

Vergaderjaar 2019–2020

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 99

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 21 juli 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 22 april 2020 inzake de Tweede Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2019–2 en rapportage ADR (Kamerstuk 32 404, nr. 98).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft de vragen beantwoord bij brief van 17 juli 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

Vraag 1

Is de planning dat Amsterdam Centraal Station (CS) in het vierde kwartaal van 2029 wordt opgeleverd in plaats van het vierde kwartaal van 2028 realistisch? Welk tijdspad ziet u voor ogen wanneer u het heeft over «mogelijk later» dan 2029?

Antwoord 1

De laatste faseringsstap in de planning van Amsterdam Centraal kan pas gerealiseerd worden als de internationale treinen van de HSL niet meer op Amsterdam Centraal halteren. Uitgangspunt is dat dit mogelijk is als project Zuidasdok en het derde perron bij Amsterdam Zuid gerealiseerd zijn. Ik heb u recent bericht over het project Zuidasdok (Kamerstuk 32 668, nr. 15). Er is nog sprake van een grote planningsonzekerheid. De huidige verwachting is dat het laatste pakket in de periode 2032–2036 wordt opgeleverd.

De aanpassing van Amsterdam Centraal is integraal onderdeel van PHS en voor een deel randvoorwaardelijk voor de frequentieverhoging op verschillende corridors van en naar Amsterdam. Momenteel wordt onderzocht wat de gevolgen zijn van een latere oplevering van de projecten Zuidasdok en het derde perron Amsterdam Zuid op de verschillende corridors en of deze gevolgen opgevangen of beperkt kunnen worden. Ik verwacht u hierover uiterlijk in de eerste helft van 2021 te kunnen informeren met de voortgangsrapportage PHS over de periode juli t/m december 2020.

Bij de projectbeslissing voor Amsterdam Centraal, beoogd in het eerste kwartaal van 2021, zal ik bezien of er nog optimalisatie-mogelijkheden zijn en wat de aangepaste planning voor Amsterdam Centraal wordt. Een eindoplevering van alle maatregelen bij Amsterdam Centraal in 2029 is hierbij niet meer realistisch is. Ook hierover informeer ik u nader in volgende voortgangsrapportages.

Vraag 2

Kunt u uiteenzetten wat de gevolgen zijn van de vertraging bij Amsterdam CS voor het realiseren van andere projecten en doelstellingen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en aansluitende corridors?

Antwoord 2

Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 3

Wanneer denkt u dat de aanbevelingen van de Auditdienst Rijk (ADR) uit haar rapport bij de basisrapportage zijn uitgevoerd?

Antwoord 3

Ik waardeer de externe toetsing van de ADR die ons helpt de kwaliteit van het programma op een hoog niveau te houden en de programmabeheersing doorlopend te verbeteren. Het programma is dan ook aan de slag met alle nog resterende aanbevelingen uit haar rapport bij de basisrapportage (2018) en de nieuwe aanbevelingen uit haar rapport bij de voortgangsrapportage (2019-II). Omdat dit niet eenmalige acties zijn, en gedegen implementatie vraagt, vergt dit tijd. Aan de aanbevelingen wordt dit jaar invulling gegeven, onder meer op het gebied van aggregatie van toetsingsresultaten en systematische risicoanalyse. De second opinions op de ramingen zijn voorzien in het toetskader PHS en worden vanaf 2020 geïnitieerd. De gehele PHS-prognose wordt zo gefaseerd aan een second-opinion onderworpen tot aan het laatste realisatiebesluit, voorzien eind 2022. Voor de PHS planning wordt extern een specifieke second opinion op het programma uitgevraagd in 2020.

Vraag 4

Is er bij de opmaak van deze voortgangsrapportage intensief overleg geweest met ondernemers in het spoorgoederenvervoer om bestaande knelpunten in zicht te krijgen?

Antwoord 4

Bij het opstellen van de VGR's voor PHS is rekening gehouden met de goederenvervoerderdelen die deel uitmaken van de scope van PHS. Goederenvervoerders hebben (via een vertegenwoordiger van DB Cargo) zitting in de stuurgroep PHS, waarin de aansturing van het PHS-programma plaats heeft. Ook bij individuele projecten worden de goederenvervoerders via de gebruikelijk gremia voor spoorprojecten betrokken.

Overleg over de knelpunten van goederenvervoerders in de dagelijks praktijk vinden buiten PHS plaats tussen ProRail en de goederensector in diverse overleggen.

Vraag 5

Waarom is de aanpak van de problemen op het spoor dusdanig slecht, dat ondernemers in het spoorgoederenvervoer het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en ProRail de wacht hebben aangezegd?

Antwoord 5

Op bepaalde delen van de havenspoorlijn is er sprake van meerdere infraknelpunten, zoals zandophoppingen op de Maasvlakte en het niet kunnen rangeren met gevaarlijke stoffen op Waalhaven Zuid. Vervoerders ondervinden hier hinder van en ik deel de zorgen van vervoerders hierover.

De aanpak van deze knelpunten is door ProRail eind maart gepresenteerd aan de stuurgroep Infra op Orde, waar vertegenwoordigers van de goederenvervoerders, het havenbedrijf Rotterdam en het Ministerie van IenW aan deelnemen. De aanpak bevat maatregelen voor de korte en de lange termijn en er zijn monitoringsafspraken om te zorgen dat alle maatregelen en acties worden opgevolgd. De stuurgroep Infra op Orde heeft aangegeven voldoende vertrouwen te hebben in deze aanpak. Dit maakt geen onderdeel uit van PHS.

ProRail is aan de slag met de maatregelen en de stuurgroep wordt over de voortgang geïnformeerd. In de brief over spoorveiligheid van 16 juni 2020 (Kamerstuk 29 893, nr. 245) is uw Kamer hierover geïnformeerd. De oorzaken van de problemen worden momenteel door een extern bureau onderzocht. Na de zomer verwacht ik de uitkomsten hiervan.

Vraag 6

Waarom geeft de voortgangsrapportage niet duidelijk weer hoe ProRail de structurele problemen op het spoor definitief gaat oplossen?

Antwoord 6

De voortgangsrapportage PHS beschrijft de voortgang van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en gaat daarom niet in op de aanpak van de knelpunten op het spoor in de Rotterdamse haven. Uw Kamer wordt hierover geïnformeerd via separate brieven (waaronder op 2 maart 2020, Kamerstuk 29 984, nr. 890). De meeste actuele stand van zaken is met uw Kamer gedeeld in de onlangs verstuurde brief over spoorveiligheid van 16 juni 2020 (Kamerstuk 29 893, nr. 245).

Vraag 7

Waarom wordt er in het kostenaspect geen rekening gehouden met compensatie voor spoorgoederenvervoerders die te maken hebben met een slechte infrastructuur vanwege het geklungel van ProRail?

Antwoord 7

ProRail heeft een compensatieregeling getroffen voor vervoerders vanwege de extra kosten die zij maken voor het rangeren van treinen met gevaarlijke stoffen, omdat zij geen gebruik kunnen maken van emplacement Waalhaven Zuid.

Voor overige storingen of onttrekkingen worden vervoerders gecompenseerd onder voorwaarden zoals beschreven in de Toegangsovereenkomst en de bepalingen uit de Netverklaring.

Vraag 8

Kan de volgende voortgangsrapportage wel laten zien welke stappen er zijn genomen om problemen met brandinstallaties, zand op het spoor en andere hinder waar de ondernemers in het spoorgoederenvervoer mee te maken hebben, worden aangepakt?

Antwoord 8

Zie het antwoord op vraag 6.

Vraag 9

Welke consequenties worden eraan verbonden als deze doelen niet worden gehaald in de volgende voortgangsrapportage?

Antwoord 9

De situatie rondom het goederenvervoer heeft mijn én ProRails volle aandacht. ProRail is hard aan de slag met maatregelen, zoals genoemd bij het antwoord op vraag 5. In 2019 scoorde ProRail met 5,4 onder de bodemwaarde 6 op de prestatie-indicator «klantoordeel goederenvervoerders» (Kamerstuk 29 984, nr. 893). Dit leek mede ingegeven door de infraknelpunten op de Rotterdamse havenemplacementen. Daarvoor heb ik ProRail een boete opgelegd van € 75.000 en dit bedrag laat ik ten goede komen van de goederensector. Voor 2020 ga ik ervan uit dat, mede als gevolg van de maatregelen, dit klantoordeel verbetert.

Vraag 10

Kunnen in volgende voortgangsrapportages ten behoeve van de zelfstandige leesbaarheid weer de figuren met opstelcapaciteit, spooraanpassingen, reizigerstransfers en seinaanpassingen worden opgenomen?

Antwoord 10

Ik zal in de volgende voortgangsrapportage de figuren weer opnemen.

Vraag 11

Kunnen in de volgende voortgangsrapportages uitsplitsingen van de totale kosten per corridor worden opgenomen? (Op basis van de rapportages van ProRail)?

Antwoord 11

Tabel 2.2 in de voortgangsrapportage geeft per corridor de kostenprognose weer. Deze tabel wordt in de volgende voortgangsrapportage wederom opgenomen.

Vraag 12

Waar is de risicoreservering buiten het PHS-budget van € 250 miljoen voor exogene risico's en voor het opvangen van het potentieel tekort precies geboekt?

Antwoord 12

De risicoreservering voor PHS maakt onderdeel uit van de investeringsruimte spoorwegen van het infrastructuurfonds (IF 20.05.02 Spoor).

Vraag 13

Wordt deze risicoreservering toegevoegd aan het PHS-budget op het programma-artikel 17.10 Infrastructuurfonds? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Een spanning of potentieel tekort tussen de raming en het oorspronkelijke budget is bij een groot programma zoals PHS niet ongebruikelijk en helpt om scherpe keuzes te blijven maken.

De getroffen risicoreservering is gebaseerd op het binnen lenW gehanteerde risicomodel op basis van kans maal gevolg. Het toevoegen van budget vanuit de risicoreservering zie ik daarbij niet als de belangrijkste knop om het potentieel tekort te verkleinen. Doorlopend stuur ik het project aan om te komen tot kosteneffectieve maatregelen en risicobeheersing om de beoogde doelen van PHS binnen het beschikbare budget te realiseren. Daarbovenop 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 risicoreservering, die dan niet meer kan worden ingezet voor andere portefeuille risico's.

Via de reguliere VGR's informeer ik u hier periodiek over.

Vraag 14

Wat zijn de gevolgen van het gegeven dat de dienstregeling in de belangrijke OV SAAL-corridor niet haalbaar is voor het realiseren van de doelstellingen van PHS in het algemeen en voor aansluitende corridors?

Antwoord 14

Nadat in april 2019 is gebleken dat de in 2013 beoogde dienstregeling OV SAAL niet maakbaar was, is gezamenlijk met regio, vervoerders en ProRail gezocht naar een nieuw dienstregelingsmodel dat wel maakbaar is en passend bij de scope, tijdshorizon en beschikbare middelen van PHS. In een goed overleg is gebleken dat er verschillende wel maakbare alternatieven zijn. Deze alternatieven zijn beoordeeld op basis van verschillende criteria zoals vervoerwaarde, toekomstvastheid, kosten en realisatietijd. Eén van de onderzochte bedieningsmodellen scoort op deze criteria beduidend beter dan de overige alternatieven. Wel kent ook dit bedieningsmodel niet alleen maar voordelen. Eventuele mitigatie van nadelen vraagt nog om nadere uitwerking. De komende tijd wordt dit uitgewerkt zodat we na de zomer een definitieve keuze kunnen maken. In de volgende reguliere voortgangsrapportage PHS in het najaar meld ik u de verdere details en voortgang, waarbij ik ook zal ingaan op de gevolgen voor de doelstellingen van PHS en de aansluitende corridors.

Vraag 15

Wat zijn de gevolgen van de vertraging op het traject Meteren-Boxtel voor het realiseren van de doelstellingen van PHS in het algemeen en voor aansluitende trajecten en corridors?

Antwoord 15

Het Tracébesluit PHS Meteren-Boxtel is met ingang van 3 juni 2020 ter inzage gelegd. Ik zal u in de eerstvolgende voortgangsrapportage van PHS een preciezer beeld geven van de vertraging bij dit project. De consequenties daarvan worden in de komende maanden inzichtelijk gemaakt voor de PHS-doelstellingen en de aangrenzende corridors.

Vraag 16

Hoe groot is de kans dat alle onderdelen van Amsterdam CS later dan ultimo 2029 zullen worden opgeleverd? Wat is de meest realistische planning voor realisatie van Amsterdam CS?

Antwoord 16

Zie hiervoor het antwoord op vraag 1.

Vraag 17

Wat zijn de gevolgen van de vertraging bij Amsterdam CS voor het realiseren van de doelstellingen van PHS op aansluitende corridors?

Antwoord 17

Zie hiervoor het antwoord op vraag 1.

Vraag 18

Wanneer zullen de extra sprinters rijden tussen Houten en Geldermalsen, nu de eerder geplande seinverdichting niet wordt uitgevoerd?

Antwoord 18

Deze extra sprinters zijn nu niet voorzien voor 2028. Nu seinverdichting bij Houten geen onderdeel meer is van de PHS-scope, is de uitrol van ERTMS op deze corridor randvoorwaardelijk geworden voor de frequentieverhoging van sprinters. In de twaalfde voortgangsrapportage ERTMS staat aangegeven dat ERTMS in de periode 2028–2029 op dit traject beschikbaar is. Dit levert volgens de huidige inzichten geen vervoersknelpunt op. Het niet uitvoeren van de seinverdichting bij Houten levert geen andere voorziene gevolgen voor de treindienst op.

Vraag 19

Wat zijn de bredere gevolgen van het niet uitvoeren van de seinverdichting tussen Houten en Geldermalsen voor het traject Utrecht–»s Hertogenbosch en andere verbonden trajecten?

Antwoord 19

Zie hiervoor het antwoord op vraag 18.

Vraag 20

Zullen de herhaalde aanbevelingen van de ADR om second opinions uit te laten voeren op zowel de totale PHS-raming als op de gehele planning op korte termijn worden opgevolgd?

Antwoord 20

Zie hiervoor het antwoord op vraag 3.

Vraag 21

Neemt u alle aanbevelingen van de ADR onverkort over? Zo ja, hoe gaat u invulling geven van de ADR-aanbevelingen? Zo nee, op welke punten niet en waarom niet?

Antwoord 21

Zie hiervoor het antwoord op vraag 3.

Vraag 22

Klopt het beeld dat het mogelijk nog 13 jaar duurt voordat de internationale treinvoorzieningen in Amsterdam Zuid zijn gerealiseerd, veroorzaakt door de bouwfaserings van PHS in Amsterdam en de vertragingen van de ZuidasDok? Wat betekent dit voor het internationale treinverkeer en de uitbreiding hiervan? Is er dan nog genoeg ruimte op station Amsterdam CS voor internationale treinen? Wat betekent dit voor de

groeierende treinfrequenties, zoals deze onder andere zijn aangekondigd door Eurostar en in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer?

Antwoord 22

Ik heb u recent bericht over het project Zuidasdok (Kamerstuk 32 668, nr. 15). Er is nog sprake van een grote planningsonzekerheid, maar de huidige verwachting is dat het laatste pakket in de periode 2032–2036 wordt opgeleverd.

Momenteel loopt er een MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid. Verwachting is dat dit najaar het voorkeursalternatief kan worden vastgesteld. De voorzieningen voor internationale treinen zijn mede het onderwerp van deze verkenning. Alle betrokken partijen hebben de wens dit project zo snel mogelijk te realiseren. In het najaar zal daarom tevens worden bezien of, en zo ja in hoeverre, werkzaamheden van dit project in samenhang met Zuidasdok kunnen worden gerealiseerd.

De groei van het internationale treinverkeer op Amsterdam Centraal kan de komende jaren worden geaccommodeerd, zolang het derde perron Amsterdam Zuid nog niet gereed is. Het betreft een flinke groei van het internationale treinverkeer, maar in absolute aantallen treinen en reizigers is het effect beperkt. Eurostar heeft eerder besloten haar frequentie te verhogen van twee naar drie treinen per dag per richting. Er is voldoende ruimte voor de vervoerder de frequentie stapsgewijs verder te verhogen. Daarbij geldt wel dat tijdens de verbouwing van het station Amsterdam Centraal handhaving van de huidige veiligheids- en securityvoorzieningen voor Eurostar niet mogelijk lijkt. Dit zou gevolgen hebben voor de directe verbindingen tussen Amsterdam en Londen. ProRail voert nog een nadere beschouwing van de bouwfaseringen uit. Daarbij wordt ook bekeken wat de impact van de Coronacrisis op zowel de verhoging van de frequentie als op de voortgang van de werkzaamheden.

In het Toekomstbeeld OV voor 2040, met name vanwege de ambitie om het internationale treinverkeer op middellange afstanden een alternatief te laten zijn voor het vliegverkeer, wordt voorzien dat er meer internationale treinen gaan rijden. Het capaciteitsbeslag van deze treinen wordt dan zo groot, dat de capaciteit van station Amsterdam Centraal te beperkt is, om ook groei van het nationale treinverkeer te accommoderen. Dat maakt het wenselijk internationale treinen op Amsterdam Zuid te laten aanlanden.

Vraag 23

Wat is er nodig aan geld en tijd om de Nederlandse HSL qua snelheid te laten rijden zoals een (Duitse) ICE of (Franse) TGV en qua stiptheid en betrouwbaarheid zoals een Nederlandse intercity?

Antwoord 23

Na het wegvallen van de Fyra heeft NS gekozen voor de aanschaf van ICNG's die maximaal 200 km/uur rijden. Over deze keuze is uw Kamer bij brief van 26 juni 2014 geïnformeerd (Kamerstuk 22 026, nr. 461). De Thalys en de Eurostar rijden 300 km/uur. NS en ProRail werken voortdurend aan het verbeteren van de prestaties op de HSL-Zuid door onder andere voorzetting van Verbeterprogramma HSL-Zuid, de infrastructurele maatregelen uit het € 60 miljoen pakket en de voorbereiding van de introductie van de ICNG. De HSL-Zuid maakt overigens geen onderdeel uit van PHS.

Vraag 24

Kunt u de wijze van besturing van de twee megaprojecten PHS en ZuidasDok nader toelichten? Leidt de koppeling van deze twee projecten tot vermeerdering of vermindering van uitvoeringsrisico's? Hoe zorgt u ervoor dat snelheid wordt geboekt aangezien deze projecten na oplevering direct leiden tot een beter en sneller spoorvervoer?

Antwoord 24

De wijze van aansturing van beide projecten is verschillend, met name omdat de belanghebbende partijen anders zijn en omdat de opgave duidelijk verschilt. Het project ZuidasDok kent een «beperkt» werkgebied met onder andere realisatie van twee autotunnels t.b.v. A10 en aanpak van twee knooppunten voor het autoverkeer. Daarnaast wordt het huidige station tot een OV-terminal omgebouwd en krijgt de OV-terminal een andere ruimtelijke inpassing. De uitvoering is daarom gelegd bij Rijkswaterstaat; het opdrachtgeverschap wordt vervuld door een opdrachtgeversoverleg, waarin het Rijk, de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en ProRail deelnemen. De opdrachtgeversrol voor PHS wordt vervuld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, bijgestaan door ProRail en vervoerders. De opgave betreft spoorse bereikbaarheid in het gehele land.

PHS en ZuidasDok wisselen met enige regelmaat kennis en ervaring uit over technische en organisatorische onderwerpen en risicobeheersing. Daarenboven is tussen de beide moederorganisaties (Rijkswaterstaat en ProRail) sprake van afstemming over onderwerpen als aanbestedingen, marktomstandigheden, raakvlakken tussen de beide netwerken en bestuurlijke relaties.

De urgentie van de opgaven voor PHS en voor ZuidasDok wordt gedeeld door alle betrokken partijen. Als het mogelijk lijkt uitvoering van projecten te versnellen, leidt dat altijd tot nader onderzoek en afweging. In het antwoord op vraag 22 is aangegeven dat dat in elk geval wordt gezien hoe worden overgegaan tot uitwerking en realisatie van het derde perron Amsterdam Zuid, inclusief de faciliteiten voor aanlanding van internationale treinen.

Vraag 25

Hoe groot is de kans dat alle onderdelen van Amsterdam Centraal later dan ultimo 2029 zullen worden opgeleverd? Wat is de meest realistische planning voor realisatie van Amsterdam Centraal?

Antwoord 25

Zie hiervoor het antwoord op vraag 1.

Vraag 26

Wanneer zullen de aanbevelingen van de ADR uit haar rapport bij de basisrapportage zijn uitgevoerd?

Antwoord 26

Zie hiervoor het antwoord op vraag 3.

Vraag 27

Wanneer denkt u precies meer duidelijkheid te kunnen geven over de ontwikkelingen ten aanzien van de ZuidasDok? Welke hindernissen ziet u momenteel voor de realisatie van dit project en hoe denkt u deze op te lossen?

Antwoord 27

De ontwikkeling ten aanzien van ZuidasDok wordt gemonitord; zoals aangegeven in de brief van 26 maart jl. (Kamerstuk 32 668, nr. 15) staat de planning onder druk. In de tweede helft van 2020 verwacht ik hier meer duidelijkheid over te kunnen geven.