

Vergaderjaar 2022–2023

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 115

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 oktober 2022

Bijgaand bied ik u de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de eerste helft 2022 aan. Dit is de zevende voortgangsrapportage (VGR7) gebaseerd op de basisrapportage die op 26 april 2019 aan uw Kamer is aangeboden (Kamerstuk 32 404, nr. 92).

PHS heeft tot doel op zes reizigerscorridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor. Het programma is in volle realisatie. De extra capaciteit die de komende jaren stap voor stap beschikbaar komt, is van groot belang om de reizigers en het goederenvervoer ook in de toekomst te kunnen accommoderen. PHS legt ook de basis voor de ontsluiting van de 17 woningbouwgebieden en de doorontwikkeling naar het Toekomstbeeld OV. Zoals eerder aangegeven¹ blijft de uitrol van PHS noodzakelijk om de reizigersgroei, die na de coronacrisis weer verwacht wordt op te kunnen vangen.

Relevante ontwikkelingen

Het programma is in volle realisatie en in deze verslagperiode zijn er verdere stappen gezet. Op 19 september jl. heb ik zelf het startschot gegeven voor de verbouwing Amsterdam Centraal. In de verslagperiode zijn werkzaamheden bij Rijswijk-Rotterdam, Spoorzone Ede en het Amsterdams havengebied voortgezet en is er weer een transferproject afgerond: Amsterdam Amstel. Dit voorjaar heeft de zitting plaatsgevonden bij de Raad van State over het Tracébesluit Meteren-Boxtel. Ook is het Tracébesluit PHS Nijmegen gepubliceerd. Helaas treft de afschaling bij NS ook de tienminuten treinen van PHS. In juni zijn de treinen tussen Arnhem, Schiphol en Rotterdam teruggegaan in frequentie en dit lijkt zich door te zetten in 2023. De frequentie tussen Amsterdam en Eindhoven is in september ook teruggegaan van 6 naar 4, maar dit wordt op basis van de huidige inzichten in december 2022 weer opgevoerd.

¹ Kamerstuk 32 404, nr. 101.

Deze voortgangsrapportage (VGR) geeft inzicht in de uitdagingen en risico's die zich in dit omvangrijke programma voordoen. Het beeld is ten opzichte van de vorige VGR niet wezenlijk anders, maar de verwachtingen zijn als gevolg van algemene kostenstijgingen en de impact van de oorlog in Oekraïne zeer onzeker geworden.

Internationale treinen naar UK op Amsterdam Centraal

Tijdens de verbouwing van Amsterdam Centraal voor PHS kunnen de huidige, tijdelijke, security- en paspoortfaciliteiten voor treinen naar Londen niet gehandhaafd blijven. Ik hecht groot belang aan internationale treinen als alternatief voor de luchtvaart op korte afstand en vind een langdurig niet beveiligd vertrek van treinen naar het Verenigd Koninkrijk dan ook niet acceptabel. Daarom heb ik u in het commissiedebat spoor op 9 juni 2022 (Kamerstukken 29 984, 33 652 en 32 401, nr. 991) toegezegd dat ik op zoek ben naar een oplossing voor deze faciliteiten. Deze zomer is door NS, ProRail, gemeente Amsterdam en veel andere betrokken heel hard gewerkt om de mogelijkheden verder uit te werken, waarvoor ik mijn dank wil uitspreken.

Uit de onderzoeken blijkt dat er mogelijkheden zijn voor nieuwe voorzieningen op Amsterdam Centraal, maar tegelijkertijd is de situatie tijdens de grootschalige verbouwing van het station complex en de ruimte op het station beperkt en moeten de risico's op het PHS-project goed in beeld worden gebracht. Dit vraagt de komende weken nog om nadere uitwerking, en om onderlinge afspraken hoe we omgaan met de risico's tijdens de verbouwing. Ik heb er vertrouwen in dat we hier de komende weken in goede samenwerking uit komen en verwacht dan ook uw Kamer later in oktober 2022 te informeren over de uitkomsten.

Baanstabiliteit Delft Campus – Schiedam

De afgelopen periode is door ProRail gekeken naar de baanstabiliteit tussen Delft Campus en Schiedam, zoals in de vorige VGR aangekondigd. Gebleken is dat de baanstabiliteit structureel versterkt kan worden met steunbermen. Dit is zoveel mogelijk no-regret met het oog op de capaciteitsuitbreiding voorzien in Groeifondspropositie Oude Lijn. Ik zie af van een alternatief met versterking door damwanden omdat deze maatregel relatief duur en minder duurzaam is. Er wordt in de tweede helft van 2022 een planuitwerking gestart om ontwerp, planning en kosten scherp te krijgen. Parallel hieraan onderzoek ik de komende tijd de mogelijkheden van financiering voor de steunbermen binnen de bredere financiële kaders. De financiering ontbreekt nu nog.

De versterking met steunbermen is niet op tijd gereed om vanaf eind 2024 een 5de en 6de sprinter te laten rijden tussen Den Haag en Rotterdam. Daarom wordt door NS en ProRail parallel gekeken naar een tijdelijke oplossing in de dienstregeling, zodat de extra sprinters wel al kunnen rijden als eind 2024 de PHS-infrastructuur gereedkomt op deze corridor. Via de voortgangsrapportages van PHS worden deze ontwikkelingen nauwlettend gevolgd.

Financiële stand van zaken

Het potentieel tekort en het risicobeeld kenden de afgelopen VGR-en steeds een redelijk vergelijkbare omvang. De financiële vooruitzichten zullen naar verwachting de komende periode echter verslechteren. De omvang van de te verwachten stijging van het potentieel tekort is nu niet goed in te schatten. De impact laat zich pas in de volgende VGR ten volle zien als prijsontwikkeling en indexatie van het budget meer duidelijkheid

geven. Overigens gaat het hierbij niet alleen om prijsstijgingen, maar blijkt ook de beschikbaarheid van materialen en personeel knelpunt voor de uitvoering te zijn. Ik monitor dit met ProRail zeer actief en verwacht bij de VGR9 een duidelijker beeld te kunnen geven.

Het potentieel tekort is de afgelopen periode licht toegenomen van € 200,4 mln in de vorige VGR6 naar € 205,7 mln. in de huidige VGR. De diverse ontwikkelingen die dit beeld hebben bepaald staan in de VGR nader toelicht. Voor een completer beeld van de financiële ontwikkelingen wordt ook gekeken naar het risicobeeld en de exogene risico's. Tegenover het potentieel tekort van bijna € 206 mln. en de nu geschatte omvang van de exogene risico's van ca. € 291 mln. die mogelijk ten laste van PHS komen, staat een risicoreservering binnen het Infrastructuurfonds van € 250 mln.

De omvang van de exogene risico's is in deze periode toegenomen door de ontwikkelingen bij baanstabieleit, met name op het deel Delft Campus Zuid-Schiedam.

Omdat de prijsontwikkeling pas in de komende perioden zichtbaar wordt, wacht ik dit eerst af voordat ik besluiten ga nemen over de beperking van het potentieel tekort, waarbij ik blijf inzetten op het behoud van doelstellingen van PHS en het beheersbaar houden van het tekort.

Tot slot

De uitvoering van PHS gaat onverminderd door en via een stapsgewijze verhoging van de treinfrequenties wordt de voorziene vervoersvraag in goede banen geleid. Ondanks de huidige afschalingen door NS blijf ik onverminderd sturen op tijdig realiseren van PHS-maatregelen. Zo zijn we voorbereid op de verwachte verdere verbeteringen van de vervoersvraag op het spoor.

Samen met ProRail en NS ben ik alle voorbereidingen aan het treffen om eind 2024 meer treinen te laten rijden in Brabant en de Zuidvleugel waar een forse woningbouwopgave ligt. Extra intercity's tussen Breda en Eindhoven en 10-minutensprinters tussen Den Haag en Rotterdam zijn een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de reiziger en geven de ontsluiting van woningbouwlocaties daar een impuls. De tijdige ingebruikname van deze productstappen kent forse uitdagingen, maar met de partners wordt alles op alles gezet om deze belangrijke mijlpalen te halen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen