

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 110

Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en
Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 september 2021

Bijgaand bied ik u de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de eerste helft van 2021 aan¹. Dit is de vijfde voortgangsrapportage (VGR5) gebaseerd op de basisrapportage die op 26 april 2019 aan uw Kamer is aangeboden².

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft tot doel op zes reizigerscorridors meer treinen te laten rijden en extra ruimte voor goederenvervoer te creëren 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 verdere stappen na PHS in het kader van het Toekomstbeeld OV. Zoals eerder aangegeven³ 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 periode zijn er verdere stappen gezet. Zo zijn de Ontwerp Tracébesluiten Alkmaar-Amsterdam en Nijmegen en het Tracébesluit (TB) Amsterdam Centraal vastgesteld en gepubliceerd⁴. Bij Eindhoven, Geldermalsen en Rijswijk is voortvarend doorgewerkt en ProRail heeft een vijftal projecten aanbesteed. Ten slotte heeft mijn voorganger voor het project Den Bosch-Vught een bestuursovereenkomst met regionale overheden afgesloten⁵. Voor dit project is inmiddels de subsidiebeschikking verleend, zodat ProRail aan de slag kan met de uitvoering.

Vanaf woensdag 8 september zijn NS en ProRail gestart met de voorbereiding van de nieuwe tienminutentreinen in de dienstregeling 2022, die in december 2021 ingaat. Hiermee wordt invulling gegeven aan frequentieverhoging op twee PHS-corridors zodat reizigers straks nog sneller en comfortabeler tussen Rotterdam en Schiphol en tussen Schiphol, Utrecht en Arnhem kunnen reizen. Er zijn in de periode begin september tot begin december op woensdagen testdagen. Die hebben tot doel de wijziging eind 2021 zo goed mogelijk voor te bereiden, omdat er sprake is

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Kamerstuk 32 404, nr. 92

³ Kamerstuk 32 404, nr. 101

⁴ www.platformparticipatie.nl

⁵ Stcrt. 2021, nr. 28355

van een wezenlijke verhoging van de treinfrequenties op een reeds druk bereden spoorwegnet.

Naast mooie resultaten geeft VGR5 ook inzicht in de uitdagingen en risico's die zich in dit omvangrijke programma voordoen. Het beeld is vergelijkbaar met de vorige VGR4. De risico's bij de projecten Rijswijk – Rotterdam en bij Boxtel zijn in deze periode afgenomen door verdere uitwerking. Ondertussen zien we dat een volgend pakket van frequentieverhogingen eind 2024 risico's kent die op dit moment nog niet voldoende beheerst zijn. Dit betreft voor de corridor Den Haag – Rotterdam – Breda met name baanstabieleit, in het bijzonder op het deel Delft-Schiedam. Op de corridor Breda – Eindhoven kunnen overwegveiligheid en effecten van de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland gevolgen hebben voor de frequentieverhogingen⁶. Ik werk samen met ProRail aan de beheersing van deze risico's, waarbij de frequentieverhogingen eind 2024 uitgangspunt blijven. Ook voor de langere termijn blijven er uitdagingen in en rond Amsterdam, zoals al vermeld in VGR4 (Kamerstuk 32 404, nr. 105).

Zoals toegezegd bij VGR4 informeer ik u over de effecten van COVID-19 op de voortgang van de projecten. Tot deze periode is de impact beperkt geweest en dat is een compliment waard aan ProRail, aannemers en ingenieursbureaus. Dit blijkt onder meer uit de voortgang van Geldermalsen, Rijswijk-Rotterdam, Eindhoven opstelsterrein en de publicatie van (O)TB's. Wel heeft het werken met onderlinge afstand bij aannemers effecten in de uitvoering. De eerste meerkosten door COVID-19 zijn inmiddels inzichtelijk en deze bedragen zoals nu bekend € 1 - 2,5 mln. In lijn met de aanbevelingen van de Auditdienst Rijk worden deze meerkosten, net als die door aangescherpte PFAS-richtlijnen en de stikstofproblematiek vermeld in de rapportage.

Financiële stand van zaken

De voortgang van het programma is ook financieel terug te zien. Met de komende begroting 2022 is 80% van het budget verplicht voor de uitvoering. Het potentieel tekort is de afgelopen periode afgenomen tot € 227,3 mln. op een budget van € 3644,5 mln. Projecten worden goedkoper gerealiseerd, niet alle voorziene maatregelen blijken noodzakelijk en enkele maatregelen worden buiten het programma integraal aangepakt en (deels) gefinancierd.

Tegenover het potentieel tekort van € 227,3 mln. (inclusief endogene risico's) staat een risicoreservering binnen het Mobiliteitsfonds van € 250 mln. Naast de endogene risico's zoals voorzien in het programma, zijn er ook exogene risico's van buiten het programma. Als deze exogene risico's optreden (met een totaal geschatte omvang van ca. € 212 mln.) moet aanvullende financiering worden gezocht. De omvang van exogene risico's is toegenomen door de ontwikkelingen bij baanstabieleit en overwegen. Daarnaast kent de grondstoffenmarkt een aanzienlijke prijsontwikkeling die tot op heden nog niet in de prognoses of indexerings is verwerkt. Ik blijf inzetten op het beheersbaar houden en het verder terugdringen van het tekort door kritisch te blijven op noodzaak van maatregelen

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 939

en kostenoverschrijdingen. Dit heeft er ook deze periode toe geleid dat het tekort verder is teruggelopen. Mogelijk zal de komende kabinetsperiode wel een keuze nodig zijn tussen dekking van het resterende tekort en/of versoering van de doelstellingen.

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. Eind dit jaar zullen de 10-minutentreinen tussen Arnhem en Schiphol en tussen Schiphol en Den Haag/Rotterdam gaan rijden, een zichtbare verbetering voor de reizigers op deze drukke corridors.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg