

Vergaderjaar 2023–2024

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 123

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 juni 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 9 april 2024 inzake de Tiende Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer over de tweede helft van 2023 (Kamerstuk 32 404, nr. 121).

De staat heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 juni 2024. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

Vraag 1

Overweegt u versoeringen in de doelstellingen of verkleining van de scope van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)? Zo ja, welke?

Antwoord 1

Zoals eerder aangegeven in antwoorden naar aanleiding van de vorige Voortgangsrapportage (VGR)¹ is het 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. Het is aan het nieuwe kabinet om besluiten te nemen over mogelijke versoeringen of verkleining van de scope.

Vraag 2

Welke opbrengsten verwacht u van scherpere kostenbeheersing en programmanagement?

Antwoord 2

Een scherpere kostenbeheersing en programmamanagement zullen er vooral voor zorgen dat de kosten niet verder stijgen.

Vraag 3

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

Antwoord 3

Ja, de aanbevelingen van de ADR worden overgenomen. Over de voortgang wordt in de VGR's gerapporteerd.

Vraag 4

Wat gaat u doen in het kader van de constatering van de ADR dat niet alle informatie beschikbaar is om de stand van de post onvoorzien binnen het programma eenduidig en betrouwbaar te kunnen vaststellen? Hoe verhoudt deze constatering zich tot de verklaring in de voortgangsrapportage dat het totaal van de post onvoorzien op dit moment van voldoende omvang is om de endogene risico's op te kunnen vangen?

Antwoord 4

De post onvoorzien is gebaseerd op een analyse van risico's binnen het PHS-programma en de diverse PHS-projecten. Deze zogeheten endogene risico's worden regelmatig geactualiseerd. De afgelopen jaren is dit beeld ook gewijzigd door risico's die zijn gewijzigd, niet of deels zijn opgetreden en door besluiten om opgetreden risico's aan te pakken.

Vraag 5

Kunt u concrete voorbeelden noemen van de in de beslisnota genoemde reële versoeringen waarmee het potentiële tekort van 100 miljoen euro deels zou kunnen worden opgevangen?

Antwoord 5

Zie het antwoord op vraag 1. PHS bevindt zich grotendeels in de realisatiefase. Voor de PHS-projecten waar nog geen MIRT 3-realisatiebesluit is genomen, zal een investeringskeuze worden overgelaten aan een volgend kabinet.

Vraag 6

¹ Kamerstukken 32 404, nr. 118

Gelet op de stelling dat de gevolgen van exogene risico's worden geschat op circa 275 miljoen euro en dat 250 miljoen hiervan wordt gedekt met een risicoreservering, waarvan wordt de rest gedekt?

Antwoord 6

Zie de antwoorden op vraag 1 en 5. Het is aan het volgende kabinet om hierover besluiten te nemen.

Vraag 7

Is het nog steeds de planning dat eind december 2024 de Amstelpassage volwaardig in gebruik kan worden genomen voor het vertrek van de Eurostar vanaf Amsterdam Centraal?

Antwoord 7

Ja, op dit moment is dit nog steeds de planning. Inmiddels zijn de eerste onderdelen van de maatregelen gegund en zijn de werkzaamheden begonnen. NS Stations en ProRail zetten alles op alles om de maatregelen zo snel als mogelijk uit te voeren. Het project moet echter worden uitgevoerd binnen de grootschalige en complexe werkzaamheden die al uitgevoerd worden op het station en nog gaan komen. Hierdoor blijft het een project met een hoog risicoprofiel.

Vraag 8

Kan een overzicht verstrekt worden zoals tabel 2.2 en 2.3 in het PHS, maar dan inclusief de jaren 2013 tot en met 2021?

Antwoord 8

Dit overzicht is opgenomen als bijlage bij deze antwoorden.

Vraag 9

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

Antwoord 9

Zie de antwoorden op vraag 1 en 5. Het is aan het volgende kabinet om hierover besluiten te nemen.

Vraag 10

Wat is de actuele prognose voor realisatie van de maatregelen rond Amsterdam CS en de frequentieverhogingen op het corridor Alkmaar–Amsterdam? Kunt u concreter zijn dan «na 2036»?

Antwoord 10

Zoals aangegeven in de VGR 2023–2 zijn de maatregelen op Amsterdam Centraal op basis van de huidige planning in 2030 gereed, behalve de laatste stap die afhankelijk is van de oplevering van het project Derde perron Amsterdam Zuid. Het is op dit moment nog niet mogelijk concreter te worden over de periode na 2036, gezien de afhankelijkheid van de voortgang van het project Zuidasdok en het project derde perron Amsterdam Zuid. Wanneer hier mee duidelijkheid over is, zal dit in de VGR worden aangegeven.

Op basis van de nu vigerende mijlpalen wordt uiterlijk in 2027 vastgesteld of de uitvoering van het project Derde perron Amsterdam Zuid en van het programma Zuidasdok worden geïntegreerd en welke planning hierbij hoort. De planning is mede afhankelijk van de realisatie van het project Zuidasdok. De laatste vastgestelde planning van Zuidasdok is opgenomen

in de halfjaarrapportage Zuidasdok 1 juli 2023–31 december 2023 die de Kamer ontving op 16 mei 2024².

Op de corridor Alkmaar–Amsterdam wordt – zoals aangegeven in de 10^e VGR – momenteel onderzocht of er eerder een productverbetering (ingroeimodel) voor reizigers gerealiseerd kan worden. Dit als tussenstap naar de volledige PHS-frequentieverhoging. De verwachting is dat er bij de 11^e VGR meer duidelijkheid gegeven kan worden over de haalbaarheid hiervan.

Vraag 11

Kunt u toelichten wat er exact bedoeld wordt met de bewering dat op de reizigerscorridor Alkmaar–Amsterdam de mogelijkheid aanwezig blijft om in de toekomst «incidenteel goederenvervoer te faciliteren»?

Antwoord 11

Op de corridor Alkmaar–Amsterdam worden geen vaste goederenpaden opgenomen in de dienstregeling. Dit is gezien het volume van het goederenvervoer aldaar en de incidentele aard daarvan ook niet noodzakelijk. Als er een goederentrein over de corridor moet rijden, dan wordt deze ingelegd in de dienstregeling.

Vraag 12

Is er al meer inzicht te geven in de planning en realisatie van het project Zuidasdok en dientengevolge de eventuele consequenties voor het PHS?

Vraag 13

Wanneer kunnen wij de planning voor het derde perron van Amsterdam Zuid verwachten en is hier een deadline aan verbonden?

Antwoorden 12 en 13

Zie hiervoor het antwoord op vraag 10.

Vraag 14

Wat zal de procentuele verdeling zijn van het goederenvervoer over de route Zuid-Nederland en de Betuwelijn, als de nieuwe boog bij Meteren is gerealiseerd?

Antwoord 14

In het Tracébesluit van Meteren–Boxtel is rekening gehouden met 43 goederentreinen per dag over de Meterenboog. Hoe de exacte verdeling er uit zal zien na opening van de Meterenboog is afhankelijk van de daadwerkelijke vervoerontwikkeling van het goederenvervoer.

Vraag 15

Met welke groei van goederenvervoer is rekening gehouden op de trajecten Zuid-Nederland en Betuweroute?

Antwoord 15

In het Tracébesluit van Meteren–Boxtel is rekening gehouden met 43 goederentreinen per dag over de Meterenboog. De groei op de Betuweroute en door Zuid-Nederland is aangegeven in de meest recente IMA³.

Vraag 16

² Kamerstukken 32 668, nr. 23

³ Kamerstukken 31 305, nr. 328

Kan de passage «Het rijden van bedieningsmodel II is opgenomen ..., dus uiterlijk dienstregelingsjaar 2033.» van een uitgebreidere toelichting worden voorzien?

Antwoorden 16

In de nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet (HRN)⁴ is de afspraak vastgelegd dat de frequentieverhogingen van het PHS worden gereden. ERTMS is noodzakelijk om hoogfrequent te kunnen rijden op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (SAAL-corridor). Inmiddels is duidelijk geworden dat de beoogde mijlpaal van dienstregelingsjaar 2030 niet wordt gehaald, zoals eerder gemeld in de brief bij de VGR ERTMS⁵. Er wordt gestreefd om het beoogde dienstregelingsmodel in 2033 te kunnen rijden. Dit heeft een bepaalde onzekerheid, omdat daarvoor meer onderzoek van ProRail en NS nodig is. Het gaat hierbij om zaken op het gebied van baanstabieliteit, vervoerontwikkeling en maakbaarheid van de dienstregeling. Dit alles heeft rekening te houden ook met de detailuitwerking ERTMS voor de SAAL-corridor, alsook de beheerste en stapsgewijze uitrol van ERTMS.

Vraag 17

Hoe zien de aansluitingen bij de Duitse grens eruit (treinverbinding naar Duitsland en vice versa), gelet op het feit dat de reizigerscorridor Schiphol–Utrecht–Nijmegen een lijnvoering kent die onder meer voorziet in één ICE per 2 uur Amsterdam Centraal–Utrecht Centraal–Arnhem Centraal–Duitse grens?

Antwoord 17

De reizigerscorridor Schiphol–Utrecht–Arnhem–Nijmegen wordt ook gebruikt door de internationale treinen vanuit Amsterdam via Utrecht en Arnhem naar de grensovergang bij Zevenaar voor de aansluiting van de internationale treinen naar Duitsland. Elk jaar worden in de voorbereiding van de dienstregelingstijden door de vervoerders en ProRail de exacte tijdsaansluitingen bepaald.

Vraag 18

Hoe verhouden de prognoses van de reizigersgroei zich tot de afname van het aantal reizigers door meer thuiswerken en door verwachte resultaten vanwege de inspanningen die hier nu op worden gepleegd, zodat reizigers beter worden gespreid en thuiswerken verder wordt gestimuleerd?

Antwoord 18

De aangegeven prognoses in de VGR zijn gebaseerd op de meest recente IMA⁶. Op basis van de daadwerkelijke vervoerontwikkeling die afhankelijk is van meerdere factoren waaronder ook de impact van thuiswerken, zal blijken hoe de vervoervraag zich de komende jaren zal ontwikkelen.

⁴ Kamerstukken 29 984, nr. 1176

⁵ Kamerstukken 33 652, nr. 92

⁶ Kamerstukken 31 305, nr. 328

Uitgebreide Tabel 2.2: Aangegane verplichtingen t/m 31 december 2023

x € 1.000, incl. btw	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Planuitwerking en verkenning	76.936	27.786	9.811	66.793	511	30.867	6.945	24.041	12.727	12.719	11.150	6.876	287.160
Projectkosten lenW	4.713	0	245	13	80	59	0	0	59	47	0	0	5.215
Planuitwerking en verkenning	72.223	27.786	9.566	66.780	431	30.808	6.945	24.041	12.668	12.672	11.150	6.876	281.945
Realisatie	13.171	266.813	5.445	71.390	109.544	79.222	462.247	113.312	3272.513	1.084.224	367.578	135.300	3.035.499
Alkmaar – Amsterdam	0	0	0	0	0	0	0	0	9.922	234	16.395	1.116	27.667
Amsterdam – Eindhoven	2.041	38	0	0	56.422	76.941	25.975	114.595	62.045	636.276	48.376	44.906	1.067.612
Breda – Eindhoven	0	0	0	0	0	0	34.909	705	9.340	42.404	3.104	8.980	99.442
Den Haag – Breda	0	0	0	8.677	763	85	308.582	33.379	4.833	7.645	11.246	9.419	384.629
Goederen Zuid-Nederland	0	0	0	0	9.868	89	41.868	1.801	205.928	390.905	30.958	35.280	716.697
SAAL	0	0	0	23.741	44	254	36.775	3.365	605	- 16.839	16.422	981	65.350
Schiphol – Utrecht – Nijmegen	11.130	266.775	5.445	38.972	42.447	1.853	7.873	- 40.571	- 3.287	10.149	160.571	28.048	529.406
TEV	0	0	0	0	0	0	0	0	25.228	1.756	75.586	4.649	107.220
Overige maatregelen	0	0	0	0	0	0	6.265	38	12.637	297	4.428	1.488	25.154
Programmakosten ProRail	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11.397	492	433	12.322
Totaal aangegane programma verplichtingen	90.107	294.599	15.256	138.183	110.055	110.089	469.192	137.353	339.978	1.096.943	378.728	142.176	3.322.659

Aangegane verplichtingen ten behoeve van PHS uitgedrukt in het prijspeil van het jaar waarin de verplichtingen zijn aangegaan. Som der delen kan afwijken van het totaal door afrondingen

Uitgebreide tabel 2.3: Gerealiseerde uitgaven t/m 31 december 2023

x € 1.000, incl. btw	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Planuitwerking en verkenning	63.462	16.664	15.801	17.557	22.509	27.648	26.971	30.942	22.674	12.278	7.684	10.216	274.407
Projectkosten lenW	4.713	0	188	69	0	138	0	0	59	47	0	0	5.215
Planuitwerking en verkenning	58.749	16.664	15.613	17.488	22.509	27.510	26.971	30.942	22.615	12.231	7.684	10.216	269.192
Realisatie	3.972	49.366	57.253	36.641	64.477	30.052	49.369	117.022	185.676	181.617	245.021	210.763	1.231.224

x € 1.000, incl. btw	t/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Alkmaar – Amsterdam	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.603	1.278	5.609	12.490
Amsterdam – Eindhoven	0	2.079	0	0	156	2.474	6.648	36.954	92.372	76.977	85.091	65.485	368.236
Breda – Eindhoven	0	0	0	0	0	0	0	1.160	16.170	9.909	12.879	12.865	52.981
Den Haag – Breda	0	0	0	0	2.021	3.996	5.473	30.532	53.715	50.362	73.377	57.282	276.757
Goederen Zuid-Nederland	0	0	0	0	2.118	4.576	3.891	11.936	5.105	14.479	17.620	22.379	82.103
SAAL	0	0	0	626	1.076	740	6.786	18.459	12.381	4.606	2.394	3.579	50.645
Schiphol – Utrecht – Nijmegen	3.972	47.287	57.253	36.015	59.106	18.266	22.191	16.058	5.104	10.349	35.810	27.356	338.766
TEV	0	0	0	0	0	0	0	0	829	6.887	12.921	8.132	28.770
Overige maatregelen	0	0	0	0	0	0	4.380	1.923	0	579	1.260	5.843	13.985
Programmakosten ProRail	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.866	2.391	2.233	6.490
Totaal uitgaven programma	67.434	66.030	73.054	54.198	86.986	57.700	76.340	147.964	208.350	193.895	252.705	220.979	1.505.621
Terugontvangen voorschotten							9.640	12.977	13.475	10.964	14.964	19.340	81.360
Negatieve uitgaven									431		614	632	1.677
Uitgaven begroting	67.434	66.030	73.054	54.198	86.986	57.700	85.980	160.941	222.256	204.859	268.283	240.951	1.588.658