

Vergaderjaar 2025–2026

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 133

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 mei 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 1 april 2026 inzake de veertiende voortgangsrapportage (VGR) Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de tweede helft van 2025 (Kamerstuk 32 404, nr. 132).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 mei 2026. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Graaf

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Kan er per corridor een Excel lijst worden gedeeld met alle bekende afhankelijkheden, risico's en mitigerende maatregelen?

Antwoord 1

De halfjaarlijkse voortgangsrapportage beschrijft per corridor kwalitatief alle afhankelijkheden, risico's en mitigerende maatregelen (zie in VGR 14 per corridor de passage «Raakvlakken en risico's»¹). Van deze beschrijving is geen Excel-document beschikbaar. De onderwerpen worden in de context van de corridor gerapporteerd en geduid in de voortgangsrapportage. Wel zijn in de voortgangsrapportages de tien grootste risico's op programmaniveau in tabelvorm gerapporteerd (zie in VGR 14 paragraaf 2.4 en tabel 2.7²).

Vraag 2

Waarom zit er een gat van minimaal 5 jaar tussen het opleveren van de infrastructuur en het daadwerkelijk rijden van de treinen, zoals te lezen valt in de tabel op pagina 4, waar staat dat de corridor Alkmaar–Amsterdam volgens ProRail in het tweede kwartaal van 2032 gereed is voor indienststelling, terwijl de tabel op pagina 5 aangeeft dat NS de volledige frequentieverhoging pas na 2037 realiseert?

Antwoord 2

Dit is het gevolg van de afhankelijkheid van het project Zuidasdok en realisatie van het derde perron op Amsterdam Zuid. Om een volledige PHS-dienstregeling op de corridor Alkmaar–Amsterdam te kunnen rijden, is voldoende ruimte nodig op Amsterdam Centraal. Deze ruimte op Amsterdam Centraal ontstaat pas na verplaatsing van de internationale treinen van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid. Er wordt onderzocht of met een tussentijdse stap al een verhoging van het aantal intercity's mogelijk te maken is, als alle overige PHS-infrastructuur op de corridor gereed is.

Vraag 3

Wat is de kritieke deadline voor het Zuidasdok om de planning na 2037 niet verder in gevaar te brengen, gelet op het feit dat de frequentieverhoging Alkmaar–Amsterdam afhankelijk is van de voltooiing van het Zuidasdok?

Antwoord 3

De voortgang van Zuidasdok ligt al op het kritieke pad van de PHS-productstap op de corridor Alkmaar–Amsterdam. Dit betekent dat elke vertraging in het spoorse deel van Zuidasdok automatisch zorgt voor vertraging van de geplande extra treinen. De halfjaarlijkse voortgangsrapportages van Zuidasdok³ rapporteren over de voortgang en de planning van dit project. De realisatie van de Zuidelijke tunnel A10 van project Zuidasdok, met daaropvolgend het derde perron Amsterdam Zuid zijn samen met de laatste bouwphase op Amsterdam Centraal noodzakelijk voor het rijden van de volledige PHS-treinfrequenties op de corridor Alkmaar–Amsterdam. Zie ook het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Kunt u een voorlopige schatting geven van de omvang van de extra tegenvaller, gezien de waarschuwing dat de korting op de prijsbijstelling

¹ Kamerstukken II 2025/26, 32 404, nr. 132

² Kamerstukken II 2025/26, 32 404, nr. 132

³ Kamerstukken II 2025/26, 36 800 A, nr. 11

2026 het tekort verder zal doen oplopen, bovenop de huidige € 182 miljoen?

Antwoord 4

Op dit moment is het nog niet mogelijk om een schatting te geven van de tegenvaller die voor PHS ontstaat als gevolg van de korting op de prijsbijstelling in 2026. De verwerking van de prijsbijstelling 2026 op de diverse begrotingsartikelen wordt bekend bij de Ontwerpbegroting 2027. Het effect op het potentieel tekort van het programma zal worden gerapporteerd in de voortgangsrapportage bij de betreffende verslagperiode.

Vraag 5

Staat de meevaller van € 22 miljoen nog vrij op de balans van het programma?

Antwoord 5

Nee, de meevaller van € 22 miljoen als gevolg van het succesvol afronden van PHS-corridor Den Haag–Rotterdam is onderdeel van de mutatie van het potentieel tekort van het programma en is daarmee meegenomen in de financiële ontwikkelingen in de verslagperiode over de tweede helft van 2025.

Vraag 6

Hoe denkt u het gat van € 49 miljoen (het verschil tussen de risicoreservering in het Mobiliteitsfonds ad € 133 miljoen, terwijl het potentiële tekort inclusief risico's nu op € 182 miljoen wordt geraamd), te dichten als de risico's zich daadwerkelijk voordoen?

Antwoord 6

PHS kent momenteel een potentieel tekort van € 178 miljoen. Daarnaast worden de exogene risico's geraamd op € 137 miljoen. Hier tegenover staat een risico-reservering van € 133 miljoen. Als alle risico's zich voordoen en er in de realisatie geen meevallers meer ontstaan, zal er sprake zijn van een daadwerkelijk tekort.

De ontwikkeling van het potentieel tekort heeft nadrukkelijke aandacht binnen het programma. De programmatische aanpak van PHS in combinatie met de lange doorlooptijd maakt het mogelijk om met deze budgetspanning te werken, waarbij deze niet per direct van dekking hoeft te worden voorzien.

Omdat het overgrote deel van PHS in de realisatiefase zit, zijn er echter beperkte bijstuurmogelijkheden. Het versoberen van de PHS-doelstellingen is vooralsnog onwenselijk, te meer omdat uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) blijkt dat de daarin opgenomen knelpunten alleen maar toenemen.

Indien er op enig moment sprake is van een daadwerkelijk tekort zal er binnen het Mobiliteitsfonds naar aanvullende dekking moeten worden gezocht ten koste van andere projecten of programma's om PHS volledig te kunnen afronden. Alternatief is dat er – waar dat beperkt nog mogelijk is – gesneden moet worden in de scope van het programma met het risico dat bepaalde PHS-doelstellingen niet kunnen worden gehaald.

Vraag 7

Hoeveel procent van het goederenvervoer is in de tweede helft van 2025 daadwerkelijk verschoven van de gemengde netten naar de Betuweroute als direct gevolg van PHS-maatregelen, gelet op het feit dat een doel van PHS de stimulering van de Betuweroute is?

Antwoord 7

In deze periode is dat nog niet het geval geweest, omdat een verschuiving afhangt van de opening van de Meterenboog en de realisatie van de verdiepte ligging bij Vught. Deze projecten zijn gepland gereed in de loop van 2031.

Vraag 8

Hoe rijmt u de bewering dat risico's dalen, zoals gesteld in paragraaf 4.7.2 waar staat dat het planningsrisico is gedaald om treinvrije periodes zijn toegekend, met het feit dat de reiziger feitelijk bijna twee jaar langer moet wachten op de beloofde verbeteringen aangezien in paragraaf 4.7.3 te zien is dat de indienststelling van de maatregelen rondom Nijmegen is verschoven van het eerste kwartaal 2027 naar het vierde kwartaal van 2028? Wat is de exacte oorzaak dat deze vertraging in 2025 definitief is geworden?

Antwoord 8

De planning voor oplevering van de maatregelen rondom Nijmegen is in de voortgangsrapportages vanaf 2022 ongewijzigd gerapporteerd als Q4–2028. De in de vraag aangehaalde datum van Q1–2027 is afkomstig uit de Basisrapportage uit 2019⁴.

Deze eerdere ontwikkeling staat daarmee los van het in 2025 ontstane risico dat vanwege de schaarste aan treinvrije periodes oplevering in Q4–2028 onzeker werd. Dit risico is in de afgelopen verslagperiode gedaald, waardoor de planning voor oplevering op Q4–2028 blijft staan.

Vraag 9

Kunt u voor de drie meest vertraagde corridors in deze veertiende voortgangsrapportage (waaronder Alkmaar–Amsterdam en Schiphol–Utrecht–Nijmegen) aangeven hoeveel geplande nieuwbouwwoningen direct afhankelijk zijn van de nu uitgestelde frequentieverhogingen? Welke concrete gesprekken voert u met de Minister van Volkshuisvesting om te voorkomen dat deze spoorvertragingen de bouwstroom in de regio stilzetten?

Antwoord 9

PHS draagt bij aan betere ontsluiting van bestaande en nieuwe woningbouwgebieden. Er is tegelijkertijd geen oorzakelijk verband tussen het aantal geplande nieuwbouwwoningen en de frequentieverhogingen als gevolg van PHS-productstappen. Het later dan gepland opleveren van productstappen heeft impact op de algemene bereikbaarheid van de woningbouwgebieden, evenals van bestaande kernen. Het Ministerie van IenW monitort de ontwikkelingen en treedt in overleg met het Ministerie van VRO indien zich de noodzaak daarvoor aandient.

Vraag 10

Ziet u mogelijkheden voor tussenoplossingen (zoals kleine seinoptimalisaties) waarmee de frequentie voor de reiziger op dit traject al eerder marginaal verhoogd kan worden, zonder te wachten op de volledige afronding van de Amsterdamse verbouwing, aangezien de voortgang op de corridor Alkmaar–Amsterdam volledig gegijzeld is door de vertragingen bij het project Amsterdam Centraal?

Antwoord 10

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2, onderzoekt het programma met de sector in hoeverre het mogelijk is om al eerder een gedeeltelijke frequentieverhoging te realiseren op de corridor Alkmaar–Amsterdam, vóór afronding van de noodzakelijke werkzaamheden op Amsterdam Zuid

⁴ Kamerstukken II 2018/19, 32 404, nr. 92

en Amsterdam Centraal. Over de uitkomsten van dit onderzoek wordt de Kamer geïnformeerd via de halfjaarlijkse voortgangsrapportages PHS.

Vraag 11

Welke oplossingsrichtingen zijn in beeld voor de situatie in Boxtel en wanneer is er duidelijkheid of die haalbaar zijn?

Antwoord 11

De oplossingsrichtingen richten zich op het verbeteren van de overwegveiligheid, vanwege een hoger aantal treinen na de PHS-productstap. Het gaat daarbij om tijdelijke maatregelen, waarbij de effecten voor het lokale verkeer, technische en juridische mogelijkheden en kosten een rol spelen in de haalbaarheid. De haalbaarheid hangt bovendien samen met de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan Verbindingsweg Ladonk Kapelweg. Deze uitspraak wordt medio 2026 verwacht. Zo mogelijk worden de uitkomst daarvan meegenomen in de volgende voortgangsrapportage.

Daarnaast wordt er ten behoeve van de definitieve oplossing blijvend gezocht naar mogelijkheden om binnen de huidige regelgeving en jurisprudentie een vergunning onder de wet Natuurbescherming te verkrijgen.

Vraag 12

Welke mitigerende maatregelen zijn er genomen of worden overwogen te nemen om de risico's samenhangend met de personele schaarste bij aannemers het hoofd te bieden? Kan nader fasen om deze redenen worden voorkomen? Is de schaarste een schaarste in absolute zin (personeel niet voorhanden) of wordt personeel ingezet op andersoortig werk (bijvoorbeeld vanwege tekort aan werk en terug te halen als opdrachten ophoog gaan)?

Antwoord 12

Om de effecten van de personele schaarste te beheersen werkt ProRail nauw samen met aannemers en ingenieursbureaus om de opdrachtenportfolio zo efficiënt mogelijk te realiseren. Via het Strategisch Platform Overleg en de consultatie van het Masterplan⁵ informeert ProRail marktpartijen over de verwachte productievolumes. Om het behoud en de instroom van vakmanschap in de spoorsector te versterken, werkt ProRail nauw samen met Railcenter, railAlert en aannemers. Deze samenwerking richt zich op het moderniseren en toegankelijker maken van opleidingen voor certificeringen, zodat meer monteurs instromen en kunnen doorgroeien. Daarnaast onderzoekt ProRail hoe zogenaamde BFI-monteurs⁶ tijdens projecten ondersteund kunnen worden door montagemonteurs. Dit zijn vaklieden die via een kortere opleiding een specifieke taak uitvoeren. Dit verlaagt de werkdruk van BFI-monteurs en vermindert de behoefte aan volledig gecertificeerde monteurs tijdens werkzaamheden.

Vraag 13

Hoe kunnen meer treinvrije perioden worden gecreëerd?

Antwoord 13

Voor het toekennen van treinvrije periodes kent ProRail op basis van wetgeving een regulier proces waar diverse belangen onderdeel van zijn.

⁵ <https://www.prorail.nl/siteassets/mirt-ovknoop-ehv/masterplan-2027--2031---definitief.pdf>

⁶ Een BFI-monteur (Beveiligingsinstallaties Functiegericht Ingesteld) is een gespecialiseerde monteur die treinbeveiligingsinstallaties bouwt, wijzigt, aansluit en test. Met een geldig railAlert-certificaat zorgt de monteur dat wissels, seinen en treindetectiesystemen veilig functioneren.

Dit proces biedt beperkte ruimte voor extra treinvrije periodes. Meer treinvrije periodes betekent direct minder treinen voor de vervoerders en meer overlast voor de reizigers en verladers. Om hinder te beperken, bundelt ProRail werkzaamheden waar mogelijk. Tegelijkertijd zal ProRail als gevolg van personele schaarste deze werkzaamheden vaker doorde-weeks, buiten vakanties en in ruimere nachtgaten moeten plannen.

Vraag 14

Hoe wordt voorkomen dat het European Rail Traffic Management System (ERTMS) de flessenhals van PHS op de corridors Schiphol–Amsterdam Zuid–Almere–Lelystad (SAAL) en Amsterdam–Alkmaar wordt? Kan binnen het ERTMS-programma de prioriteit naar voor PHS relevante trajectdelen worden verlegd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe?

Antwoord 14

De landelijke uitrolstrategie van ERTMS is nog in voorbereiding. Zoals eerder aangegeven maakt de SAAL-corridor geen deel uit van tranche 1. De planning voor realisatie van ERTMS op deze corridor is nu daarom nog onzeker. In de prioritering wordt de randvoorwaardelijkheid van ERTMS voor meer treinen op de SAAL-corridor meegewogen. Er zijn echter ook andere afwegingen van belangen. Momenteel onderzoeken we welke stappen tussentijds gezet kunnen worden op de SAAL-corridor zonder ERTMS, in de vorm van extra treinen. Daarbij wordt ook gekeken naar de reizigersontwikkeling en verstedelijkingsdoelen. De regio wordt betrokken bij de afwegingen over het vervolg. Naast op de SAAL-corridor is ERTMS alleen voor de frequentieverhoging van de sprinters tussen Houten Castellum – Geldermalsen randvoorwaardelijk. Voor Amsterdam–Alkmaar is ERTMS niet noodzakelijk om hoogfrequent te rijden.

Vraag 15

Wat wordt met «komende tijd» in de zin «Komende tijd wordt gezien hoe budget en prognose dicht bij elkaar kunnen worden gebracht.» bedoeld? Voor het zomerreces? Of bij de vijftiende voortgangsrapportage?

Antwoord 15

In de komende voortgangsrapportages zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor de financiële stand van zaken binnen het programma. Zie ook het antwoord op vraag 6.

Vraag 16

Kan voor de zeven projecten in een overzichtelijke tabel worden weergegeven hoe groot de potentiële financiële tekorten per project op dit moment zijn?

Antwoord 16

Tabel 2.1 van de voortgangsrapportage⁷ biedt inzicht in de kosten per PHS-corridor. Als gevolg van de programmatische aanpak is er geen specifiek budget per corridor aangemerkt. Om die reden wordt het potentieel tekort alleen over het gehele programma inzichtelijk worden gemaakt.

Vraag 17

Hoe hebben het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail het geconstateerde verloop begin 2025 opgevangen?

Antwoord 17

Het door de ADR geconstateerde verloop binnen het programmateam PHS in de tweede helft van 2024 is opgevangen met het aanstellen van

⁷ Kamerstukken II 2025/26, 32 404, nr. 132, pagina 9

nieuwe medewerkers. Sinds oktober 2024 heeft het programmateam PHS bij het ministerie weer een vaste programmamanager.

Vraag 18

Hoe beheerst u de capaciteit van de bouwmanager in aanvulling op de ondersteuning?

Antwoord 18

Afhankelijk van de omvang van het werk zet ProRail extra capaciteit en deskundigheid in om de bouwmanager te ondersteunen. Hierin is speciale aandacht voor het proces rond verzoeken tot wijziging (VTW-proces).

Vraag 19

Hoe gaat u naar de toekomst om met de rol van de kwaliteitsmanager en de manager projectbeheersing die nu bij één en dezelfde persoon zijn belegd?

Antwoord 19

Kwaliteitsmanagement vindt in de realisatiefase primair plaats op het niveau van de individuele projecten. Op programmaniveau is kwaliteitsmanagement één van de taken van de manager programmabeheersing. Gelet op de fase waarin het programma PHS zich bevindt, voorziet ProRail geen knelpunten in de uitvoering van beide rollen door één persoon. IenW monitort het kwaliteitsmanagement als terugkerend onderwerp in de programmabeheersingsoverleggen van PHS.

Vraag 20

Op welke termijn zullen handmatige processen bij ProRail tot het verleden behoren?

Antwoord 20

PHS valt onder de Regeling Grote Projecten van de Kamer, daarmee kent PHS enkele specifieke kaders en eisen. Die gaan verder dan de generieke processen bij ProRail, die door de beschikbare software worden ondersteund. De inspanning die handmatige verwerking vraagt, is relatief beperkt ten opzichte van de inspanning die nodig is voor automatische koppelingen. Vooralsnog is er geen aanleiding om af te zien van deze beperkte hoeveelheid handmatige processen.

Vraag 21

Hoe borgt u naar de toekomst toe dat de opvolging van bevindingen uit de bevindingenlijst te allen tijde voortvarend is?

Antwoord 21

De voortgang in opvolging is onderwerp in de reguliere interne PHS-overleggen en in de overleggen met ProRail. Daarnaast wordt de opvolging meegenomen in de halfjaarlijkse voortgangsrapportage. Tot slot controleert en rapporteert de ADR over de voortgang als onderdeel van de jaarlijkse controle.

Vraag 22

Hoe borgt u naar de toekomst toe dat risicomanagement cycli te allen tijde volledig worden doorlopen?

Antwoord 22

De werkwijze zoals deze is gehanteerd in 2025 wordt ook de komende jaren doorgevoerd. Daarmee wordt de hele risicomanagementcyclus doorlopen.

Vraag 23

Wanneer zijn effect en ontwikkeling wel te kwantificeren, gelet op het feit dat randvoorwaarden en afhankelijkheden hoog zijn (Alkmaar–Amsterdam van Zuidasdok, 3e perron Amsterdam-Zuid en verplaatsen internationale treinen; SAAL weer van ERTMS)? Wanneer is wel duidelijk wanneer ERTMS wordt gerealiseerd op deze corridors? Kan (feitelijk) deze prioriteit omhoog?

Antwoord 23

De afhankelijkheden die PHS heeft met andere grote programma's maakt dat het inschatten van een gekwantificeerd effect moeilijk is. Vanwege de vele onzekerheden biedt een kwalitatieve beschrijving een beter beeld van het effect en de ontwikkeling. Zie voor de vraag over ERTMS in relatie tot het realiseren van PHS-corridors en de prioriteit daarin het antwoord op vraag 14.

Vraag 24

Op welke termijn zal duidelijk zijn hoe in de toekomst getoetst gaat worden of aan alle CRS-eisen is voldaan en hoe die wordt vastgelegd?

Antwoord 24

Op basis van de programmakaders krijgen de projecten instructies om de toetsing aan de CRS-eisen op te nemen in het opleveringsbesluit (MIRT-4 rapportage). Het programmabureau toetst deze rapportage. In de actualisatie 2026 van het kader configuratiemanagement zal een nadere invulling van deze toetsing worden voorgesteld, op basis van de ervaringen met verschillende projecten de afgelopen periode.

Vraag 25

Hoe gaat u borgen dat de afstemming genoemd onder het kopje «uitvoering subsidieregeling» van het accountantsrapport wel volledig zichtbaar heeft plaatsgevonden?

Antwoord 25

IenW en ProRail voeren twee keer per jaar bevoorschottingsoverleggen. In 2025 heeft dit overleg onverhoopt slechts eenmaal plaatsgevonden. Voor 2026 zijn de overleggen reeds gepland. De uitkomsten worden doorgaans vastgelegd, waarmee zichtbaarheid is geborgd.

Vraag 26

Wanneer stemt u met de Kamer af wat de omvang en diepgang van de informatieverstrekking met betrekking tot de post onvoorzien en aanbestedingsresultaten dient te zijn?

Antwoord 26

De keuze voor de huidige omvang en diepgang van de informatieverstrekking met betrekking tot de post onvoorzien en de aanbestedingsresultaten is een bewuste. Dit heeft onder andere te maken met vertrouwelijkheid en marktgevoeligheid in algemene zin, waarmee wordt voorkomen dat de positie van ProRail of het Rijk wordt geschaad. Daarnaast kent PHS veel projecten en contracten, waarbij vanuit het reguliere contractbeheersingsproces een veelheid aan wijzigingen en onttrekkingen aan het onvoorzien plaatsvinden. Het afzonderlijk melden leidt tot een grote hoeveelheid administratief werk zonder toegevoegde waarde voor de sturing en verantwoording van het programma. De ondergrens van € 5 miljoen voor het vermelden van onttrekkingen uit of toevoegingen aan de post onvoorzien is vanuit programmaperspectief dan ook een passende informatievoorziening. Indien de Kamer behoefte heeft aan meer toelichting, kan zij dit desgewenst betrekken bij het CD Spoor van 3 juni.

Vraag 27

Welke maatregel is ingevoerd om herhaling van ontijdige aanlevering van relevante informatie te voorkomen?

Antwoord 27

Vanuit het programmabureau is er extra aandacht gekomen voor een eenduidige manier van verwerken van verzoeken tot wijziging (VTWs) en de tijdige afhandeling hiervan middels collegiale toetsen. Daarnaast wordt extra capaciteit ingezet afhankelijk van de omvang van het project.

Vraag 28

Waarom loopt project Guisweg niet mee – althans qua planning en voorbereiding – met de AA-corridor, als de Guisweg-overgang zo belangrijk is om hoogfrequent te kunnen rijden?

Antwoord 28

De aanpak van de overweg Guisweg is nodig om een hoogfrequente dienstregeling te kunnen rijden tussen Amsterdam en Alkmaar. Het project is noodzakelijk in de planning van de AA-corridor. Daarom wordt erop gestuurd dat in ieder geval het spoorgedeelte van project Guisweg op tijd gerealiseerd is voor de productstap van twee extra Intercity's per uur per richting op deze corridor. In de huidige planning past dit.

Vraag 29

Waarom is er nog geen beeld bij baanstabieleit en netcongestie, als dat randvoorwaardelijke factoren zijn om hoogfrequent te kunnen rijden op de AA-corridor?

Antwoord 29

Voor sommige corridors is onderzoek nodig om vast te stellen of de infrastructuur de beoogde frequentieverhogingen op lange termijn robuust kan ondersteunen.

Zo is voor onder andere de AA-corridor de baanstabieleit nog een risico. Er loopt specifiek voor de PHS-corridors (buiten PHS) een monitoringsonderzoek naar de gesteldheid van de baan om de onzekerheid en risico's te verkleinen zodat de geplande extra treinen kunnen rijden, danwel om vast te stellen dat aanvullende baanverbetering nodig is. Netcongestie is een risico-onderdeel van een landelijke bredere aanpak van Prorail. Vanuit PHS wordt het risico voor de AA-corridor gemonitord en indien nodig zullen alternatieve maatregelen worden onderzocht.

Vraag 30

Wat als de PHS-maatregelen niet voor 2029 gereed zijn, gelet op het feit dat in de voortgangsrapportage te lezen valt: *«Uitvoering van de PHS-maatregelen op de corridor zijn voorzien tot 2029. Daarna dient de uitrol van ERTMS plaats te vinden om meer treinen op de SAAL-corridor te kunnen laten rijden.»*? Is dan enkel het effect dat ERTMS later wordt aangelegd? In welke mate zijn alle PHS-maatregelen randvoorwaardelijk, ook voor ERTMS?

Antwoord 30

De uitrol van ERTMS is randvoorwaardelijk voor de extra treinen op de SAAL-corridor. De PHS-maatregelen voor 2029 zijn daarmee niet randvoorwaardelijk voor de uitrol van ERTMS. Een latere realisatie van PHS-maatregelen dan 2029 heeft dus geen directe impact op de uitrol van ERTMS.

Vraag 31

Is voor de SAAL-corridor de realisatie van extra treinen conform dienstregelingsmodel II maakbaar zodra ERTMS wel is gerealiseerd, of zijn er op

dit moment nog andere onzekerheden? Indien er nog andere onzekerheden zijn: welke zijn dat en hoe groot is de kans dat deze optreden?

Antwoord 31

Er zijn nog andere relevante raakvlakken en risico's met betrekking tot de realisatie van extra treinen. Uit het functionele ontwerp van ERTMS SAAL (ESAAL) zijn aanvullende inframaatregelen naar voren gekomen die – naast de uitrol van ERTMS – mogelijk noodzakelijk zijn voor de maakbaarheid van dienstregelings-model II. Deze maatregelen vallen buiten scope van PHS en worden in de verdere uitwerking van ESAAL nader bekeken, maar wel door PHS gemonitord. Daarnaast onderzoekt ProRail de baanstabieleit op de SAAL-corridor en de eventueel benodigde maatregelen ten behoeve van baanstabieleit om extra treinen te kunnen laten rijden over het tracé.

Vraag 32

Welke alternatieve verbeteringen voor de bereikbaarheid worden onderzocht voor de SAAL-corridor, nu de komst van ERTMS vooralsnog onzeker is?

Antwoord 32

Er wordt ERTMS uitgerold op het Nederlandse spoornet. De komst van ERTMS op de SAAL-corridor is dus niet onzeker, de planning ervan wel. Voor de SAAL-corridor worden momenteel alternatieve mogelijkheden om meer treinen te kunnen rijden uitgewerkt, als tussentijdse oplossing zolang er nog geen ERTMS gerealiseerd is. De haalbaarheid en impact van deze varianten worden momenteel onderzocht. Daarbij wordt ook de relatie tot woningbouw en de ontwikkeling van de reizigersgroei in beeld gebracht. Hierover is het Ministerie van IenW in gesprek met de regio. Het streven is om dit najaar te komen tot verdere keuzes.

Vraag 33

Klopt het dat dienstregelingsmodel II al een versobering is van de oorspronkelijke plannen omdat de gewenste dienstregeling met de oorspronkelijk voorziene infrastructuuruitbreidingen niet haalbaar was?

Antwoord 33

Het dienstregelingsmodel II is in 2020 door betrokken partners gezamenlijk vastgesteld, omdat was gebleken dat het eerder voorziene dienstregelingsmodel niet maakbaar was. Met dienstregelingsmodel II kunnen er meer treinen rijden op de SAAL-corridor en dit levert voor het overgrote deel van de reizigers een kortere reistijd op. In dit model is voor bepaalde reizigers sprake van een langere reistijd als gevolg van een overstap. Anderzijds gaan de sprinters naar Amsterdam Centraal sneller en hoeven deze niet langer tot tien minuten te halteren op Weesp.

Vraag 34

Klopt het dat het uiteindelijk voorgestelde dienstregelingsmodel II uitgaat van een lager budget voor infrastructuurinvesteringen en dat in dit model II de rechtstreekse intercity's vanuit Amersfoort en Almere naar Amsterdam Centraal verdwijnen?

Antwoord 34

Door de keuze van Rijk en regiopartijen voor model II is een spooruitbreiding bij Weesp niet meer nodig. In plaats daarvan gaat het dienstregelingsmodel II uit van het concept dat intercity's en sprinters deels gescheiden worden. Dit maakt dat de investering aan de infra voor het rijden van meer treinen op de SAAL-corridor lager wordt dan bij een spooruitbreiding. In dienstregelingsmodel II rijden intercity's naar Amsterdam Zuid en sprinters naar Amsterdam Centraal, om kortere

opvolgtijden benodigd voor hoogfrequent rijden mogelijk te maken. De rechtstreekse intercity's vanuit Amersfoort en Almere naar Amsterdam Centraal vervallen en in plaats daarvan rijden er vaker intercity's vanuit Amersfoort en Almere richting Amsterdam Zuid en Schiphol. Op dit traject bevindt zich de grootste reizigersstroom.

Vraag 35

Kunt u aangeven wat indicatief de reistijdverlenging is voor reizigers die nu nog met een intercity vanaf Amsterdam Centraal naar Almere en Amersfoort reizen, en hoeveel reizigers hierdoor per dag getroffen worden?

Antwoord 35

Bij de keuze voor dienstregelingsmodel II is inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn voor de belangrijkste reisrelaties. Dit betreft een vergelijking uit 2019 met een reeds verouderde dienstregeling:

- Als wordt gekeken naar de «kale» reistijd voor reizigers van Amersfoort naar Amsterdam Centraal, neemt die reistijd toe met 10 minuten. Daar staat tegenover dat de reistijd vanuit Amersfoort naar Groot-Amsterdam enorm verbetert, zowel in reistijd als in frequentie. Voor reizigers vanuit Amersfoort is er in het nieuwe dienstregelingsmodel sprake van reistijdwinst van 14 minuten naar hun eindbestemming binnen Amsterdam.
- De reistijd vanuit Almere en Lelystad verbetert zowel naar Amsterdam Centraal als naar Amsterdam Zuid ten opzichte van de huidige dienstregeling.
- In 2019 waren er 11.000 reizigers tussen Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal en 9.000 reizigers tussen Almere Centrum en Amsterdam Centraal op een gemiddelde werkdag.
- De totale vervoersgroei vanuit de regio Amersfoort naar Groot-Amsterdam is eerder becijferd op 30%. Te zien is dat er met name een forse groei is van het aantal reizigers op de corridor Amersfoort–Amsterdam Zuid en Schiphol.

Vraag 36

Gaat u in het kader van de zoektocht naar alternatieve maatregelen nu opnieuw naar infrastructuurmaatregelen kijken nu voor de tweede keer in tien jaar tijd de beoogde dienstregeling op de SAAL-corridor voorlopig niet maakbaar blijkt en deze dienstregeling ook reistijd verlenging betekent voor veel reizigers?

Antwoord 36

Voor de SAAL-corridor worden momenteel verschillende mogelijkheden om meer treinen te rijden uitgewerkt, ook als er nog geen ERTMS gerealiseerd is. Hierbij wordt uitgegaan van de huidige infrastructuur. Dit geldt als overbrugging tot het moment dat dienstregelingsmodel II geïmplementeerd kan worden.

Vraag 37

Hoe groot is de opgave voor het nemen van extra infrastructuurmaatregelen om de invoering van ERTMS op de SAAL-corridor mogelijk te maken, en met welke middelen wordt deze opgave gefinancierd?

Antwoord 37

De mogelijk aanvullende infrastructuurmaatregelen die naar voren zijn gekomen uit het functionele ontwerp van ERTMS SAAL (ESAAL), die naast de uitrol van ERTMS noodzakelijk zijn voor de maakbaarheid van dienstregelingsmodel II, vallen onder de scope van het programma ERTMS.

Vraag 38

Welke tussentijdse oplossingen zijn inmiddels gevonden voor de vertraging van het maatregelenpakket in Boxtel?

Antwoord 38

Zie het antwoord op vraag 11.

Vraag 39

In hoeverre zijn de huidige planningen robuust, gegeven de afhankelijkheden van externe ontwikkelingen zoals vergunningverlening en samenhang met andere projecten?

Antwoord 39

Met inachtneming van de afhankelijkheden en de samenhang van interne en externe projecten is de huidige PHS-planning robuust. Het huidige werk op Amsterdam Centraal is weliswaar zeer complex, maar de realisatie van de benodigde PHS-functionaliteit ligt hier op koers. In de VGR wordt halfjaarlijks het risicobeeld geactualiseerd. Indien de hierin opgenomen risico's optreden, treft het programma maatregelen. Belangrijke onzekerheid geldt voor de planning van de uitbreiding goederenemplacement Aziëhaven en het maatregelenpakket overwegen Boxtel, die worden geraakt door de stikstofproblematiek.

Vraag 40

Kunnen bij de maatregelen en corridors die afhankelijk zijn van exogene ontwikkelingen, zoals vergunningverlening en procedures bij de Raad van State, de mogelijke gevolgen hiervan voor de planning worden gekwantificeerd, eventueel met een bandbreedte?

Antwoord 40

Vanwege de onvoorspelbare aard van de exogene ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld de stikstofproblematiek, is een kwantificering van de risico's niet mogelijk. Om die reden worden de risico's kwalitatief beschreven en beoordeeld in de halfjaarlijkse voortgangsrapportages.

Vraag 41

In hoeverre zullen de vertragingen bij de PHS-projecten naar verwachting resulteren in vertragingen van de geplande frequentieverhogingen?

Antwoord 41

De eerstvolgende frequentieverhogingen zijn in eerste instantie afhankelijk van de oplevering van de extra geplande PHS-infrastructuur. Voor de SAAL- en AA-corridor bepalen respectievelijk de uitrol van ERTMS en de planning van Zuidasdok en het derde perron op Amsterdam Zuid de mogelijkheden voor frequentieverhoging.

Vraag 42

Hoe wordt bepaald of voldoende reizigersvraag bestaat voor frequentieverhoging?

Antwoord 42

Over de frequentieverhogingen zijn afspraken gemaakt in de HRN-concessie. NS dient in het productiemodel twee jaar van tevoren aan te geven of ze voornemens is een nog niet verplichte productstap te zetten. IenW gaat tijdig met NS het gesprek aan over de invoeringsdatum van extra treinen als duidelijk is wanneer de infrastructuurmaatregelen gereed zijn. Onderdeel van dit gesprek is ook de vervoersontwikkeling. In de VGR worden indien relevant wijzigingen in de planning van de PHS-infrastructuur aangegeven. Binnen PHS wordt gestuurd op tijdige oplevering van infrastructuur om de beoogde productstappen uiterlijk 2033 te kunnen nemen.

Vraag 43

Kan voor de corridor Alkmaar–Amsterdam een (relatieve) planning worden opgenomen voor de laatste bouwstap van Amsterdam Centraal vanaf 2037 en de realisatie van de volledige frequentieverhoging?

Antwoord 43

De laatste bouwstap op Amsterdam Centraal is afhankelijk van de voltooiing van project Zuidasdok en het derde perron op Amsterdam Zuid. Als er meer duidelijkheid is over deze planning, wordt de planstudiefase opgestart voor de laatste bouwstap op Amsterdam Centraal.

Vraag 44

Wat zijn de actuele verwachtingen voor de inbouw van ERTMS op de SAAL-corridor?

Antwoord 44

Zie het antwoord op vraag 14.

Vraag 45

Zullen de frequentieverhogingen op de SAAL-corridor worden gerealiseerd voor 2033?

Antwoord 45

Zie het antwoord op vraag 14. In VGR 24 van ERTMS⁸ is aangegeven dat het rijden van extra treinen in 2033 (conform Dienstregelingsmodel II) nog steeds een gezamenlijke ambitie is, maar ook een grote uitdaging vormt.

Vraag 46

Hoeveel treinen kunnen zonder inbouw van ERTMS op de SAAL-corridor gaan rijden, na afronding van de overige maatregelen?

Antwoord 46

Dit is nog niet te zeggen. Voor de SAAL-corridor wordt uitgewerkt welke mogelijkheden er zijn om meer treinen te rijden, ook als er nog geen ERTMS gerealiseerd is. Daarbij wordt ook de relatie tot woningbouw en de ontwikkeling van de reizigersgroei in beeld gebracht. Hierover is het Ministerie van IenW in gesprek met de regio. Zie ook het antwoord op vraag 32.

Vraag 47

Wat is het verwachte effect voor het programma PHS van de korting op de prijsbijstelling tranche 2026 bij de eerste suppletoire begrotingen 2026?

Antwoord 47

Zie het antwoord op vraag 4.

Vraag 48

Hoe wordt de stijging van het potentiële budgettekort vanwege de kortingen op de prijsbijstellingen in 2025 en 2026 op de Mobiliteitsfonds-begroting opgelost? Wordt hiervoor budget van andere projecten en programma's overgeheveld?

Antwoord 48

De programmatische aanpak van PHS, in combinatie met de lange doorlooptijd, maakt het mogelijk om met een budgetspanning (het zogeheten potentieel tekort) op het programma te werken, dat niet per direct van dekking hoeft te worden voorzien. Er kunnen zich bij de realisatie immers nog meevallers voordoen, er zijn echter nog (beperkte)

⁸ Kamerstukken II 2025/26, 33 652, nr. 111

mogelijkheden om bij te sturen en er is een risicoreservering getroffen die kan worden ingezet. Indien te zijner tijd nodig blijkt, zullen aanvullende middelen moeten worden vrijgemaakt. Zoals bekend zijn er meerdere (budgettaire) opgaven binnen het Mobiliteitsfonds en is de noodzaak om te prioriteren actueel. Tegelijkertijd is het nu te vroeg om vast te stellen dat budget van andere projecten en programma's nodig is.

Vraag 49

Wordt met de stijging van de exogene risico's door toename van een indexeringsstekort gedoeld op het verschil tussen de hogere kostenstijgingen in de GWW-sector (Grond-, Weg- en Waterbouw) en de prijsbijstelling op basis van de index bruto overheidsinvesteringen (IBOI)? Welke maatregelen worden genomen om de gevolgen hiervan te beperken?

Antwoord 49

Ja, en inclusief eventuele verschillen tussen de IBOI en de vanuit het Ministerie van Financiën toegekende prijsbijstelling. Die is naar prijspeil 2025 en 2026 namelijk lager dan de IBOI. Zie ook het antwoord op vraag 6.

Vraag 50

Welke actuele maatregelen worden genomen om het belangrijkste risico voor PHS, de toenemende personele schaarste bij aannemers in de spoorsector, te beheersen?

Antwoord 50

Zie het antwoord op vraag 12.

Vraag 51

Kunnen in volgende voortgangsrapportages de risico's voor de planning en de financiën concreter worden gekwantificeerd, waarbij de inschattingen van de kans van optreden en de impact daarvan in tijd en geld in tabelvorm worden weergegeven?

Antwoord 51

Zie het antwoord op vraag 40.

Vraag 52

Neemt u alle aanbevelingen van de Auditdienst Rijk onverkort over? Zo nee, op welke punten niet en waarom niet?

Antwoord 52

Ja, de aanbevelingen van de Auditdienst Rijk neem ik over. Er wordt nu invulling gegeven aan de aanbevelingen.