

2015Z19877

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de herijking van de spoorbudgetten* (ingezonden 27 oktober 2015).

Vraag 1

Wat is de status van het «IenM voorstel maatregelenpakket herijking» dat u naar de Kamer heeft gestuurd?¹ Hoe moet deze lijst geduid worden? Is dit de lijst die tijdens de landelijke spoorafel op 2 oktober 2015 is besproken? Is dit de groslijst waarbinnen nog geprioriteerd is? Zo ja, wat zijn de werkelijke regionale prioritaire projecten die in dit traject zijn ingebracht? Kunt u bevestigen dat het «IenM voorstel maatregelenpakket herijking» slechts nog een voorstel is, dat over de herijking dus nog geen beslissingen genomen zijn, dat van onomkeerbare stappen geen sprake is en dat dus alle ruimte bestaat om tot aanpassing van de in dat «voorstel» opgenomen voorstellen af te wijken en daarover eerst met de Kamer te overleggen?

Vraag 2

Bent u bereid om uw eerdere oordelen over het regionaliseren van lijnen te heroverwegen en daar alsnog toe over te gaan om zo de «budgetspanning» te verminderen en extra middelen te creëren?

Vraag 3

Is ingeschat welke effecten het niet overnemen van voorstellen van regionale vervoerders en overheden voor investeringen in spoorinfrastructuur heeft op de onderlinge relaties tussen partijen, die geacht worden samen te werken met elkaar en met u en het vertrouwen, dat voor die samenwerking noodzakelijk is? Acht u het risico reëel, dat partijen zich niet serieus genomen voelen en om die reden wellicht niet meer bereid zijn om deel te nemen aan de Spoor- en OV-tafels? Wat bent u voornemens om hiertegen te ondernemen?

Vraag 4

Kunt u per door de regionale overheden voorgestelde, maar afgewezen, voorstel/maatregel uiteenzetten welke effecten het niet uitvoeren van de door de regio voorgestelde maatregelen heeft op de kwaliteit van het totale openbaar vervoer in Nederland (inclusief de gevolgen voor reizigers die van deur tot deur reizen en daarbij vanuit of naar de regio reizen)?

¹ Naar aanleiding van Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 342

Vraag 5

Klopt het beeld dat het merendeel van de voorgenomen investeringen ten gunste van het hoofdrailnet (HRN) gedaan wordt (bijvoorbeeld investeringen in het European Real Traffic Management System (ERTMS) of het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)), terwijl de kosten wel (min of meer) gelijkmatig verdeeld worden over het land en niet naar rato van de investeringsvoordelen worden toegerekend? Is de balans tussen kosten en baten voor het HRN dus niet scheef ten opzichte van de verschillende regionale openbaar vervoerverbindingen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Vraag 6

Hoeveel van de 167 miljoen euro die nog beschikbaar is in de herijking spoor wordt nu daadwerkelijk toebedeeld aan projecten die door de vijf regio's zijn ingediend (gespecificeerd per regio)?

Vraag 7

Kunt u gedetailleerd uiteenzetten welke criteria gebruikt zijn bij de beoordeling van projecten ten behoeve van de herijking, uitgesplitst naar projecten waarom NS en ProRail verzocht hebben en projecten die vanuit de regio's zijn aangedragen? Kunt u daarbij ook op gedetailleerde wijze aangeven:

1. welke factoren bij de weging meegenomen zijn,
2. hoe die factoren gewogen zijn (welk relatief gewicht, welke kwantitatieve factor of factoren, norm of normen en criterium of criteria zijn toegepast), welke categorieën projecten onderscheiden zijn en welke elementen per project zijn meegewogen? Weegt bijvoorbeeld een project in Doetinchem net zo zwaar mee als eenzelfde of vergelijkbaar project in de Randstad? Met andere woorden: op welke wijze is de score per project bepaald, welke kwantitatieve formule lag daaraan ten grondslag en hoe zijn de projecten met gelijke scores tegen elkaar afgewogen?
3. of er nog een verschil in wegingsfactoren gehanteerd is bij de beoordeling van regionale projecten, tegenover projecten die met het HRN samenhangen?

Vraag 8

Zijn de regionale cofinanciering en andere financieringsbronnen meegenomen in de lijst die u naar de Kamer heeft gestuurd?

Vraag 9

Klopt het dat in de lijst die u naar de Kamer heeft gestuurd nog wordt uitgegaan van de oude, duurdere variant van de Valleilijn en niet het huidige goedkopere voorstel is meegenomen? Is er bij de regionale overheden en vervoerders draagvlak voor de in de tabel beschreven verdeling?

Vraag 10

Is het bedrag van 61 miljoen euro, dat in tabel 1 op pagina 3 van het «lenM voorstel maatregelenpakket herijking» is opgenomen voor grensoverschrijdend spoor, reeds geoormerkt? Zo ja, welk bedrag is hierin opgenomen om de benodigde infrastructurele maatregelen te nemen om de intercivityverbinding Eindhoven–Heerlen–Aken–Keulen tot stand te brengen?

Vraag 11

Hoeveel aanvragen voor nieuwe stations zijn in 2015 ingediend? Hoeveel worden er de komende vijf jaar verwacht? Hoe verhoudt het in tabel 4 op pagina 5 opgenomen budget van 17 miljoen euro voor toekomstige nieuwe stations zich tot de realisatie van de gezamenlijke ambities in de Lange Termijn Spooragenda?

Vraag 12

Hoe is het bedrag van 12 miljoen euro in de tabel op pagina 6 bij de post «Verhogen zichtbaarheid regionale vervoerders op stations» opgebouwd? Is dit ook met de regionale vervoerders afgestemd? Is er draagvlak om een dergelijk bedrag hieraan te spenderen?

Vraag 13

Kunt u bevestigen dat de posten op pagina 6 van het rapport «IenM voorstel maatregelenpakket herijking» feitelijk extra kosten zijn, die gemaakt worden voor het project PHS? Zo ja, waarom is dat niet helder verwoord in de tabel? Zo nee, hoe typeert u deze kosten dan?

Vraag 14

Kunt u een gedetailleerde, inzichtelijke onderbouwing verstrekken van de kosten die op pagina 6 ingeschat worden voor elk van de volgende genoemde projecten, en aangeven hoe de genoemde bedragen zijn opgebouwd?

- Be- en bijsturing toekomst (30 miljoen euro),
- Meer ten behoeve van dienstregeling 2018 op corridor Amsterdam–Eindhoven (45 miljoen euro)
- Opvang autonome groei en extra opstelcapaciteit (45 miljoen euro)
- Aanpak volgende corridors en volgende tranche opstelcapaciteit (32 miljoen euro).

Kunt u daarbij tevens (zowel in procenten als in absolute getallen) per project aangeven met welke onzekerheden en bijbehorende marges gerekend is en of de hierboven genoemde kosten per project inclusief of exclusief BTW zijn weergegeven?

Vraag 15

Klopt het dat verplichte en preferente programma's (zoals PHS, ERTMS, Overwegen) geen onderdeel uit zouden maken van de herijking? Is het correct dat met de regionale overheden en de regionale vervoerders is afgesproken, onder meer tijdens de spoor- en OV-tafels, dat er geen gelden uit de herijking onttrokken zouden worden ten behoeve van het PHS-project?

Vraag 16

Deelt u de opvatting dat het, vanwege de langjarige aard van het PHS-project, niet per sé nodig is om die PHS-middelen nu ten laste van het herijkingsbudget te brengen, waarmee feitelijk alle ruimte voor andere projecten nu reeds opgesoupeerd wordt, maar dat die middelen net zo goed later in het traject alsnog gebudgetteerd en opgevoerd kunnen worden? Om zo de kosten niet uit de kop, maar uit de staart te pakken?

Vraag 17

Bent u bereid om een uitvoeringsmix tussen PHS en het regionaal openbaar vervoer te realiseren, om zo de beschikbare ruimte van 167 miljoen euro anders te verdelen en de meest dringende knelpunten in het regionaal openbaar vervoer alsnog op te lossen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Vraag 18

Acht u het zinvol om ten aanzien van het PHS-project eerst de A2-corridor af te ronden en daarna pas op de plaats te maken, om met de daarmee opgedane ervaringen de uitvoerbaarheid en de vervoerskundige waarde opnieuw te toetsen en te evalueren en Netwerk Nederland eerst af te ronden, voordat andere corridors opgepakt worden? Bent u bereid om die optie te overwegen, en zo te voorkomen dat een route gevolgd wordt waarvan mogelijk achteraf komt vast te staan dat de kosten en besteding van publieke middelen niet opwegen tegen de baten?

Vraag 19

Hoe beoordeelt u de opinie uit de sector, dat PHS mogelijk een overwaarding is of zal blijken te zijn van het intercitynet, en tegelijkertijd een degradatie van het sprinter- en regionale net? Neemt u door het PHS-project door te voeren en in dat verband nu (al) extra kosten te accepteren die buiten het PHS-project vallen en daarom ten laste van de herijkingsbudgetten vallen, niet het risico dat die onevenredigheid nog duidelijker wordt, zonder dat de extra intercityinzet op basis van PHS is geëvalueerd? Met andere woorden: zou het niet beter zijn om te faseren door de A2-corridor eerst af te ronden, daarna dat te evalueren op gebleken uitvoerbaarheid, wenselijkheid en vervoerskundige meerwaarde, en pas daarna verdere beslissingen nemen over de uitvoering van de rest van het project?

Vraag 20

Bent u bereid om daarover het overleg aan te gaan via de spoortafels en daarbij niet alleen met NS en ProRail, maar ook met de regionale overheden en de regionale vervoerders in overleg te treden, zodat alle belangen worden meegewogen en een integrale weging van die belangen op nationale schaal verzekerd is?

Vraag 21

Zo ja, bent u bereid om op een zo kort mogelijke termijn met de regionale overheden en de regionale vervoerders te overleggen om de herijkingsvoorstellen alsnog zo aan te passen, dat een uitvoeringsmix ontstaat waarbinnen de uitvoering van PHS en de uitvoering van de meest urgente knelpunten bij de regionale spoortrajecten hand in hand gaan? Zo nee, waarom niet?

Vraag 22

Deelt u de mening van de regionale overheden en regionale vervoerders dat ProRail bij projecten ten onrechte de nieuwbouwnormen hanteert, ook als het gaat om aanpassing van bestaande infrastructuur, terwijl bij verbetering en revisie ook uitgegaan kan worden van de bestaande, functionerende infrastructuur en de daarvoor regulier geldende normen? Heeft u zich in dit aspect verdiept voordat u uw voorstellen voor de herijkingsbudgetten openbaar maakte en heeft u daarover inhoudelijk en gedetailleerd overleg gevoerd met NS, ProRail en de regionale vervoerders? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe is het verloop van dat overleg geweest?

Vraag 23

Is het volgens u juist, dat met de toepassing van deze normen voor nieuwbouw op gereviseerde infrastructuur, de kosten van ProRail veel hoger uitvallen dan wanneer de reguliere normen voor aanpassing aangehouden zouden worden? Tot welk percentage kostenbesparing zou het toepassen van de reguliere normen voor aanpassing van infrastructuur (in plaats van de toepassing van normen voor nieuwbouw) kunnen leiden?

Vraag 24

Is het waar dat bij de aanleg van nieuwe stations op enkelsporige baanvakken een flankbeveiliging geëist wordt? Waarom is dat het geval, nu vrijwel al deze baanvakken voorzien zijn van Automatische Treinbeïnvloeding Nieuwe Generatie (ATB NG), zodat wegrijden op onveilig sein onmogelijk is? Wat is het effect van deze eis op de kosten van de bouw van een nieuw station?

Vraag 25

Welke meerkosten veroorzaakt de flankbeveiliging gemiddeld voor een project, in absolute en relatieve zin? Kunt u een praktijkvoorbeeld geven?

Vraag 26

Met welke onzekerheidsmarges wordt door ProRail gerekend bij de begroting van projecten? Is het waar dat gerekend wordt met een onzekerheidsmarge van ongeveer 40%? Zo ja, deelt u de opvatting dat 40% een wel erg ruime marge is? Deelt u de opvatting dat een te grote onzekerheidsmarge een te groot beslag legt op middelen die anders beschikbaar zouden zijn voor andere projecten? Kunt u uw standpunt in dezen toelichten?

Vraag 27

Klopt het dat dit bijvoorbeeld het geval was bij de doorgaande treindienst Arnhem–Tiel die begroot werd op 35 miljoen euro, maar uiteindelijk uitvoerbaar bleek voor € 700.000,-, of bij de elektrificatie van het traject Zwolle–Wierden, dat begroot werd op 1 miljoen euro per kilometer, maar uiteindelijk uitvoerbaar bleek voor € 800.000,- per kilometer? Hoe beoordeelt u die verschillen?

Vraag 28

Op welke wijze worden dit soort ervaringsgegevens meegenomen en doorvertaald naar begrotingen voor de toekomst? Op welke wijze zijn zij verwerkt in de getallen zoals die nu uit de voorstellen voor het herijkingsbudget blijken?