

Vergaderjaar 2023–2024

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 120

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 13 november 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 5 oktober 2023 inzake de Negende Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer over de eerste helft van 2023 (Kamerstuk 32 404, nr. 119).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 november 2023. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

Vraag 1

Kunt u toelichten hoe is aangetoond dat de mogelijkheid voor treinen om elkaar korter op te volgen, een situatie die nu geschapen is ten behoeve van Amsterdam Centraal station, even veilig is als de huidige praktijk? Wat is de relatie met het grote project European Rail Traffic Management System (ERTMS) en welke kansen biedt dit korter opvolgen op de rest van het Nederlandse spoornet?

Antwoord 1

Bij alles wat we doen staat veiligheid voorop. Waar treinen korter op elkaar gaan rijden, maakt ProRail samen met de vervoerders locatiespecifieke risico-analyses. Hierbij worden verschillende type treinen en hun remgedrag geanalyseerd. Dit wordt vervolgens onafhankelijk getoetst volgens Europese regels. Deze veiligheidsverantwoording maakt onderdeel uit van het dossier op basis waarvan ProRail een vergunning voor indienststelling bij de ILT aanvraagt. Alle analyses tot nu toe wijzen uit dat de locatiespecifieke veiligheidsrisico's voor PHS Amsterdam beheerst zijn en dat kortere opvolging van treinen mogelijk is.

Er is geen directe relatie met ERTMS omdat korter opvolgen, zoals nu is uitgewerkt, zich richt op de infrastructuur waar nog sprake is van het conventionele seinstelsel. De uitrol van ERTMS is op Amsterdam Centraal voorlopig nog niet voorzien.

Korter opvolgen biedt ook op de rest van het netwerk (met name op en rond emplacementen) kansen om de spoorcapaciteit én spoorwegveiligheid te vergroten. Net als in PHS Amsterdam zal dan ook voor die locaties een locatiespecifieke veiligheidsverantwoording moeten worden uitgevoerd. De omgeving van Amsterdam Centraal is de eerste plek waar korter opvolgen wordt ingevoerd.

Vraag 2

Wat betekent de tijdelijke oplossing voor de overweg Beverwijkerstraatweg voor de reiziger? Wat is er nog nodig om een definitieve oplossing voor dit knelpunt te realiseren?

Antwoord 2

De gemeente Castricum, de provincie Noord-Holland, Regio Alkmaar, IenW en ProRail hebben de afgelopen jaren gezamenlijk gezocht naar een oplossing voor de overweg Beverwijkerstraatweg. Hiervoor blijkt een ongelijkvloerse oplossing nodig. Vanwege de stikstofproblematiek en het ontbreken van financiering is er voorlopig geen zicht op realisatie en daarmee op de definitieve oplossing van dit knelpunt.

Vanwege deze onzekerheid heeft ProRail samen met NS een aantal dienstregelingsvarianten uitgewerkt om het aantal treinen wat over de overweg rijdt niet te laten toenemen en toch PHS te kunnen rijden. Dit heeft mogelijk effect op de dienstregeling tussen Haarlem en Uitgeest, waarover met de regio het gesprek gevoerd wordt.

Het uitgangspunt is dat de te kiezen variant een verbetering biedt voor zoveel mogelijk reizigers, waarbij negatieve effecten zoveel mogelijk beperkt worden. De drie geschikt bevonden varianten voor de definitieve oplossing dienen te zijner tijd verder uitgewerkt te worden door ProRail en NS in samenspraak met de regio. Er zijn nog diverse keuzemogelijkheden binnen de drie varianten. De exacte gevolgen zijn daarom nu nog niet aan te geven.

Vraag 3

Welke impact hebben de recente reizigersaantallen op het toekomstbeeld en de vervolgaanpak voor de verschillende onderdelen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)?

Antwoord 3

PHS blijft onverminderd van belang als basis voor verdere groei in de toekomst zoals aangegeven in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) 2040. Voor de aanleg van de diverse projecten van PHS hebben de recente reizigersaantallen geen impact. De verschillende onderdelen in het PHS-programma worden volgens plan voortgezet. De productstappen worden volgens afspraken in de voorgenomen nieuwe HRN-concessie 2025–2033 door NS gezet bij voldoende reizigersvraag en oplevering van de benodigde infrastructuur. Daarmee kan het voorkomen dat de beoogde frequentieverhogingen niet direct worden ingevoerd terwijl de infrastructuur wel gereed is.

Vraag 4

Op welke trajecten verwacht u dat extra infrastructuur gereedkomt, maar vervolgens niet direct volledig wordt benut?

Antwoord 4

Zoals aangegeven tijdens het debat op 26 september jl. over de voorgenomen nieuwe HRN-concessie worden frequentieverhogingen in lijn met de verdere reizigersgroei doorgevoerd. Zonder voldoende reizigers is het helaas niet overal mogelijk om de extra infrastructuur direct te benutten, al wordt hier binnen de concessieperiode wel naartoe gegroeid. Op korte termijn is dit vraagstuk het meest concreet op twee trajecten binnen PHS: de 5e en 6e sprinter tussen Den Haag en Rotterdam en de 3e en 4e IC tussen Breda en Eindhoven. Deze productstappen zijn beide gepland om eind 2024, maar wegens achterblijvende reizigersaantallen kan NS de productstap later invoeren. Daarbij lijkt de infrastructuur voor de 3e en 4e IC tussen Breda en Eindhoven pas later gereed te zijn.

Op dit moment worden in het kader van de hoofd railnetconcessie nog afrondende gesprekken gevoerd met NS. Definitieve besluiten worden in dat kader genomen. Gezien het belang van het bereiken van verbeteringen voor de reizigers worden met NS afspraken gemaakt op welke wijze wordt gemonitord dat de productstappen in de pas lopen met de reizigersaantallen.

Vraag 5

Klopt het beeld dat de inschatting van exogene risico's beperkt is toegenomen, terwijl toekomstige prijsstijgingen hierin meegerekend worden en de prijsstijging in afgelopen periode fors was? Met welke stijging houdt u rekening?

Antwoord 5

Omdat de prijsstijgingen zoals deze zich in de afgelopen periode hebben voorgedaan als exceptioneel worden beschouwd, is het resterende exogene risico vanwege prijsstijgingen minder hard gestegen. Deze prijsstijgingen zullen zich de komende jaren naar verwachting niet in dezelfde mate doorzetten. In de voortgangsrapportage wordt uitgegaan van een verwachtingswaarde van € 90 mln. door aanbestedingstegenvallers en indexatieverschillen. Daar staat tegenover dat het exogene risico Beverwijkerstraatweg is vervallen. Per saldo resteert derhalve een beperkte toename van het totaal aan exogene risico's in de afgelopen periode.

Vraag 6

Is de noodzaak om kwartsloze ballast te gaan gebruiken meegenomen in de risico-inschattingen voor PHS?

Antwoord 6

Ja, het risico van de toepassing van kwartsloze ballast bij PHS is onderdeel van het totale risicoprofiel.

Vraag 7

Wat zijn de gevolgen van het feit dat de afronding van het programma verschuift naar 2031, met name financieel, qua bemensing, aansturing en verantwoording?

Antwoord 7

Door de verschuiving van de afrondingsdatum van het programma is de looptijd van enkele projecten en het programma langer en is met name sprake van hogere organisatiekosten. Over de kosten wordt de Kamer per voortgangsrapportage geïnformeerd. De verschuiving heeft geen effect op de aansturing en verantwoording.

Vraag 8

Hoe gaat u de Kamer betrekken als moeilijke keuzes nodig zijn, gezien de door u benoemde zeer beperkte mogelijkheden om binnen het Mobiliteitsfonds verdere risico's op te vangen?

Antwoord 8

Eerst wordt ingezet op scherpe beheersing van het programma om de kosten te beperken. Wanneer dit onvoldoende is gebleken, wordt de Kamer via de halfjaarlijkse voortgangsrapportages en de reguliere begrotingsmomenten betrokken bij bijvoorbeeld het verkleinen van de scope van het programma of het verhogen van het budget uit de risicoreservering voor excessieve prijsstijgingen.

Vraag 9

In hoeverre is er ruimte in de planning om moeilijke keuzes aan het volgende kabinet over te laten en wat zijn hiervan de risico's?

Antwoord 9

PHS bevindt zich grotendeels in de realisatiefase. Voor de projecten waar nog geen MIRT3 realisatiebesluit is genomen, kan een investeringskeuze worden overgelaten aan een volgend kabinet. Voor de corridors Alkmaar-Amsterdam en Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad is dit het geval. Besluitvorming hierover is in de loop van 2024 of later voorzien. Eventueel verder uitstel van besluitvorming leidt tot later beschikbaar zijn van de infrastructuur en de beoogde extra treinen.

Vraag 10

Bent u bereid de rapporteur PHS van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat te betrekken bij de nieuwe opzet van de voortgangsrapportage en specifiek de risicoaanpak?

Antwoord 10

Ja, ik ben uiteraard bereid de rapporteur PHS van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat te betrekken bij de nieuwe opzet van de voortgangsrapportage.