

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

342

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de herijking van de spoorbudgetten en de gevolgen hiervan voor de regio's en voor het programma hoogfrequent spoorvervoer* (ingezonden 23 september 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 oktober 2015).

Vraag 1

Kent u het bericht «Gelderland woedend: Mansveld veegt verbetering Gelders spoor van tafel» en «Provincies moeten bloeden voor tekort ProRail»?^{1 2}

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Kunt u de Kamer zo spoedig mogelijk een overzicht sturen van alle door de provincies en vervoerders ingediende wensen voor de herijking inclusief een inschatting van de kosten van deze wensen?

Antwoord 2

Bijgevoegd treft u twee overzichten aan van de ingediende maatregelen en projecten. In de twee overzichten is aangegeven welke mogelijke investeringen met het betreffende voorstel volgens de indieners gemeoid zijn. De aangegeven investeringskosten per ingediend project betreffen indicaties, omdat de ingediende voorstellen in uiteenlopende fases van planvorming, onderbouwing en uitwerking zijn.

Vraag 3

Klopt het dat door de tegenvallers bij ProRail en door risicoreserveringen van de in totaal circa 900 miljoen euro investeringsruimte voor het spoor tot 2028 nog slechts 9 miljoen euro vrije ruimte resteert?

¹ Persbericht provincie Gelderland, 18 september 2015, <http://www.gelderland.nl/4/actueel/Nieuws/Gelderland-woedend-Mansveld-veegt-verbetering-Gelders-spoor-van-tafel.html>

² 1Limburg.nl, 22 september 2015, <http://www.1limburg.nl/provincies-moeten-bloeden-voor-tekort-prorail>

Antwoord 3

Mogelijk wordt hier bedoeld de budgettaire spanning op beheer, onderhoud en vervanging (€ 475 mln.). Dit is overigens geen tegenvaller en gaat ook niet ten koste van de beschikbare middelen voor de herijking. Hier worden kostenbesparende maatregelen tegenovergesteld. Hierover bent u op 15 september 2015 per brief geïnformeerd (Kamerstuk 29 984, nr. 621). Gedurende het proces is met alle betrokken partijen aan de OV en Spoortafels alsook met de Tweede Kamer steeds besproken dat voor de herijking beperkte middelen beschikbaar zijn. Daarbij was al rekening gehouden met een risicoreservering voor de beheer en onderhoudsmiddelen van € 400 mln. De recente PwC-audit bevestigt dat het verstandig is om voor het spooronderhoud in de periode 2018 tot en met 2028 een risicoreservering aan te houden.

De vrije investeringsruimte Spoor van € 906 mln. is zoals aangegeven in de begroting 2016 (artikel 13.08) in hoofdzaak bestemd voor het dekken van prijsbijstellingen, risico's voor beheer en onderhoud en reserveringen van kosten bij lopende projecten.

Op dit moment is er in totaal nog € 9 mln. aan vrije investeringsruimte spoor over die anders kan worden ingezet. Hierbij geldt de kanttekening dat dit huidige inzichten betreft. Nieuwe risico's en omstandigheden kunnen zowel een positief als negatief effect hebben op de vrije investeringsruimte spoor.

Vraag 4

Klopt het dat er voor miljarden aan wensen is neergelegd en u slechts 167 miljoen euro beschikbaar heeft en dat dit bedrag naast de vrije investeringsruimte spoor van 9 miljoen euro is opgebouwd uit het benutten van vrije investeringsruimte regionaal/lokaal, het programma kleine functiewijzigingen en het programma kleine stations?

Antwoord 4

Het klopt dat er door landsdelen, NS en ProRail een groot aantal wensen en ambities is neergelegd. De projecten die door de indieners zijn aangemerkt als prioritair voor de korte en middellange termijn hebben een gezamenlijke waarde van ten minste € 1,6 miljard tot € 2,4 miljard. Dit is een gevolg van de uiteenlopende kosteninschattingen per maatregel die door de indieners zijn aangeleverd. Deze ingediende wensen zijn nieuwe voorstellen boven op de verschillende projecten die reeds onderdeel zijn van het huidige investeringspakket spoor van € 11,1 miljard.

Voor het beschikbare bedrag, de herkomst en aanwending daarvan verwijs ik u naar het voorstel dat nog onderwerp is van gesprek aan de bestuurlijke overleggen MIRT (zie bijlage)³. De uitkomsten van de MIRT-overleggen worden via de gebruikelijke MIRT-cyclus aan uw Kamer voorgelegd.

Vraag 5

Klopt het dat u de genoemde 167 miljoen euro grotendeels wilt besteden aan extra geld voor de Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)-corridor A2 Amsterdam–Eindhoven, voor besturing en bijsturing van ProRail, voor het voldoen aan arbonormen op emplacementen en aan enkele Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)-projecten en dat voor de regio's slechts 2,6 miljoen euro studiegeld resteert en 12 miljoen euro voor «wayfinding» op de stations?

Antwoord 5

Zie antwoord op vraag 4.

Vraag 6

Klopt het dat u geen geld meer beschikbaar stelt voor de kwartierdienst op de Valleilijn en voor een volgende fase investeringen op de veel geplaagde spoorlijn Arnhem-Winterswijk?

Klopt het dat u in totaal slechts 200.000 euro beschikbaar heeft voor studies voor Oost-Nederland maar geen geld hebt voor realisatie van deze studies?

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Antwoord 6
Zie antwoord op vraag 4.

Vraag 7
Deelt u de mening dat er geen sprake mag zijn van «A-reizigers» in de Randstad en «B-reizigers» in de regio's daarbuiten? Waaruit blijkt dit in uw voorstellen voor de herijking voor investeringen en spooronderhoud tot 2028?

Antwoord 7
Er is maar één reiziger relevant en dat is de reiziger die gebruik maakt van het OV, ongeacht waar. Die reiziger heeft recht op een goed en betrouwbaar OV dat hem of haar op een snelle manier van deur tot deur brengt. Uitgangspunt bij de herijking is dat voor zoveel mogelijk reizigers een merkbare verbetering wordt bereikt.

Vraag 8
Betekent het benutten van het Programma kleine stations voor de herijking dat er stationsprojecten tot 2028 worden geschrapt? Kunt u aangeven welke stations tot 2028 nog worden gerealiseerd en welke stationsprojecten niet doorgaan?

Antwoord 8
Zie antwoord op vraag 4.

Vraag 9
Kunt u aangeven wat concreet de gevolgen zijn van uw herijking voor de projecten voor grensoverschrijdend spoor vanuit Groningen en Limburg waarvoor net EU-subsidies zijn toegekend voor onderzoeken? Betekent dit dat u tot 2028 geen geld heeft voor deze projecten en dat hierdoor deze projecten alleen kunnen worden gerealiseerd indien de regio's het volledig zelf financieren? Zo ja, hoe kunt u dit verantwoorden aangezien u zelf deze subsidieverzoeken heeft gesteund?⁴

Antwoord 9
Zie antwoord op vraag 4.

Vraag 10
Klopt het dat er ook nog tekorten zijn voor de andere drie PHS-corridors zodat ook deze voor 2028 niet volledig kunnen worden gerealiseerd? Hoe groot zijn de financiële tekorten op PHS-corridors die niet worden gedekt door de herijking? Kunt u een indicatie geven van de gevolgen hiervan voor de door u voorgestelde PHS-dienstregeling?

Antwoord 10
Wat betreft PHS is er – zoals aangegeven in de begroting 2016- sprake van extra spanning op het PHS budget als gevolg van het afschaffen van de leenfaciliteit. Tevens is er sprake van eerder ingeboekte bezuinigingen op PHS (door vorige kabinetten), die in de diverse voortgangsrapportages van PHS zijn gemeld. In de komende voortgangsrapportage van november (VGR-11) van PHS zal het totale beeld worden geschetst. Over de gevolgen voor de PHS-dienstregeling is nu geen uitspraak te doen, omdat de dienstregeling door een groot aantal factoren wordt bepaald, waaronder de beschikbaarheid van PHS-infrastructuur.

Vraag 11
Kunt u dit uitleggen aan de reiziger die eerder al geconfronteerd is met uitstel van de realisatie van PHS van 2020 tot 2028 en nu nog jaren moet wachten op hoogfrequent spoorvervoer in de Randstad, terwijl deze zelfde reiziger wel ziet dat voor miljarden euro's de snelwegen rond de vier grote steden worden verdubbeld?

⁴ OVPro.nl, 1 juli 2015, <http://www.ovpro.nl/trein/2015/07/01/miljoenen-eu-geld-voor-verbetering-grensoverschrijdend-spoor/>

Antwoord 11

Met het PHS- pakket en de andere investeringen in het spoor die in het MIRT zijn opgenomen, worden de maatregelen genomen die nodig zijn om te verwachte vervoergroei in de Randstad op te kunnen vangen en de frequenties van het spoor stap voor te stap te verhogen.