

Vergaderjaar 2021–2022

**32 404**

**Programma hoogfrequent spoorvervoer**

**Nr. 111**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 1 december 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 24 september 2021 inzake de vijfde Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (Kamerstuk 32 404, nr. 110).

De staatsecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 30 november 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Van der Zande

#### Vraag 1

Waarom zijn bij de scopeoverdrachten de reeds lagere uitgaven wel ingeboekt maar zijn de budgetten niet overgeheveld?

#### Antwoord 1

De voortgangsrapportage maakt melding van maatregelen op 's-Hertogenbosch en Venlo die vanuit PHS zijn overgedragen naar separate, meer integrale, projecten. Met de scopeoverdracht wordt ook budget overgedragen, maar dit is minder dan het oorspronkelijk gereserveerde budget binnen PHS. Het restbudget valt vrij ten gunste van het potentieel tekort van PHS.

De overdracht van scope vond plaats in het eerste halfjaar van 2021. De budgetoverboeking naar de separate projecten kon op z'n vroegst worden verwerkt bij ontwerpbegroting 2022 en viel daarmee buiten de rapportageperiode van het eerste halfjaar 2021. Om in ieder geval de lagere uitgavenprognose en de overdracht van maatregelen in dezelfde rapportage op te nemen heb ik ervoor gekozen de lagere uitgavenprognose reeds in te boeken. Zo is de daling van het potentieel tekort inzichtelijk terwijl niet vooruit wordt gelopen op de ontwerpbegroting 2022.

#### Vraag 2

Is het potentiële tekort voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) niet hoger omdat lagere uitgaven bij scopeoverdrachten wel zijn ingeboekt maar de budgetoverdracht niet heeft plaatsgevonden?

#### Antwoord 2

Het potentieel tekort is niet hoger dan in de voortgangsrapportage beschreven. Door de verwachte uitgaven voor de scopeoverdracht bij 's-Hertogenbosch en Venlo te verlagen, maar wel in de prognose te houden tot de budgetoverdracht heeft plaatsgevonden, ontstaat een getrouw beeld van het potentieel tekort.

#### Vraag 3

Welke financiële gevolgen heeft de vertraging van het project Zuidasdok voor PHS?

#### Antwoord 3

Er zijn twee manieren waarop de vertraging van project Zuidasdok financiële gevolgen kan hebben voor PHS. Door latere opleveringen van Zuidasdok en het vervolgproject Derde Perron Amsterdam Zuid kan PHS Amsterdam niet in een keer afgebouwd worden wat meerkosten met zich mee brengt. Deze meerkosten voor PHS Amsterdam zijn niet apart inzichtelijk, omdat het project al uit gaat van vertraagde realisatie.

Daarnaast beziet ProRail of met beperkte maatregelen alsnog eerder hogere treinfrequenties kunnen worden aangeboden, voordat Zuidasdok, Derde Perron en PHS Amsterdam volledig zijn gerealiseerd. Hierover heeft mijn voorganger u op 21 juni jl. nader geïnformeerd<sup>1</sup>. Indien ik er met de sector toe besluit om voor een dergelijk ingroeimodel te kiezen en maatregelen hiervoor te financieren, dan informeer ik uw Kamer hierover via de voortgangsrapportage. Dit is op dit moment niet aan de orde.

#### Vraag 4

Wat zijn de effecten op stikstofdepositie bij de overwegprojecten in Boxtel en Zaanstad en hoe worden deze veroorzaakt?

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 105

Antwoord 4

In het project PHS Boxtel en in het project Guisweg (Zaanstad) wordt een overwegenaanpak gecombineerd met aanpassing van de lokale wegenstructuur en zij daarmee beide integrale projecten. Autoverkeer komt dichterbij Natura-2000 gebieden te rijden die gevoelig zijn voor stikstofdepositie, waardoor kritische depositiewaarden worden overschreden. Binnen de projecten worden passende maatregelen uitgewerkt zodat de stikstofdepositie kan worden gecompenseerd.

Vraag 5

Welk effect heeft het tekort aan verkeersleiders bij ProRail op PHS?

Antwoord 5

Prorail geeft aan dat het tekort aan verkeersleiders geen effect heeft op de implementatie van hoogfrequent spoorvervoer met PHS. De introductie van tienminutentreinen in december 2021 staat niet onder druk.

Vraag 6

Zijn er, ook in de toekomst, voldoende verkeersleiders, machinisten en ander personeel om het aantal treinen per uur te intensiveren?

Antwoord 6

Zoals nu voorzien is er in de toekomst voldoende personeel om het treinverkeer te intensiveren. Er zijn op de arbeidsmarkt uitdagingen maar NS en ProRail nemen hiertoe maatregelen.