

Vergaderjaar 2020–2021

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 102

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 8 december 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 7 oktober 2020 inzake de derde Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (Kamerstuk 32 404, nr. 101).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 december 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Vraag 1

Wat is de financiële status van het project «Westelijke ontsluiting regio Amersfoort»?

Antwoord 1

Het project Westelijke Ontsluiting is een weg- en overwegproject van de gemeente Amersfoort, dat buiten de corridors van het programma Hoogfrequent Spoorvervoer valt. De uitvoering, doelstellingen en financiële status zijn een verantwoordelijkheid van de regio. Wel heeft de gemeente mij laten weten dat zij een tekort hebben op het project. De doelstellingen van het project worden ondersteund, daarom is eerder door het Rijk € 8,3 miljoen bijgedragen aan het project.

Omdat het een regionaal project is, is de regio eerst aan zet om dit tekort te dekken. De regio heeft samen met ProRail een aanvraag ingediend voor een Connecting Europe Facility voor aanpassing van de overweg. Deze aanvraag wordt vanuit het Ministerie van IenW van harte gesteund. De uitkomst van deze aanvraag volgt komend jaar.

Vraag 2

Wat gebeurt er met de aanbesteding wanneer er geen extra financiële middelen worden gevonden?

Antwoord 2

Zie mijn antwoord op vraag 1.

Vraag 3

Wat zijn de doelstellingen van het project «Westelijke ontsluiting regio Amersfoort»?

Antwoord 3

Zie mijn antwoord op vraag 1.

Vraag 4

Wat zijn alternatieve methoden van financiering (vanuit het Rijk), die aangewend zouden kunnen worden om het project «Westelijke ontsluiting regio Amersfoort» te laten aanbesteden?

Antwoord 4

Zie mijn antwoord op vraag 1.

Vraag 5

Hoe gaat u de kosten in de hand houden, gezien het feit dat het potentieel tekort met bijna € 31 miljoen is toegenomen ten opzichte van de vorige rapportageperiode en nu € 293 miljoen op een totaalbudget van circa € 3,8 miljard bedraagt?

Antwoord 5

Een potentieel tekort betekent dat als de binnen het programma geïdentificeerde kostenstijgingen en risico's zich ook daadwerkelijk voordoen, er sprake zal zijn van een budgettekort indien er geen maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen. Een spanning of potentieel tekort tussen de raming en het budget van orde grootte 10% is bij een groot programma zoals PHS niet ongebruikelijk en vraagt om het maken van scherpe keuzes.

Ik stuur het programma aan om de beoogde doelen van PHS binnen het beschikbare budget te realiseren. ProRail heeft de afgelopen jaren een slag gemaakt door voortdurend te zoeken naar kosteneffectieve en stikt noodzakelijke maatregelen en door risicobeheersing structureler te verankeren met een grotere voorspellende waarde. Uit het actuele risicobeeld blijkt dat het potentieel tekort relatief stabiel blijft.

Aanvullend weeg ik bij substantiële realisatiebesluiten expliciet af of het potentieel tekort beheersbaar blijft. Immers, met elke subsidiebeschikking wordt de beïnvloedingsruimte kleiner. Het potentieel tekort kan ik indien nodig verkleinen door maatregelen te versoberen die de doelstellingen en ambities van het programma raken.

Een alternatief is het inzetten van de aangemaakte risicoreservering, die dan niet meer kan worden ingezet voor andere portefeuille risico's. Ik zie dit daarom pas als een laatste optie. Via de voortgangsrapportages blijf ik u hier periodiek over informeren.

Vraag 6

Welke gevolgen kunnen worden verwacht voor de reiziger vanwege het feit dat de planning van het project Zuidasdok onder druk staat, waardoor ook een indienststelling van de laatste bouwstap van Amsterdam Centraal Station in 2029 niet realistisch is?

Antwoord 6

De laatste bouwstap bij Amsterdam Centraal is voorzien op het moment dat de spoorse aanpassingen bij Amsterdam Zuid inclusief een derde perron zijn gerealiseerd en de internationale treinen verplaatst zijn van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid. Deze laatste bouwstap bij Amsterdam Centraal is randvoorwaardelijk voor de verhoging van het aantal treinen van en naar Noord-Holland, waaronder de PHS-corridor Alkmaar-Amsterdam. Naast de latere invoering van de productstap hebben reizigers op de stations Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid ook voor een langere tijd te maken met hinder en beperkingen gedurende de doorlooptijd van het project. Uiteraard is mijn inzet om de overlast zoveel mogelijk te beperken. De complexe samenhang wordt thans door ProRail en NS onderzocht. Ik verwacht u over de gevolgen en beheersmaatregelen voor PHS in de volgende VGR te informeren.

Vraag 7

Is het realistisch dat er geen vertraging optreedt, gezien de uitdagingen rond de uitvoering van de tweede tunnelbuis bij Delft, die te maken hebben met de realisatie van tunneltechnische installaties (corridor Den Haag-Breda)?

Antwoord 7

De realisatie van de tunneltechnische installaties (TTI's) bij Delft is een belangrijk onderdeel van de PHS-realisatie op de corridor Den Haag-Breda. De precieze uitdagingen worden momenteel door ProRail in kaart gebracht. In een volgende de voortgangsrapportage wordt u geïnformeerd over de aanpak en gevolgen.

Om hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken op de corridor Den Haag-Breda is ook een omvangrijke aanpassing van de sporen bij Rotterdam voorzien. Oplevering van deze werkzaamheden is voorzien in 2024. Gebleken is dat er een belangrijk raakvlak is met de benodigde vervanging van de beveiliging van de sporen bij Rotterdam. Op dit moment beziet ProRail hoe dit raakvlak het beste beheerst kan worden.

In de eerstvolgende voortgangsrapportage wordt u tevens geïnformeerd over de voortgang van dit onderzoek. In tussentijd informeert ProRail de regionale partners van het project over deze samenhang.

Vraag 8

Sluit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) aan op Europese treincorridors?

Antwoord 8

Ja, in het PHS programma wordt op de betreffende PHS-corridors naast de nationale treinen, ook rekening gehouden met het internationaal personen- en goederenverkeer, zoals de internationale treinen vanuit Amsterdam via Arnhem naar Duitsland en het internationale goederenverkeer.

Vraag 9

In hoeverre is in het PHS rekening gehouden met het wegwerken van gelijkvloerse kruisingen?

Antwoord 9

Het wegwerken van gelijkvloerse kruisingen is geen doelstelling van PHS. Wel worden op de PHS-corridors risicoanalyses uitgevoerd. Indien een frequentieverhoging maatregelen aan een overweg noodzakelijk maakt, dan wordt dit vanuit het programma opgepakt. Daarnaast wordt met de overwegenprogramma's LVO en NABO en met regionale overheden samengewerkt om tot efficiënte verbetering van de overwegveiligheid te komen. In totaal gaat het om de aanpassing van tientallen overwegen. Specifiek bij Veenendaal, Tricht, Rijswijk en op de Brabantroute worden overwegen vervangen door ongelijkvloerse oplossingen.

Vraag 10

Hoeveel reizigers ondervinden voordeel van de verandering in de dienstregeling op het OV SAAL-traject vanaf 2029 en om hoeveel reistijdwinst gaat het?

Antwoord 10

In het voorgestelde dienstregelingsmodel reizen er in totaal 70.000 reizigers op de SAAL-corridor. De overgrote meerderheid van deze groep reizigers gaat er in deze voorgestelde dienstregeling op vooruit in termen van deur-tot-deur reistijd. Een veel kleiner deel reizigers die over dit traject reizen, circa 1.500 reizigers, ervaren een langere reistijd.

Zowel de reistijdwinst als het reistijdverlies per reizigersgroep verschilt en het is om die reden niet goed mogelijk om daarover algemene uitspraken te doen.

Duidelijk is dat voor het grootste deel van de reizigers de reistijdwinst enkele minuten bedraagt. Hierbij is een kleine groep die een reistijdwinst boekt die kan oplopen tot 10 minuten. Er is een kleine groep reizigers die een reistijdverlies heeft van minder dan een paar minuten. Voor een nog kleinere groep reizigers kan het reistijdverlies oplopen tot 10 minuten.

Zoals ik heb aangegeven in antwoord op de Kamervragen van het lid Van der Graaf (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 768), blijf ik met betrokken partijen kijken naar mogelijke optimalisaties om het aantal benadeelde reizigers te verkleinen bij inwerkingtreding van de dienstregeling.

Vraag 11

Hoeveel reizigers ondervinden nadeel van de verandering in de dienstregeling op het OV SAAL-traject vanaf 2029 en om hoeveel reistijdverlies gaat het?

Antwoord 11

Zie mijn antwoord op vraag 10.

Vraag 12

Worden de werkzaamheden bij Weesp omtrent geluidshinder langs het spoor voor 2029 gerealiseerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

Volgens de planning wordt een geluidscherm aan de noordzijde van station Weesp uiterlijk 2024 gerealiseerd. In de planuitwerking wordt onderzocht of er geluidmaatregelen getroffen moeten worden elders op de corridor.