

Vergaderjaar 2021–2022

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 113

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 april 2022

Bijgaand bied ik u de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de tweede helft 2021 aan¹. Dit is de zesde voortgangsrapportage (VGR6) gebaseerd op de basisrapportage² uit 2019.

PHS heeft tot doel op zes reizigerscorridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor te creëren. PHS legt de basis voor verdere stappen na PHS in het kader van het Toekomstbeeld OV en is een essentieel onderdeel van een toekomstbestendig spoorstelsel zoals benoemd in de brief³ over de uitwerking van het Coalitieakkoord (Kamerstuk 35 788, nr. 77). Zoals eerder aangegeven⁴ blijft de uitrol van PHS noodzakelijk om de reizigersgroei op te kunnen vangen die na de coronacrisis weer verwacht wordt.

Relevante ontwikkelingen

Het programma is in volle realisatie en in deze verslagperiode zijn er verdere stappen gezet. Op 24 maart jongstleden heb ik het uitgebreide station Geldermalsen geopend. Eind 2021 is op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen de tien-minuten trein succesvol ingevoerd. Deze trein rijdt vanaf Arnhem via Schiphol door naar Rotterdam. Ook is de sprinter tussen Rotterdam en Dordrecht elke tien minuten gaan rijden. Hiermee is het aantal treinen en het comfort voor de reizigers verder vergroot.

Ondanks de corona beperkingen is de afgelopen periode goed doorgevoerd. Zo zijn er in het afgelopen half jaar realisatiebesluiten voor het project Den Bosch – Vught en voor de geluidsschermen Bloemendalerpolder in Weesp genomen. Zichtbaar is de ingebruikname eind 2021 van

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Kamerstuk 32 404, nr. 92

³ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 78

⁴ Kamerstuk 32 404, nr. 101

het station Delft Campus; dit is het eerste energie neutrale station in Nederland. Verder zijn de verbeteringen van het station, spoor en de aanpak van overwegen door het project Spooromgeving Geldermalsen in gebruik genomen.

Naast mooie resultaten geeft deze VGR6 ook inzicht in de uitdagingen en risico's die zich in dit omvangrijke programma voordoen. Het beeld is qua uitdagingen en risico's vergelijkbaar met de vorige VGR5, al neemt de omvang van exogene risico's toe. Deze risico's kunnen buiten het programma optreden. Ze hebben wel invloed op PHS, maar kunnen niet binnen het programma opgelost worden.

Knelpunten in de baanstabieleit op het traject Delft Campus-Schiedam maken de 5^e en 6^e sprinter per uur tussen Rotterdam en Den Haag eind 2024 (met de dienstregeling 2025) onzeker. Dit wordt door ProRail verder uitgewerkt. Als er maatregelen aan de baan moeten worden uitgevoerd dan zal dit aanzienlijke investeringen met zich mee brengen. Ik ben met ProRail en NS ook naar andere opties aan het kijken. Ik verwacht in de eerste helft van 2022 een besluit t.a.v. scope, planning, kosten en financiering te kunnen nemen. Vooralsnog houd ik vast aan de invoering van de extra sprinters eind 2024 op deze drukke corridor waarlangs ook woningbouw is voorzien.

Op de corridors Breda – Eindhoven en Alkmaar – Amsterdam blijken nieuwe inzichten ten aanzien van de maatregelen voor overwegveiligheid, risico's te geven voor de voorziene frequentieverhoging. Ik werk samen met ProRail en regionale partijen aan de beheersing van deze risico's. De eerste helft van 2022 brengt ProRail resterende knelpunten voor de 3^e en 4^e intercity tussen Breda-Eindhoven in kaart voor eind 2024 (dienstregeling 2025). In Noord-Holland start ProRail een onderzoek over de overweg Beverwijkerstraatweg in Castricum.

Analyse consequenties vertraging Zuidasdok

ProRail en NS hebben in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de consequenties van de vertraging van Amsterdam Zuidasdok (oplevering 2032–2036) onderzocht⁵. Door de latere oplevering van Zuidasdok en het derde perron bij Amsterdam Zuid kan PHS Amsterdam Centraal niet in een keer afgebouwd worden. Dit heeft gevolgen voor de treindienst in en rond Amsterdam omdat de stations Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal voor een belangrijk deel van het treinverkeer complementair zijn. De latere oplevering van Zuidasdok en derde perron betekent dan dat er onvoldoende capaciteit is voor de treindienst tussen Amsterdam en Alkmaar die met PHS-maatregelen is voorzien (6 intercity's en 6 sprinters per uur). De analyse van ProRail en NS, geeft aan wat er wel mogelijk is als de maatregelen Zuidasdok en het vervolgproject derde perron Amsterdam Zuid nog niet beschikbaar zijn.

Uit de analyse blijkt dat twee belangrijke productstappen mogelijk blijven. Eind 2024 kunnen de treinen die over de HSL rijden naar Zwolle doorrijden, gecombineerd met de invoering van de Airportsprinter eind 2024 van en naar Schiphol. Eind 2029 is dan ook de hoogfrequente dienstregeling naar Amsterdam vanuit Almere en Lelystad mogelijk. Op de corridor Amsterdam-Alkmaar zijn 6 intercity's en 6 sprinters nog niet mogelijk door de vertraging. Ik onderzoek welke maatregelen nodig zijn voor een tussenstap in de vorm van alleen extra intercity's.

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Zoals toegezegd in het verslag van een schriftelijk overleg over Spoor, spoorveiligheid, ERTMS en internationaal spoorvervoer⁶ van 11 januari 2022 is de analyse uit 2021 bijgevoegd⁷.

Financiële stand van zaken

In de afgelopen periode zijn ontwikkelingen voor onder andere Amsterdam Sloterdijk, Meteren-Boxtel, Nijmegen en Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) financieel verwerkt. Hiermee is het totale programma voorspelbaarder geworden. Het potentieel tekort is in de afgelopen periode met ca. € 27 mln afgenomen tot € 200,4 mln op een budget van € 3.935,6 mln. De uitwerking van bestuurlijke afspraken van SAAL (2020) en Meteren Boxtel (2021) hebben tot een lager potentieel tekort voor het programma geleid. Kostenstijgingen van PHS Amsterdam Sloterdijk en PHS Nijmegen zijn hierbij verwerkt, zoals toegelicht in de rapportage. Een potentieel tekort betekent dat als de binnen het programma geïdentificeerde kostenstijgingen en risico's zich ook daadwerkelijk voordoen, er sprake zal zijn van een budgettekort indien er geen maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen.

De voorziene exogene risico's zijn in omvang ongeveer gelijk gebleven. Bij optreden van de exogene risico's zal financiering moeten worden gevonden. Tegenover het potentieel tekort van € 200,4 mln. en de exogene risico's (met een geschatte omvang van ca. € 220 mln.) staat een risicoreservering binnen het Mobiliteitsfonds van € 250 mln. Daarnaast zijn binnen het PHS-budget zelf voorzieningen getroffen voor de endogene risico's van het programma.

De komende periode zal blijken hoe prijsstijgingen invloed hebben op de prognoses. Naast generieke invloed van bijvoorbeeld energieprijzen zie ik ook specifieke gevolgen van de crisis rond Oekraïne voor bijvoorbeeld de spoorstaafproductie. Hiernaast kan de problematiek rondom het gebruik van kwarts⁸ invloed hebben op de financiële stand zaken. De ontwikkeling van de risico's (en eventuele nieuwe risico's) houd ik met ProRail nauwgezet bij en komt in de opeenvolgende voortgangsrapportages aan de orde.

Aanbeveling audits en toetsen

Bij elke VGR over de tweede helft van een jaar doet de Auditdienst Rijk (ADR) een onderzoek. De ADR geeft op basis van dit onderzoek een goedkeurende controleverklaring bij de in deze VGR⁶ opgenomen overzichten over de verplichtingen, uitgaven, ontvangsten en afgerekende voorschotten in 2021.

In haar accountantsrapport geeft de ADR enkele aanbevelingen waar ik mee aan de slag ga⁹. De handleidingen rondom werkbeschrijving projectbegeleiders en de post onvoorzien worden nader uitgewerkt zodat meer navolgbaar en uniform wordt gewerkt. Binnen PHS zal meer aandacht worden besteed aan de auditplanning en opvolging en de effecten van eventuele bijstelling van de planning. Tenslotte vraagt de ADR om uitwerking van sanctiebeleid ter voorkoming van (administratieve) fouten. Samen met ProRail wordt bezien welke zinvolle prikkels hiertoe kunnen worden ingezet.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 957

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 948

⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Tot slot

De uitvoering van PHS gaat onverminderd door. Ondanks de toegenomen risico's, is het streven nadrukkelijk nog steeds om via een stapsgewijze verhoging van de treinfrequenties de voorziene vervoersvraag in goede banen te leiden. Zo kan de reiziger optimaal en zo snel als mogelijk profiteren van extra treinen over de extra infrastructuur die met PHS wordt gerealiseerd. Stap voor stap werk ik zo aan het toekomst-bestendig spoor zoals beschreven in de uitwerking van het coalitieakkoord.

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