

32404 Programma hoogfrequent spoorvervoer

nr. Lijst van vragen en antwoorden

Vastgesteld (*wordt door griffie ingevuld als antwoorden er zijn*)

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de **Veertiende voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de tweede helft van 2025** (Kamerstuk 32404, nr. 132).

De vragen zijn op 23 april 2026 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat gezonden en bij brief van ... beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Graaf

Nr	Vraag	Bijlage	Blz. (van)	t/m
1	Kan er per corridor een excellijst worden gedeeld met alle bekende afhankelijkheden, risico's en mitigerende maatregelen?			
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?			
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?			
4	Kunt u een voorlopige schatting geven van de omvang van de extra tegenvaller, gezien de waarschuwing dat de korting op de prijsbijstelling 2026 het tekort verder zal doen oplopen, bovenop de huidige € 182 miljoen?			
5	Staat de meevaller van € 22 miljoen nog vrij op de balans van het programma?			
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?			
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?			
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?			
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?	
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?	
11	Welke oplossingsrichtingen zijn in beeld voor de situatie in Boxtel en wanneer is er duidelijkheid of die haalbaar zijn?	2
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 faseren 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)?	2
13	Hoe kunnen meer treinvrijeperioden worden gecreëerd?	2
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?	2
15	Wat wordt met 'komende tijd' in de zin " <i>Komende tijd wordt gezien hoe budget en prognose dicht bij elkaar kunnen worden gebracht.</i> " bedoeld? Voor het zomerreces? Of bij de vijftiende voortgangsrapportage?	3
16	Kan voor de zeven projecten in een overzichtelijke tabel worden weergegeven hoe groot de potentiële financiële tekorten per project op dit moment zijn?	9
17	Hoe hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail het geconstateerde verloop begin 2025 opgevangen?	12
18	Hoe beheerst u de capaciteit van de bouwmanager in aanvulling op de ondersteuning?	12
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?	12
20	Op welke termijn zullen handmatige processen bij ProRail tot het verleden behoren?	12
21	Hoe borgt u naar de toekomst toe dat de opvolging van bevindingen uit de bevindingenlijst te allen tijde voortvarend is?	13
22	Hoe borgt u naar de toekomst toe dat risicomangement cycli te allen tijde volledig worden doorlopen?	13
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?	14
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?	14
25	Hoe gaat u borgen dat de afstemming genoemd onder het kopje 'uitvoering	14

	subsidieregeling' van het accountantsrapport wel volledig zichtbaar heeft plaatsgevonden?	
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?	15
27	Welke maatregel is ingevoerd om herhaling van ontijdige aanlevering van relevante informatie te voorkomen?	17
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?	22
29	Waarom is er nog geen beeld bij baanstabieliteit en netcongestie, als dat randvoorwaardelijke factoren zijn om hoogfrequent te kunnen rijden op de AA-corridor?	22
30	Wat als de PHS-maatregelen niet voor 2029 gereed zijn, gelet op het feit dat in de voortgangsrapportage te lezen valt: <i>“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.”</i> ? Is dan enkel het effect dat ERTMS later wordt aangelegd? In welke mate zijn alle PHS-maatregelen randvoorwaardelijk, ook voor ERTMS?	31
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?	31
32	Welke alternatieve verbeteringen voor de bereikbaarheid worden onderzocht voor de SAAL-corridor, nu de komst van ERTMS vooral nog onzeker is?	31
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?	31
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?	31
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?	31
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?	31
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?	33
38	Welke tussentijdse oplossingen zijn inmiddels gevonden voor de vertraging van het maatregelenpakket in Bostel?	
39	In hoeverre zijn de huidige plannen robuust, gegeven de afhankelijkheden van externe ontwikkelingen zoals vergunningverlening en samenhang met andere projecten?	
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?	

- 41 In hoeverre zullen de vertragingen bij de PHS-projecten naar verwachting resulteren in vertragingen van de geplande frequentieverhogingen?
- 42 Hoe wordt bepaald of voldoende reizigersvraag bestaat voor frequentieverhoging?
- 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?
- 44 Wat zijn de actuele verwachtingen voor de inbouw van ERTMS op de SAAL-corridor ?
- 45 Zullen de frequentieverhogingen op de SAAL-corridor worden gerealiseerd voor 2033?
- 46 Hoeveel treinen kunnen zonder inbouw van ERTMS op de SAAL-corridor gaan rijden, na afronding van de overige maatregelen?
- 47 Wat is het verwachte effect voor het programma PHS van de korting op de prijsbijstelling tranche 2026 bij de eerste suppletoire begrotingen 2026?
- 48 Hoe wordt de stijging van het potentiële budgettekort vanwege de kortingen op de prijsbijstellingen in 2025 en 2026 op de Mobiliteitsfondsbegroting opgelost? Wordt hiervoor budget van andere projecten en programma's overgeheveld?
- 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?
- 50 Welke actuele maatregelen worden genomen om het belangrijkste risico voor PHS, de toenemende personele schaarste bij aannemers in de spoorsector, te beheersen?
- 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?
- 52 Neemt u alle aanbevelingen van de Auditdienst Rijk onverkort over? Zo nee, op welke punten niet en waarom niet?