

**LIJST VAN VRAGEN**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de **Elfde voortgangsrapportage Programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS) (Kamerstuk 32 404, nr. 124)**.

De voorzitter van de commissie,  
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

Nr	Vraag
1	Wat gaat u doen indien blijkt dat de tekorten, inclusief de exogene risico's, daadwerkelijk de risicoreservering overstijgen?
2	Overweegt u versoeringen in de doelstellingen of verkleining van de scope van het programma? Zo ja, welke dan?
3	Waarom rijden de tienminutentreinen van NS nog steeds in een lagere frequentie dan voor de coronaperiode het geval was?
4	Heeft NS voldoende geschikt en beschikbaar personeel én materieel om de tienminutentreinen in de gewenste frequentie te laten rijden?
5	Ondervindt het PHS, zowel de uitrol als de uitvoering, hinder van de door Nederlandse Spoorwegen (NS) en ProRail aangekondigde «slechte prestaties» op 20 augustus 2024?
6	Welke meerkosten en capaciteitsbeperking zijn verbonden aan de inrichting van de Amstelpassage voor het beveiligde vertrek van de internationale treinen naar Londen?
7	Wat wordt gedaan om het hoge risico bij de uitvoering van PHS-Amsterdam, gezien de veelheid van de projecten, te beheersen?
8	Waarom zijn de twee bestaande projecten die zijn toegevoegd aan de scope voor een betere beheersing van de raakvlakken niet eerder in de programmascope PHS opgenomen?
9	Op welke trajecten verwacht u momenteel dat extra infrastructuur gereedkomt, maar vervolgens niet direct volledig wordt benut?
10	Kan schematisch voor de komende jaren worden weergegeven welke grote onderhoudswerkzaamheden op welke trajecten staan gepland en wat de geplande buitendienststellingsperiode hierbij is?
11	Kunt u in volgende voortgangsrapportages concreet afgesproken frequentieverhogingen en voorlopig geplande frequentieverhogingen onderscheiden?
12	Hoe is «voldoende reizigersvraag» gedefinieerd?
13	Hoe wordt gecontroleerd of wel of niet sprake is van «onvoldoende reizigersvraag»?
14	Hoe gaat de NS ervoor zorgen dat er sprake is van «voldoende reizigersvraag»?
15	Hoe wordt gecontroleerd of de NS al het mogelijke in het werk heeft gesteld om «voldoende reizigersvraag» te genereren?
16	Hoe werkt de NS samen met <i>Mobility-as-a-Service</i> -dienstverleners (MaaS) om «voldoende reizigersvraag» te genereren?
17	Als het de NS niet lukt om «voldoende reizigersvraag» te genereren en de frequentieverhoging daardoor niet of niet volledig kan worden bereikt, zijn er dan mogelijkheden voor andere vervoerders om op de betreffende trajecten te rijden, zodat de reiziger tóch de mogelijkheid krijgt frequenter te reizen?
18	Kunt u in de volgende voortgangsrapportages weer een uniforme grondslag voor het rapporteren over financiële resultaten hanteren, waarin niet vooruit wordt gelopen op eventuele toekomstige aanvullingen of verlagingen van het budget?
19	Welke maatregelen neemt u om het resterende potentiële budgettekort te beheersen?
20	Zijn er risico's voor het uitvoeren van het PHS-programma doordat de tarieven van treintickets de komende tijd fors stijgen? Zo ja, welke risico's zijn dit?
21	Kan een schematisch overzicht gegeven worden van het aantal sein-, wissel- en overwegstoringen over de afgelopen vijf jaar?
22	Zijn er met de huidige geplande begroting voor 2025 onderdelen van het PHS-project die niet uitgevoerd kunnen worden of meer vertraging oplopen dan geraamd bij de begroting voor 2024? Zo ja, welke onderdelen betreft dit?

- 23 Zijn er met de huidige voorziene begroting voor 2026 en verder onderdelen van het PHS-project die niet uitgevoerd kunnen worden of meer vertraging oplopen dan geraamd bij de begroting voor 2024? Zo ja, welke onderdelen betreft dit?
- 24 Op welke wijze worden de toekomstig gewenste ontwikkelingen van het internationaal spoorvervoer meegenomen in het PHS-project?
- 25 Welke toekomstig wenselijk geachte ontwikkelingen van het internationaal spoorvervoer zijn met het huidige PHS-project niet mogelijk of risicovol? Welke aanpassingen zijn wenselijk om deze toekomstige internationale verbindingen of capaciteitsuitbreiding op bestaande internationale verbindingen te bewerkstelligen?
- 26 Op welke wijze wordt binnen het PHS-project samengewerkt met de buurlanden bij het verbeteren van grensoverschrijdend spoorvervoer? En welke belemmeringen worden hierbij ervaren?
- 27 Wat is de huidige inschatting van de gevolgen van schaarste aan personeel op de corridor Den Haag-Rotterdam voor de planning en de hinder voor de reizigers?
- 28 Wat is de actuele prognose voor realisatie van de maatregelen rond Amsterdam Centraal en de frequentieverhogingen op het corridor Alkmaar-Amsterdam? Kunt u inmiddels concreter zijn dan «na 2036»?
- 29 Welke frequentieverhogingen zijn inmiddels definitief met NS afgesproken? Van welke planning van frequentieverhogingen wordt daarnaast uitgegaan?
- 30 Kan schematisch worden weergegeven wat de planning is van de grootschalige renovatie van Amsterdam Centraal?
- 31 Waarom is de verwachte inflatiecorrectie (IBOI) van € 76,3 miljoen, die pas wordt toegevoegd in de ontwerpbegroting 2025, reeds verwerkt in de cijfers over ultimo verslagperiode (30 juni 2024)? Was het potentieel budgettekort aan het eind van de verslagperiode € 76,3 miljoen hoger dan de gerapporteerde € 380 miljoen?
- 32 Vallen de mogelijke kosten voor het versterken van de spoordijken ook onder de post onvoorzien?
- 33 Hoe staat het met het onderzoek naar de stabiliteit van de spoordijken? Wanneer wordt het nadere onderzoek opgeleverd?
- 34 Welke negatieve effecten heeft de wisseling op het Ministerie van de opdrachtgever precies gehad?
- 35 Zijn de negatieve effecten van de wisseling van de opdrachtgever op het ministerie inmiddels adequaat opgevangen? Zo ja, hoe is dit precies gedaan? Zo nee, wat gaat het ministerie hieraan concreet doen?
- 36 Kan een nader beeld geschetst worden van de problemen van de capaciteit bij aannemers en bij ProRail? Hoe groot zijn deze tekorten en wat wordt er concreet gedaan om deze tekorten zo goed mogelijk op te vangen en zo mogelijk weg te nemen?
- 37 Op welke wijze worden de twee adviezen van de Eigenstandige Control Functie (ECF) aan het programma concreet opgepakt?
- 38 Kan een schematische planning worden gegeven van de werkzaamheden op de Hogesnelheidslijn (HSL) om de problemen die leiden tot tijdelijke snelheidsbeperkingen?
- 39 Wat zijn op dit moment de te verwachte kosten van de herstelwerkzaamheden op de HSL die leiden tot de tijdelijke snelheidsbeperkingen? En kan worden weergegeven hoe deze kosten precies gedekt zullen gaan worden?
- 40 Kan schematisch worden weergegeven hoe de eigendomsverhoudingen en de aansprakelijkheid voor de HSL precies geregeld is?
- 41 Hoe staat het met de aanpak van de problemen op de HSL?