

Lijst van vragen

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris inzake **Programma hoogfrequent spoorvervoer** (Kamerstuk **32 404**, nr. **127**).

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Coco Martin

Nr	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?
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?
3	Welke lessen zijn geleerd over het werken op drukke stations toen de werkzaamheden op Amsterdam Centraal vertraging opliepen en dunder werden en hoe worden die lessen toegepast bij andere grote PHS-projecten (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer)?
4	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)?
5	Op basis van welke criteria wordt bij PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) niet overal gekozen voor 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?
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?
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?
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?
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?
10	Hoe gaat het voortaan zichtbaar worden in rapportages doe 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?
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?
12	Kunt u in een uitgebreid antwoord verklaren waarom de inschatting van het risico baanstabieliteit, wat van invloed is op de daling van de exogene risico's, gedaald is?
13	Is het tekort aan monteurs van ProRail van invloed op de uitrol van het Programma Hoogfrequentie Spoor en waarom (niet)?
14	Hebben NS, en eventuele overige vervoerders, genoeg materieel en personeel om te kunnen voldoen aan de vraag van hoogfrequent spoorvervoer?
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?

Nr	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?
17	Zijn er risico's voor het programma indien NS, en overige openbaar vervoerders, de treintickets herhaaldelijk laten stijgen?
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?
19	Welke afspraken zijn gemaakt over de benodigde marechaussees op de UK-terminal op Amsterdam Centraal?
20	Worden de gemaakte afspraken over de benodigde marechaussees op de UK-terminal op Amsterdam Centraal nagekomen?
21	Als de gemaakte afspraken over de benodigde marechaussees op de UK-terminal op Amsterdam Centraal niet worden nagekomen, wat is hiervan de reden?
22	Als de gemaakte afspraken over de benodigde marechaussees op de UK-terminal op Amsterdam Centraal niet worden nagekomen, wanneer gebeurt dit wel?
23	Welke maatregelen worden getroffen om personeelsschaarste nu en in de toekomst zoveel mogelijk op te lossen of te voorkomen?
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?
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)?
26	Welke meerkosten en effecten op de dienstregeling zijn verbonden aan de herfasering van de werkzaamheden voor PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) Amsterdam Centraal?
27	Wat zijn de actuele verwachtingen voor de inbouw van ERTMS (European Rail Traffic Management System) op de corridor Schiphol-Amsterdam Zuid-Almere-Lelystad?
28	Zal ERTMS (European Rail Traffic Management System) op SAAL (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) worden gerealiseerd voor 2030?
29	Waarom heeft de cruciale inbouw van ERTMS (European Rail Traffic Management System) op de corridor SAAL (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) geen prioriteit gekregen en is onzeker of dit tijdig kan worden ingebouwd?
30	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)?