niet)?

Antwoord 13

De huidige schaarste aan technisch en gekwalificeerd personeel speelt in de hele spoorsector en ook daarbuiten. Dit is een belangrijk risico voor de voorbereiding en uitvoering van de geplande werkzaamheden in de beschikbare tijd waarin er geen treinen rijden (treinvrije periodes, «TVP's»). Het afgelopen jaar heeft dit ook bij PHS (project Rijswijk–Rotterdam) geleid tot extra TVP's en dus hinder voor de reizigers. Alhoewel hard gewerkt wordt aan het realiseren van de PHS-productstappen op een zo efficiënt mogelijke manier, blijft dit risico actueel en voor toekomstige oplevering van projecten niet uit te sluiten.

Vraag 14

Hebben NS, en eventuele overige vervoerders, genoeg materieel en personeel om te kunnen voldoen aan de vraag van hoogfrequent spoorvervoer?

Antwoord 14

Er zijn op dit moment geen signalen dat NS niet aan de gemaakte volumeafspraken zou kunnen voldoen. NS bepaalt elk jaar de exacte dienstregeling en de inzet van materieel en personeel binnen de kaders van de concessie. NS heeft mede op basis van PHS en prognoses ten aanzien van de ontwikkeling van de vervoersvraag extra treinen besteld.

Vraag 15

Kunt u een overzicht weergeven van alle aanbestedingen inzake het Programma Hoogfrequentie Spoorvervoer en daarbij aangeven hoeveel bedrijven hebben gereageerd, of ze succesvol zijn (geweest) en hoeveel vertraging projecten hebben opgelopen door een specifieke aanbesteding?

Antwoord 15

Sinds de start van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer in 2010 zijn er zeer veel aanbestedingen geweest. Een volledig overzicht hiervan is niet zomaar beschikbaar. ProRail publiceert alleen de winnaar van een aanbesteding; de gegevens van de andere partijen zijn vertrouwelijk. Het proces rond aanbesteding en gunning wordt door ProRail kritisch doorlopen. In het recente verleden hebben aanbestedingen niet geleid tot vertragingen. Het succes van aanbestedingen is zichtbaar en meetbaar als de uitvoering van het aanbestede werk. Dit wordt nauwlettend gevolgd in de realisatiefase van projecten en hierover wordt gerapporteerd in de VGR. Indien het aanbestedingsproces onverhoopt vertraging oploopt, bijvoorbeeld door een te klein aantal inschrijvers, dan wordt dit waar relevant ook in het PHS-besluitvormingstraject besproken. Eventuele gevolgen voor de planning van PHS worden waar relevant opgenomen en toegelicht in de VGR.

Vraag 16

Zijn er om financiële redenen ook aspecten van het programma afgestoten dan wel besloten om deze aspecten flink te versoberen en zo ja, kunt u hiervan een lijst doen toekomen?

Antwoord 16

Tot op heden zijn ten opzichte van de PHS-scope en doelstellingen, zoals vastgelegd in de basisrapportage⁸, geen scopeonderdelen afgestoten of functioneel versoberd om financiële redenen. Vanzelfsprekend is bij de uitwerking van de plannen nadrukkelijk gezocht naar een kosteneffectieve oplossing. De overdracht, overname of het vervallen van scope of maatregelen heeft tot op heden een inhoudelijke reden, waarbij de PHS-doelstellingen ongewijzigd blijven.

Vraag 17

Zijn er risico's voor het programma indien NS, en overige openbaar vervoerders, de treintickets herhaaldelijk laten stijgen?

Antwoord 17

Als de tarieven van NS en andere vervoerders stijgen, kan dat een negatieve invloed hebben op het aantal reizigers en eventueel de groei daarvan, ook op de diverse PHS-trajecten. Er is echter geen één-op-één relatie te leggen tussen de NS-tarieven en frequentieverhogingen die mogelijk worden door PHS. De treintarieven in het openbaar vervoer

⁸ Kamerstuk 32 404, nr. 92

stijgen ieder jaar mee met de inflatie omdat de kosten voor bijvoorbeeld personeel en materieel ook jaarlijks toenemen. De vervoersvraag op de diverse PHS-corridors wordt daarnaast bepaald door meerdere factoren. Denk bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen rond de corridors en de aantrekkelijkheid van het treinproduct ten opzichte van andere modaliteiten.

Vraag 18

Zijn de TSB's (tijdelijke snelheidsbeperkingen) op HSL (hogesnelheidslijn) van invloed op het programma en waarom (niet?) en kunt u hierover per TSB een analyse doen toekomen?

Antwoord 18

De TSB's op de HSL zijn niet van invloed op de dienstregeling die inmiddels is ingevoerd in december 2024, met de komst van extra sprinters (de tienminutensprinter). De maatregelen tussen Rijswijk en Rotterdam hebben geleid tot meer sporen waarmee meer ruimte wordt geboden in het opstellen van de intensievere dienstregeling op de gehele corridor.

Vraag 19

Welke afspraken zijn gemaakt over de benodigde marechaussees op de UK-terminal op Amsterdam Centraal?

Antwoord 19

De Koninklijke Marechaussee («KMar») faciliteert de grenscontroles van de Eurostarverbinding Amsterdam–Londen op basis van specifieke verdragen en afspraken in de bestuursovereenkomst tussen het Ministerie van Asiel en migratie, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Eurostar. Op basis van de bestuursovereenkomst met Eurostar wordt de beschikbare Marechaussee-capaciteit voor deze Eurostarverbinding ingezet, waarbij veiligheid centraal staat. Dit geldt ook voor de inzet in 2025. Begin van dit jaar zijn voor 2025 over de beschikbare capaciteit van de KMar afspraken met Eurostar gemaakt en nagekomen. In dit kader is aangegeven dat de KMar de grenscontroles uitvoert van de reizigers van de Eurostarverbinding Amsterdam–Londen met een bezetting van 2 balieposities, inhuur van civiele beveiliging en een duur van het controleproces van 90 minuten met een maximum van 250 passagiers per trein. Het betreft maximaal vier treinen per dag. Ook zijn afspraken gemaakt over de uiterste aanvangstijden. Voor 2026 en de volgende jaren is de overheid met Eurostar in gesprek over een herzien bestuursconvenant. In dat kader wordt ook gekeken naar de capacitaire mogelijkheden en de inzet van innovatieve instrumenten zoals e-gates.

Vraag 20

Worden de gemaakte afspraken over de benodigde marechaussees op de UK-terminal op Amsterdam Centraal nagekomen?

Antwoord 20

Zie het antwoord op vraag 19.

Vraag 21

Als de gemaakte afspraken over de benodigde marechaussees op de UK-terminal op Amsterdam Centraal niet worden nagekomen, wat is hiervan de reden?

Antwoord 21

Zie het antwoord op vraag 19.

Vraag 22

Als de gemaakte afspraken over de benodigde marechaussees op de UK-terminal op Amsterdam Centraal niet worden nagekomen, wanneer gebeurt dit wel?

Antwoord 22

Zie het antwoord op vraag 19.

Vraag 23

Welke maatregelen worden getroffen om personeelsschaarste nu en in de toekomst zoveel mogelijk op te lossen of te voorkomen?

Antwoord 23

Zie hiervoor het antwoord op vraag 4 en vraag 10.

Vraag 24

In hoeverre kan bij de aanbesteding van werkzaamheden worden geanticipeerd op personeelsschaarste, bijvoorbeeld door spreiding over en combinatie van meerdere aannemers, door aanbesteding in pakketten met vergelijkbare opdrachten waardoor innovatie/robotisering mogelijk wordt, zodat met minder personeel gewerkt kan worden?

Antwoord 24

De personeelsschaarste speelt in de volle breedte van de markt en dus bij vrijwel elke aannemer. ProRail zet hier specifieke wervingsacties voor op. ProRail anticipeert op personeelsschaarste ook door via het masterplan 2027–2031 werkzaamheden te spreiden in de tijd. Omgaan met schaarste betekent onder andere vooraf ruimere kaders meegeven voor TVP's en een grotere spreiding van projecten over de tijd. Dat betekent dus mogelijk een latere realisatie, waarbij zoveel mogelijk wordt gewerkt binnen de bestaande planningen en mijlpalen. Waar mogelijk wordt ook gewerkt met aanbesteding in pakketten.

Vraag 25

Waarom is niets/onvoldoende gedaan met het advies uit het vorige rapport van de accountant om voortaan meer in te gaan op uitkomsten en aanbevelingen van audits en toetsingen die hebben plaatsgevonden (bijlage 2, accountantsrapport, p.16)?

Antwoord 25

In VGR PHS 12⁹ is in paragraaf 3.2 aangegeven welke audits zijn uitgevoerd en dat het algemene oordeel was dat alle onderzochte bevindingen uit het rapport van de meting uit 2022 zijn opgepakt en uitgewerkt, dan wel onderhanden werk zijn. De aanbevelingen uit de audits worden ook betrokken bij de gesprekken op programmaniveau en per project tussen IenW en ProRail. Daarbij worden ook de bevindingen gemonitord als onderdeel van de projectbeheersing van PHS. Waar nodig en relevant wordt dit dan toegelicht in de VGR PHS.

Vraag 26

Welke meerkosten en effecten op de dienstregeling zijn verbonden aan de herfasering van de werkzaamheden voor PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) Amsterdam Centraal?

Antwoord 26

In VGR PHS 12¹⁰ is gemeld dat de herfasering van PHS Amsterdam geleid heeft tot een negatieve bijdrage van € 42 miljoen aan de ontwikkeling van het potentieel tekort. Aanvullend hierop is binnen het projectbudget van

⁹ Kamerstuk 32 404, nr. 127

¹⁰ Kamerstuk 32 404, nr. 127

Amsterdam Centraal een onttrekking groter dan € 5 miljoen gedaan uit de post onbenoemd onvoorzien, ter dekking van de verwachte kosten van de herfasering. Aangezien het een prognose betreft en de herfasering contractueel nog afgehandeld moet worden met de betrokken marktpartijen, kan de precieze omvang van de onttrekking uit het onvoorzien niet genoemd worden, teneinde de positie van ProRail en het rijk niet te schaden.

De effecten van de werkzaamheden op de dienstregeling worden zichtbaar in de daadwerkelijke planning van de treindienst in de perioden dat er beperkingen zijn aan de treindienst. Hierover zullen ProRail en NS de reiziger tijdig informeren.

Voor het project Amsterdam Centraal geldt dat er continue gekeken wordt naar enerzijds een maximale benutting van de beschikbare spoor- en transfercapaciteit tijdens de verbouwing en anderzijds de behoefte aan robuustheid van de dienstregeling, waarbij ook de afweging nationaal en internationaal vervoer en goederen een rol speelt.

Vraag 27

Wat zijn de actuele verwachtingen voor de inbouw van ERTMS (European Rail Traffic Management System) op de corridor Schiphol–Amsterdam Zuid–Almere–Lelystad?

Antwoord 27

Bij de 22e voortgangsrapportage ERTMS¹¹ is gemeld dat er een besluit is genomen over de inhoud van tranche 1 van de uitrol van ERTMS. SAAL maakt geen deel uit van deze eerste tranche. Op dit moment loopt de voorbereiding van tranche 2. Hierin worden de baanvakken die in de oorspronkelijke scope van het Programma ERTMS zaten – waaronder SAAL, met de bestuurlijke afspraken die gemaakt zijn over het dienstregelingsmodel – expliciet meegewogen.

Vraag 28

Zal ERTMS (European Rail Traffic Management System) op SAAL (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad) worden gerealiseerd voor 2030?

Antwoord 28

Nee. Zoals gemeld in VGR PHS 12¹² blijft het uitgangspunt dat de invoering van de beoogde dienstregeling op de SAAL-corridor uiterlijk in 2033 plaatsvindt, al is momenteel onzeker of dit gehaald wordt.

Vraag 29

Waarom heeft de cruciale inbouw van ERTMS op de corridor SAAL (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad) geen prioriteit gekregen en is onzeker of dit tijdig kan worden ingebouwd?

Antwoord 29

De SAAL-corridor is druk bereden en ligt in het hart van het Nederlandse spoornetwerk. In tranche 1 van de uitrol van ERTMS zal beheerst en stapsgewijs geleerd worden hoe we met de invoering van ERTMS tot een werkend vervoerssysteem komen. Ook uit een internationale second opinion kwam de aanbeveling de uitrol te beginnen aan de randen van het spoornetwerk, om forse hinder zoveel mogelijk te voorkomen. Daarom kan SAAL geen onderdeel zijn van de eerste stappen van de uitrol van ERTMS.

Vraag 30

¹¹ Kamerstuk 33 652, nr. 106

¹² Kamerstuk 32 404, nr. 127

Wat zijn de concrete gevolgen voor de reiziger nu de SAAL-corridor (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad) geen onderdeel uitmaakt van de eerste tranche ERTMS (European Rail Traffic Management System)?

Antwoord 30

Uit de gegevens in VGR PHS 12¹³ blijkt dat de reizigersaantallen nog niet op het niveau van 2019 zijn. Dat betekent dat er voorlopig geen gevolgen voor reizigers zijn. Zoals gemeld in VGR PHS 12 blijft het uitgangspunt dat de invoering van de beoogde dienstregeling op de SAAL-corridor uiterlijk in 2033 plaatsvindt, al is momenteel onzeker of dit gehaald wordt.

¹³ Kamerstuk 32 404, nr. 127