

Vergaderjaar 2024–2025

**32 404**

**Programma hoogfrequent spoorvervoer**

**Nr. 125**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 13 november 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 1 oktober 2020 inzake de elfde voortgangsrapportage PHS 2024–1 (Kamerstuk 32 404, nr. 124).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 november 2024. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

## **Vragen en antwoorden**

### **Vraag 1**

Wat gaat u doen indien blijkt dat de tekorten, inclusief de exogene risico's, daadwerkelijk de risicoreservering overstijgen?

### **Antwoord 1**

De ontwikkelingen van het potentieel tekort PHS worden elk halfjaar gerapporteerd. Afhankelijk van de ontwikkeling in de komende jaren zal er bekeken worden of en zo ja welke maatregelen nodig zijn. Dit is in lijn met de werkwijze van de afgelopen jaren. In het meerjarig monitoren wordt doorlopend gestuurd op een sobere uitvoering van de maatregelen, het zoeken naar besparingen en het voorkomen van budgetoverschrijdingen.

Omdat het overgrote deel van het programma inmiddels is belegd, zijn er nog beperkte bijstuurmogelijkheden. Wij hebben vertrouwen dat de maatregelen die, als onderdeel van de begrotingsvoorbereiding 2025, zijn genomen om het beschikbare programmabudget in lijn te brengen met de budgetbehoefte. Indien nodig dan zal er nadrukkelijk binnen de lenW-begroting naar aanvullende financiering moeten worden gezocht om PHS volledig te kunnen afronden.

### **Vraag 2**

Overweegt u versoeringen in de doelstellingen of verkleining van de scope van het programma? Zo ja, welke dan?

### **Antwoord 2**

Het versoeren van de doelstellingen van PHS is onwenselijk, te meer omdat blijkt uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) dat de daarin opgenomen knelpunten alleen maar toenemen. Zoals aangegeven bij antwoord op vraag 1 is bovendien het budget van PHS nagenoeg volledig vastgelegd.

### **Vraag 3**

Waarom rijden de tienminutentreinen van NS nog steeds in een lagere frequentie dan voor de coronaperiode het geval was?

### **Antwoord 3**

Als gevolg van veranderingen in de vervoersvraag rijdt NS niet altijd en overal in dezelfde frequenties als voor de coronaperiode. NS zal bij de start van de dienstregeling 2025 (die in december 2024 ingaat) weer meer tienminutentreinen gaan rijden, waaronder een nieuwe tienminutensprinter tussen Den Haag en Rotterdam op maandag tot en met donderdag. Als gevolg van de wijzigingen in de vervoersvraag over de dagen van de werkweek, heeft NS het voornemen op vrijdag geen tienminutentreinen te rijden in de dienstregeling, omdat NS aangeeft dat de vervoersvraag dan lager is dan op andere werkdagen en er veel minder sprake is van een spitsbeeld.

### **Vraag 4**

Heeft NS voldoende geschikt en beschikbaar personeel én materieel om de tienminutentreinen in de gewenste frequentie te laten rijden?

### **Antwoord 4**

Ja, want NS heeft de dienstregeling 2025 opgesteld op basis van het beschikbare materieel en personeel.

### **Vraag 5**

Ondervindt het PHS, zowel de uitrol als de uitvoering, hinder van de door Nederlandse Spoorwegen (NS) en ProRail aangekondigde «slechte prestaties» op 20 augustus 2024?

### **Antwoord 5**

De uitrol en uitvoering van PHS ondervindt hier tot op heden geen hinder van, met uitzondering van de uitgelopen werkzaamheden op het traject Rijswijk-Rotterdam van afgelopen juli.

In de voortgangsrapportages van ProRail worden de tien slechtst scorende trajecten gemonitord, waar op dit moment geen PHS-trajecten onder vallen.

### **Vraag 6**

Welke meerkosten en capaciteitsbeperking zijn verbonden aan de inrichting van de Amstelpassage voor het beveiligde vertrek van de internationale treinen naar Londen?

### **Antwoord 6**

Zoals in de Kamerbrief over het beveiligd vertrek<sup>1</sup> is aangegeven, is voor de terminal een financiële reservering van circa € 50,- mln. gemaakt. Voor de planuitwerking en realisatie is tot op heden € 22,- mln. uitgegeven of voorzien. Over de meerkosten kan op dit moment geen eenduidige uitspraak worden gedaan gezien het risicoprofiel van de verschillende werkzaamheden bij Amsterdam. Dit risicoprofiel en de financiële impact daarvan wordt regelmatig bekeken op basis van de voortgang van het project en de planning van de diverse verbouwingsstappen. Als er meer duidelijkheid is, zal dit in de VGR van PHS worden vermeld.

De bouw van de nieuwe terminal veroorzaakt samen met het noodzakelijke onderhoud aan het IJ-viaduct op Amsterdam Centraal voor beperkingen aan de bouwlogistiek en in combinatie met PHS-werkzaamheden ook voor beperking van de capaciteit van de treindiensten. Voor de capaciteitsbeperkingen geldt dat voorheen geen rekening is gehouden met een beveiligde trein naar Londen, omdat eerder afgesproken was dat er tijdens de verbouwing geen beveiligd vertrek zou zijn. Een beveiligde trein neemt meer capaciteit in, omdat het beveiligen van het perron ook tijd kost. In die tussentijd kunnen geen andere treinen aan dat perron halteren. De nieuwe terminal leidt tot een beperking van de ruimte voor zowel het bouwen als het veilig gebruik voor de reizigers in het station. Zoals in de Kamerbrief aangegeven is, vergroot de nieuwe terminal het risicoprofiel van de verbouwing. De (financiële) impact hiervan wordt nog uitgewerkt.

### **Vraag 7**

Wat wordt gedaan om het hoge risico bij de uitvoering van PHS-Amsterdam, gezien de veelheid van de projecten, te beheersen?

### **Antwoord 7**

De benodigde veelheid aan werkzaamheden op een beperkte ruimte met complexe logistiek in het rijksmonument Amsterdam Centraal vraagt veel afstemming, coördinatie en risicomitigerend werken. Er zijn op dit moment zeven aannemers op het station actief. Onder aansturing van ProRail wordt zwaar ingezet op intensieve coördinatie tussen de aannemers. Daarnaast is er veelvuldige afstemming tussen ProRail en NS Stations om snel in te kunnen spelen op mogelijk optredende risico's tijdens de bouw. Ook is er afstemming met de verschillende vervoerders om bij het optreden van risico's die invloed hebben op de beschikbare

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1057

sporen, zo snel mogelijk maatregelen te nemen. Dit kan ook van invloed zijn op de dienstregeling. IenW, ProRail en NS (als stationsbeheerder en grootste vervoerder op het station) hebben regulier overleg waarin de planning van de verschillende projecten wordt afgestemd, zodat partijen goed weten wat de risico's zijn en hoe hierop te acteren.

### **Vraag 8**

Waarom zijn de twee bestaande projecten die zijn toegevoegd aan de scope voor een betere beheersing van de raakvlakken niet eerder in de programmascope PHS opgenomen?

### **Antwoord 8**

Dit betreft de projecten Fietsenstalling onder de oostelijke sporen bij Amsterdam Centraal en Wisselverbinding emplacement Eindhoven Oost (Module 5).

Voor de fietsenstalling in Amsterdam is dit gedaan om de beheersbaarheid, en daarmee de kans op het optreden van risico's, te verbeteren. Dit is mede gedaan naar aanleiding van de aanbevelingen van de Auditdienst Rijk (ADR) en de Eigenstandige Control Functie (ECF).

Het project Eindhoven Oost wisselverbinding is in het voorjaar van 2024 aan de scope van PHS toegevoegd. Eerder maakte deze maatregel deel uit van het project Eindhoven – Düsseldorf. In verband met de raakvlakken met PHS is deze scope met bijbehorende middelen toegevoegd aan PHS. Door dit project in de scope en budget van PHS op te nemen is het risico beter beheersbaar.

### **Vraag 9**

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

### **Antwoord 9**

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. Op dit moment is er nog geen conclusie te trekken over welke trajecten de extra treinen later zouden rijden dan dat de extra infrastructuur zou toelaten. IenW gaat tijdig met NS het gesprek aan over de invoeringsdatum van extra treinen als duidelijk is wanneer de diverse infrastructuurmaatregelen gereed zijn.

### **Vraag 10**

Kan schematisch voor de komende jaren worden weergegeven welke grote onderhoudswerkzaamheden op welke trajecten staan gepland en wat de geplande buitendienststellingsperiode hierbij is?

### **Antwoord 10**

De gevraagde schematische informatie staat in het beheerplan van ProRail voor de periode 2024–2025<sup>2</sup> en de daaropvolgende beheerplannen. ProRail legt deze ingewikkelde puzzel altijd twee jaar voorafgaande aan het jaar, maar moet ook rekening houden met onvoorziene omstandigheden. In de beheerplannen en de addenda op de beheerplannen wordt, conform de afspraken die zijn gemaakt n.a.v. de aangenomen motie-Peter de Groot<sup>3</sup>, aangegeven welke werkzaamheden er in de komende periode zijn die een grote impact hebben op de treindienst.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1177

<sup>3</sup> Kamerstuk 35 925 XII, nr. 22

Indien relevant, staan daarin ook de corridors aangegeven van PHS en de projecten die daar grote samenhang mee hebben, zoals Zuidasdok.

**Vraag 11**

Kunt u in volgende voortgangsrapportages concreet afgesproken frequentieverhogingen en voorlopig geplande frequentieverhogingen onderscheiden?

**Antwoord 11**

Zie het antwoord op vraag 9. Via de VGR's zal gerapporteerd (blijven) worden over definitieve afspraken over frequentieverhogingen op de PHS-corridors.

**Vraag 12**

Hoe is «voldoende reizigersvraag» gedefinieerd?

**Antwoord 12**

Er is geen norm van afwijking bepaald wanneer er sprake is van voldoende vervoervraag. Dat hangt ook af van andere factoren zoals de wijze van exploitatie en wellicht optimalisatiemogelijkheden. De PHS-frequentieverhogingen zijn allemaal opgenomen in de HRN-concessie 2025–2033. Eén maal per jaar wordt de vervoervraag per PHS-corridor opgenomen in de VGR (zoals de VGR 11 de ontwikkeling tot en met 2023 aangeeft).

**Vraag 13**

Hoe wordt gecontroleerd of wel of niet sprake is van «onvoldoende reizigersvraag»?

**Antwoord 13**

Zoals aangegeven in antwoord op vraag 12 is er geen norm of omvang bepaald om te bepalen of er wel of niet sprake is van onvoldoende reizigersvraag.

**Vraag 14**

Hoe gaat de NS ervoor zorgen dat er sprake is van «voldoende reizigersvraag»?

**Antwoord 14**

NS kan op basis van marketing en communicatie verbeteringen in de treindienst onder de aandacht brengen. Bijvoorbeeld richting de media, (potentiële) reizigers, werkgevers en andere instanties. Dat is bijna altijd onderdeel van de jaarlijkse dienstregelingswijziging en campagnes die NS voert. Vooral bij grote dienstregelingswijzigingen, zoals het toenemen van het aantal treinen in de komende dienstregeling 2025. NS bevordert ook door commerciële maatregelen (zoals de NS PrijsTijd Deals) de reizigersvraag.

**Vraag 15**

Hoe wordt gecontroleerd of de NS al het mogelijke in het werk heeft gesteld om «voldoende reizigersvraag» te genereren?

**Antwoord 15**

Zie hiervoor het antwoord op vraag 14. IenW heeft regelmatig overleg met NS in het kader van de concessie-overleggen en zal hier aandacht voor vragen, maar het primaat ligt bij de NS gezien de afspraken in de concessie.

**Vraag 16**

Hoe werkt de NS samen met *Mobility-as-a-Service*-dienstverleners (MaaS) om «voldoende reizigersvraag» te genereren?

**Antwoord 16**

NS werkt op dit moment al samen met MaaS aanbieders. In het kader van de HRN-concessie 2025–2033 ontwikkelt NS een samenwerkingsstrategie waarin wordt vastgelegd hoe de samenwerking met derde partijen, waaronder MaaS-dienstverleners, verder vorm krijgt. Ook moet NS onder de nieuwe concessie voldoen aan de MaaS-waardige bestekseisen, die de toegang voor derden tot vervoersbewijzen van NS borgt.

**Vraag 17**

Als het de NS niet lukt om «voldoende reizigersvraag» te genereren en de frequentieverhoging daardoor niet of niet volledig kan worden bereikt, zijn er dan mogelijkheden voor andere vervoerders om op de betreffende trajecten te rijden, zodat de reiziger tóch de mogelijkheid krijgt frequenter te reizen?

**Antwoord 17**

PHS-dienstregelingen zijn integraal opgenomen in de HRN-concessie 2025–2033, omdat PHS de kern is van het samenhangende, nationale spoorwegnet waar het vervoer onder de concessie zich naartoe ontwikkelt. PHS betreft meerdere intensief bereden corridors met een uitstraling naar aanpalende trajecten op die corridor. Tegelijkertijd heeft elke vervoerder het recht om op elk traject capaciteit aan te vragen bij ProRail; waarbij tevens een melding door de vervoerder moet worden gedaan bij de ACM. Over de te volgen procedure bij nieuwe treindiensten in open toegang, is de Kamer eerder per brief geïnformeerd<sup>4</sup>.

ProRail beslist uiteindelijk als onafhankelijk capaciteitsverdelers over de aangevraagde capaciteit. Het besluit capaciteitsverdeling is hierbij van toepassing waarbij het concessievolume prioriteit heeft boven treindiensten aangevraagd onder open toegang.

**Vraag 18**

Kunt u in de volgende voortgangsrapportages weer een uniforme grondslag voor het rapporteren over financiële resultaten hanteren, waarin niet vooruit wordt gelopen op eventuele toekomstige aanvullingen of verlagingen van het budget?

**Antwoord 18**

In de voortgangsrapportage wordt het beeld gegeven van het betreffende halfjaar. Indien nodig worden er – om tot een actueel beeld te komen – in de begeleidende kamerbrief ontwikkelingen meegenomen die zich na de betreffende verslagperiode hebben voorgedaan en die bekend zijn bij de Kamer. Uitgangspunt is en blijft om voor de financiële resultaten één-op-één aan te sluiten bij de cijfers in de begroting, met uitzondering van de IBOI-indexering. Deze uitzondering is noodzakelijk om budget en prognose in hetzelfde actuele prijspeil te kunnen rapporteren en is ook de afgelopen jaren zo gehanteerd (zie ook antwoord 31).

**Vraag 19**

Welke maatregelen neemt u om het resterende potentiële budgettekort te beheersen?

**Antwoord 19**

Zie hiervoor het antwoord op vraag 1.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1134

**Vraag 20**

Zijn er risico's voor het uitvoeren van het PHS-programma doordat de tarieven van treintickets de komende tijd fors stijgen? Zo ja, welke risico's zijn dit?

**Antwoord 20**

Indien de tarieven van NS stijgen, kan dat een negatieve invloed hebben op het aantal reizigers en eventueel de groei daarvan, ook op de diverse PHS-trajecten. Er is echter geen één-op-één relatie te leggen tussen de NS-tarieven en PHS-frequentieverhogingen. De vervoersvraag op de diverse PHS-corridors wordt namelijk door meerdere factoren bepaald; denk bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen rond de corridors en de aantrekkelijkheid van het treinproduct ten opzichte van andere modaliteiten.

**Vraag 21**

Kan een schematisch overzicht gegeven worden van het aantal sein-, wissel- en overwegstoringen over de afgelopen vijf jaar?

**Antwoord 21**

In de onderstaande tabel is een door ProRail gegenereerd overzicht gegeven van het aantal sein- (treindetectie), wissel- en overwegstoringen over de afgelopen vijf jaar:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
wissel	2233	2293	2510	2387	2426	1943
treindetectie	1639	1460	1414	1711	1597	1449
overweg	861	867	867	916	1064	913

\*2024 t/m september

**Vraag 22**

Zijn er met de huidige geplande begroting voor 2025 onderdelen van het PHS-project die niet uitgevoerd kunnen worden of meer vertraging oplopen dan geraamd bij de begroting voor 2024? Zo ja, welke onderdelen betreft dit?

**Antwoord 22**

Nee, op basis van de huidige inzichten is het uitgangspunt nog steeds dat de gehele scope van PHS wordt uitgevoerd met het beschikbare budget. Er is weliswaar een potentieel tekort, maar dat is nog werkbaar bij de fase waarin het programma zit.

**Vraag 23**

Zijn er met de huidige voorziene begroting voor 2026 en verder onderdelen van het PHS-project die niet uitgevoerd kunnen worden of meer vertraging oplopen dan geraamd bij de begroting voor 2024? Zo ja, welke onderdelen betreft dit?

**Antwoord 23**

De ontwikkeling van de planning wordt in de opeenvolgende voortgangsrapportages van PHS aangegeven. Zie verder het antwoord op vraag 22 en vraag 19.

**Vraag 24**

Op welke wijze worden de toekomstig gewenste ontwikkelingen van het internationaal spoorvervoer meegenomen in het PHS-project?

**Antwoord 24**

PHS heeft een bepaalde scope, waarin rekening is gehouden met o.a. de ICE naar Duitsland via de route Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Indien er sprake is van nieuwe ontwikkelingen op internationaal spoorvervoer en meer treinen dan waar in de planuitwerking van PHS rekening mee is gehouden, dan zal dit apart worden onderzocht en beoordeeld. Dit zal namelijk geen onderdeel zijn van de al vastgestelde PHS-scope en -budget.

**Vraag 25**

Welke toekomstig wenselijk geachte ontwikkelingen van het internationaal spoorvervoer zijn met het huidige PHS-project niet mogelijk of risicovol? Welke aanpassingen zijn wenselijk om deze toekomstige internationale verbindingen of capaciteitsuitbreiding op bestaande internationale verbindingen te bewerkstelligen?

**Antwoord 25**

Zie hiervoor het antwoord op vraag 24. De gewenste en reële ontwikkelingen zullen begin 2025 worden aangegeven in de visie internationaal spoorvervoer. Hierin zal ook worden ingegaan op eventuele aanvullende infrastructuuropgaven.

**Vraag 26**

Op welke wijze wordt binnen het PHS-project samengewerkt met de buurlanden bij het verbeteren van grensoverschrijdend spoorvervoer? En welke belemmeringen worden hierbij ervaren?

**Antwoord 26**

Over grensoverschrijdend spoorvervoer heeft IenW separate overleggen met buurlanden. Waar nodig wordt hierbij gekeken naar raakvlakken met PHS (zowel projecten als de beoogde treindienst).

**Vraag 27**

Wat is de huidige inschatting van de gevolgen van schaarste aan personeel op de corridor Den Haag-Rotterdam voor de planning en de hinder voor de reizigers?

**Antwoord 27**

Uitloop tijdens eerdere werkzaamheden werd onder andere veroorzaakt door schaarste aan gespecialiseerd technisch personeel. Dit werd versterkt door gelijktijdige werkzaamheden in Amersfoort die ook extra personeelscapaciteit vroegen. De grootste uitdaging zijn de werkzaamheden die op 12 tot 28 maart 2025 gepland staan. Vooralsnog kan aan de resterende geplande werkzaamheden personele invulling gegeven worden en is het risico beheerst.

**Vraag 28**

Wat is de actuele prognose voor realisatie van de maatregelen rond Amsterdam Centraal en de frequentieverhogingen op het corridor Alkmaar-Amsterdam? Kunt u inmiddels concreter zijn dan «na 2036»?

**Antwoord 28**

De volledige PHS-dienstregeling op de corridor Alkmaar-Amsterdam kan pas gereden worden als het derde perron op Amsterdam Zuid gereed is. Zoals aangegeven in de VGR zijn de maatregelen op Amsterdam Centraal op basis van de huidige planning in 2030 gereed, behalve de laatste stap die afhankelijk is van de oplevering van het project derde perron Amsterdam Zuid.



Het is op dit moment nog niet mogelijk concreter te worden over de periode na 2036, gezien de afhankelijkheid van de voortgang van het project Zuidasdok en het project derde perron Amsterdam Zuid. Wanneer er meer duidelijkheid is, zal dit in de VGR opgenomen worden. Zoals in de VGR benoemd is, wordt er wel onderzoek gedaan of eerdere frequentieverhogingen op de corridor Alkmaar-Amsterdam mogelijk zijn voor 2036.

**Vraag 29**

Welke frequentieverhogingen zijn inmiddels definitief met NS afgesproken? Van welke planning van frequentieverhogingen wordt daarnaast uitgegaan?

**Antwoord 29**

Zie hiervoor het antwoord op vraag 11.

**Vraag 30**

Kan schematisch worden weergegeven wat de planning is van de grootschalige renovatie van Amsterdam Centraal?

**Antwoord 30**

In het onderstaande schema staat de actuele planning weergegeven:

Deterministische planning PHS Amsterdam Centraal				
	2021-2024	2024 - 2029	2029-2030	2030
Vorbereidende werkzaamheden				
Spoorbruggen / perrons, fietsenstalling en Oosttunnel				
Aanpassen spoorreplacements				
Afbouw				

**Vraag 31**

Waarom is de verwachte inflatiecorrectie (IBOI) van € 76,3 miljoen, die pas wordt toegevoegd in de ontwerpbegroting 2025, reeds verwerkt in de cijfers over ultimo verslagperiode (30 juni 2024)? Was het potentieel budgettekort aan het eind van de verslagperiode € 76,3 miljoen hoger dan de gerapporteerde € 380 miljoen?

**Antwoord 31**

De inflatiecijfers zijn bekend in het tweede kwartaal van het jaar en worden dan verwerkt in de kostenprognose van alle projecten van het programma. Om budget en prognose goed en in hetzelfde prijspeil te kunnen vergelijken, wordt ten behoeve van de voortgangsrapportage ook het budget met de voor 30 juni vastgestelde IBOI verhoogd. De verwerking in de begroting kan echter pas bij ontwerpbegroting in september plaatsvinden. Indien de budgettophoging voor prijsstijgingen niet gelijk wordt doorgevoerd met de kostenstijgingen, dan zal het potentieel tekort inderdaad gedurende een verslagperiode tijdelijk hoger zijn.

**Vraag 32**

Vallen de mogelijke kosten voor het versterken van de spoordijken ook onder de post onvoorzien?

**Antwoord 32**

Voor dekking van de kosten voor mogelijke aanvullende maatregelen voor het versterken van de spoordijken op de PHS-corridors is binnen het MIRT-onderdeel Spoorcapaciteit 2030 budget gereserveerd. Daar waar op een traject een PHS-project wordt doorgevoerd is dit – indien van toepassing – wel onderdeel van de maatregelen en kosten en de post onvoorzien van dat project.

**Vraag 33**

Hoe staat het met het onderzoek naar de stabiliteit van de spoordijken? Wanneer wordt het nadere onderzoek opgeleverd?

**Antwoord 33**

Het landelijk onderzoek naar baanstabiliteit gaat de komende periode een nieuwe fase in. In de komende MIRT-brief zal hier op worden ingegaan en wordt aangegeven hoe het vervolg er uit zal zien. De relevante vraagstukken en de eventueel te nemen maatregelen ten aanzien van baanstabiliteit op de PHS-trajecten worden in de VGR opgenomen en zijn onderdeel van de maatregelen Spoorcapaciteit 2030 in het MIRT.

**Vraag 34**

Welke negatieve effecten heeft de wisseling op het Ministerie van de opdrachtgever precies gehad?

**Antwoord 34**

Er was geen sprake van negatieve effecten. Binnen het ministerie is gebruik gemaakt van de aanwezige kennis die relevant is voor PHS (aansturing, financieel, externe overleggen). Daarnaast is door de taken iets anders te verdelen over de aanwezige medewerkers en managers en door het beschikbaar zijn van de vorige programmanager in de tussentijd, de rol als opdrachtgever door het ministerie voor PHS blijvend ingevuld.

**Vraag 35**

Zijn de negatieve effecten van de wisseling van de opdrachtgever op het ministerie inmiddels adequaat opgevangen? Zo ja, hoe is dit precies gedaan? Zo nee, wat gaat het ministerie hieraan concreet doen?

**Antwoord 35**

Zie het antwoord op vraag 34. Inmiddels is de nieuwe programmanager aangesteld.

**Vraag 36**

Kan een nader beeld geschetst worden van de problemen van de capaciteit bij aannemers en bij ProRail? Hoe groot zijn deze tekorten en wat wordt er concreet gedaan om deze tekorten zo goed mogelijk op te vangen en zo mogelijk weg te nemen?

**Antwoord 36**

In het beheerplan 2024–2025 geeft ProRail een schets van de capaciteit in de markt. Door schaarste van zowel materialen, mensen en vanwege prijsstijgingen, staat de spoormarkt onder druk. Een belangrijke uitdaging voor de spoormarkt is ervoor te zorgen dat de sector aantrekkelijk blijft/wordt om in te werken. Een betere spreiding van werkzaamheden over het jaar en het behouden en aantrekken van vakmanschap in de spoorsector heeft in de breedte aandacht en ook prioriteit bij ProRail. Daarnaast geeft ProRail in het Masterplan 2026–2030 concrete handvaten en acties welke in gang zijn gezet op onder meer de tendercapaciteit bij aannemers, capaciteit bij ingenieursbureaus en schaarse monteurs.

Zoals in de VGR vermeld, heeft bij PHS dit capaciteitsprobleem zich vooral gemanifesteerd op de corridor Den Haag – Rotterdam.

**Vraag 37**

Op welke wijze worden de twee adviezen van de Eigenstandige Control Functie (ECF) aan het programma concreet opgepakt?

### **Antwoord 37**

Aan beide adviezen van de ECF ten aanzien van veilig werken bij buitendienststellingen en kwaliteitsmanagement is direct invulling gegeven. In eerste instantie sloeg deze opmerking op een enkele verbetermaatregelen die meer tijd vroeg om op te volgen dan voorzien. Inmiddels zijn deze bevindingen opgelost en afgerond.

### **Vraag 38**

Kan een schematische planning worden gegeven van de werkzaamheden op de Hogesnelheidslijn (HSL) om de problemen die leiden tot tijdelijke snelheidsbeperkingen?

### **Antwoord 38**

Er kan onderscheid gemaakt worden tussen het herstel van betonschade en het herstel van constructiefouten in tien viaducten in de noordsectie van de HSL, tussen de Tunnel Groene Hart en Hoofddorp. Op een deel van deze locaties geldt op dit moment een snelheid van 80 km/u. Na tijdelijk herstel van de betonschade kan de snelheid worden verhoogd naar 120 km/u. Dit herstel is beoogd voor 15 december, zodat per dienstregeling 2025 120 km/u gereden kan worden.<sup>5</sup> Het behalen van deze deadline is, ondanks enkele risico's, nog steeds in zicht. Herstel van de constructiefouten in de viaducten is nodig om de snelheid verder te kunnen verhogen naar 300 km/u. Er moeten nieuwe ontwerpen komen voor de tien viaducten waarin de constructiefouten zijn geconstateerd. De plannen daarvoor betreffen maatwerk en worden op dit moment uitgewerkt. Daarnaast speelt bij het viaduct Zuidweg bij Rijpwetering ook de zettingsproblematiek<sup>6</sup> waarvoor herstelmaatregelen getroffen moeten worden. Herstel van de constructiefouten in de viaducten kan op zijn vroegst plaatsvinden in 2026, volgens de huidige inzichten van ProRail.

### **Vraag 39**

Wat zijn op dit moment de te verwachte kosten van de herstelwerkzaamheden op de HSL die leiden tot de tijdelijke snelheidsbeperkingen? En kan worden weergegeven hoe deze kosten precies gedekt zullen gaan worden?

### **Antwoord 39**

Uw Kamer is eerder geïnformeerd over het totaalbedrag van € 122 mln. dat beschikbaar is gesteld voor het oplossen van de zettingsproblematiek op enkele locaties op de HSL-Zuid.<sup>7</sup> Daarnaast worden de exacte kosten voor het herstel van de betonschade op dit moment bezien. Dekking zal moeten komen uit de reeds beschikbare budgetten voor de HSL-Zuid. Omdat de plannen voor het definitieve herstel van de constructiefouten in de viaducten nog uitgewerkt worden, zijn de te verwachten kosten daarvoor nog niet bekend. Voor deze kosten zijn op dit moment geen middelen gereserveerd.

### **Vraag 40**

Kan schematisch worden weergegeven hoe de eigendomsverhoudingen en de aansprakelijkheid voor de HSL precies geregeld is?

### **Antwoord 40**

Tijdens het CD Spoor van 12 september jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 1214) is toegezegd de Tweede Kamer, zodra het juridisch gezien mogelijk is, te informeren over de aanbesteding bij HSL-Zuid en wat daarbij de rol van de Staat was. De Staat heeft toentertijd de contracten gesloten met de

<sup>5</sup> De snelheidsverhoging geldt ook voor viaduct Zuidweg bij Rijpwetering.

<sup>6</sup> Zettingen zijn horizontale en/of verticale verplaatsingen van de baan- en spoorligging.

<sup>7</sup> Kamerstukken II, 2023–2024, 22 026, nr. 524 d.d. 22 juli 2024.

aannemerscombinaties en is dus contractpartner. Aansprakelijkheid van partijen wordt nader onderzocht. Omdat dit kan leiden tot juridische procedures, kunnen hier nu geen uitspraken over worden gedaan. Zodra het juridisch gezien mogelijk is, zal de Tweede Kamer hierover nader worden geïnformeerd.

**Vraag 41**

Hoe staat het met de aanpak van de problemen op de HSL?

**Antwoord 41**

Zie de beantwoording van vraag 38.