

Vergaderjaar 2023–2024

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 121

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 april 2024

Hierbij bied ik u de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de tweede helft van 2023 aan. Ook bied ik u het bijbehorende accountantsrapport aan. Dit is de tiende voortgangsrapportage (VGR10) gebaseerd op de basisrapportage die op 26 april 2019 aan uw Kamer is aangeboden¹.

PHS heeft tot doel op zeven corridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer voor reizigers en extra ruimte voor goederenvervoer. 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 de basis voor de ontsluiting van de 17 woningbouwgebieden en maakt de doorontwikkeling naar het Toekomstbeeld OV mogelijk.

Relevante ontwikkelingen

Het programma is in realisatie. In deze verslagperiode zijn de volgende stappen gezet:

- De Raad van State heeft op 1 november uitspraak gedaan over het Tracébesluit van PHS Amsterdam Centraal en PHS Nijmegen en westentree. Hiermee zijn deze onherroepelijk verklaard.
- Ook is het contract gegund voor de verbouwingen aan Amsterdam Centraal.
- Op 1 december is het Tracébesluit van PHS Alkmaar–Amsterdam gepubliceerd.
- Het project Sloe is deze verslagperiode in dienst gesteld. Hierdoor is het mogelijk om meer geëlektrificeerd goederenvervoer te faciliteren.

Ook is buiten de verslagperiode, begin 2024, het project Meteren-Boxtel definitief onherroepelijk geworden.

¹ Kamerstukken II 2018/19, 32 404, nr. 92.

Een belangrijke stap om het brede doel van PHS te verwezenlijken – het hoogfrequent meer vervoeren van reizigers op de drukste corridors – is gezet door eind 2023 de HRN-concessie 2025–2033 aan NS te gunnen. Hierin zijn de frequentieverhogingen opgenomen en deze zullen bij voldoende reizigersvraag en oplevering van de benodigde infrastructuur ook in de dienstregeling worden opgenomen. Via volgende voortgangsrapportages wordt uw Kamer geïnformeerd over de gerealiseerde reizigersgroei en de verwachte planning van de frequentieverhoging per corridor. Specifiek voor de corridor Den Haag–Rotterdam is de invoering van de 5^e en 6^e Sprinter een belangrijke mijlpaal. Eind dit jaar is de benodigde PHS-infrastructuur hiervoor gereed en de frequentieverhoging is door de NS in de dienstregeling 2025 opgenomen.

Naast het reizigersvervoer is het voltooiën van PHS ook van belang voor het intensiveren van goederenvervoer. In november afgelopen jaar heb ik, samen met de wethouder van Vught en gedeputeerde van Noord-Brabant, het startsein gegeven voor de werkzaamheden in 2031 tussen Den Bosch en Vught. Aan het eind van deze werkzaamheden zal het station en spoor rond Vught verdiept liggen en zal de Zuidwestboog bij Meteren zorgen dat passagiers- en goederentreinen meer gescheiden kunnen rijden.

Ik heb de Kamer eerder toegezegd terug te komen op het gebruik van kwartshoudende ballast en de Kamer in deze VGR hierover te informeren. De Kamer is via mijn brief van 1 maart verder over dit onderwerp geïnformeerd². Ik verwacht in Q2 2024 informatie te ontvangen van ProRail met meer inzicht in de financiële gevolgen van het toepassen van kwartsloze ballast. Vanzelfsprekend zal ik uw Kamer informeren nadat ik de informatie van ProRail heb ontvangen.

Verder meldde ik in mijn brief bij de vorige voortgangsrapportage dat er een oplossing gezocht moest worden voor het garanderen van beveiligd vertrek van de Eurostar op Amsterdam Centraal. Dit is op de middellange termijn geregeld door de Amstelpassage versneld te verbouwen en aan te wijzen als locatie voor de tijdelijke voorzieningen. Ik heb de Kamer hierover geïnformeerd in mijn brief van 23 november³.

ERTMS en SAAL

De Kamer ontvangt binnenkort ook de 20^e voortgangsrapportage van ERTMS. Hierin zal de Kamer nader geïnformeerd worden over de stand van zaken van dat programma en de gevolgen voor PHS. ERTMS is noodzakelijk voor het rijden van meer treinen op de SAAL-corridor (Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad). De uitdagingen voor ERTMS kunnen een direct gevolg hebben voor de planning van de product-stappen op de SAAL-corridor. Daarnaast zijn er ook uitdagingen op het gebied van baanstabieleit en maakbaarheid van de dienstregeling.

Financiële stand van zaken

De marktspanning kan zorgen voor tegenvallende aanbestedingsresultaten en schaarste. Dit kan er vervolgens voor zorgen dat de planning onder druk komt te staan. In deze verslagperiode is het potentieel tekort met € 24,7 mln. gedaald tot € 375 mln. Naast dit potentieel tekort bestaan er nog exogene risico's waarvan de gevolgen geschat worden op circa € 275 mln. Dit bedrag wordt gedeeltelijk gedekt met een risicoreservering van € 250 mln. in het Mobiliteitsfonds. De daling van het potentieel tekort komt door een toevoeging van budget gerelateerd aan de exces-

² Kamerstuk II 2023/24, 29 984, nr. 1181.

³ Kamerstuk II 2023/24, 29 984, nr. 1178.

sieve prijsstijgingen. Zonder deze toevoeging was er een toename van het potentieel tekort door de markt- en prijseffecten.

Eind vorig jaar heb ik het Tracébesluit Alkmaar–Amsterdam vastgesteld waarmee ook naar regio Noord-Holland hoogfrequent spoorvervoer mogelijk wordt. Gegeven de verwachte reizigersgroei en het ontsluiten van woningbouwkernen is temporisering van deze corridor niet aan de orde en zet ik hier het bestaand beleid door. Gelet op het voorgenomen uitvoeringsbesluit voor Alkmaar–Amsterdam in het voorjaar van 2024 wordt een budgetaanvulling vanuit de risicoreservering PHS in het Mobiliteitsfonds in 2024 nodig geacht voor een beheerste uitvoering van het programma. Ik stel dan ook voor om deze budgetaanvulling te effectueren bij Ontwerpbegroting 2025.

Vernieuwde opzet en auditrapport

Deze tiende voortgangsrapportage is ook een natuurlijk moment om de informatievoorziening te evalueren. Het is aan de Kamer om na vijf jaar aanpassing van de Groot Project-status te overwegen, waarbij voor IenW het uitgangspunt is dat deze status onveranderd blijft. Er is gekozen om een verbetering door te voeren op de leesbaarheid, dubbeling in informatie te vermijden en informatie die aan relevantie heeft ingeboet, weg te laten. Er is gepoogd om de meer inhoudelijke informatie tekstueel en in een infographic weer te geven in de corridorhoofdstukken. Veel tabellen zijn naar de bijlage verplaatst, waarmee de tekst overzichtelijker is geworden. Specifiek over de budgetreeks en de voorschotten stel ik voor om niet meer te rapporteren middels de VGR en dit voortaan via de reguliere begrotingsmomenten te verantwoorden.

De nieuwe opzet van deze voortgangsrapportage is een voorstel, zoals ook aangegeven in de antwoorden op de feitelijke vragen van de 9^e VGR⁴. Het is aan de Kamer om deze wijzigingen te behouden, terug te draaien of aanvullende wensen in te brengen voor de volgende voortgangsrapportage.

De Auditdienst Rijk (ADR) heeft een goedkeurende verklaring gegeven voor de uitgaven. Wel geeft de ADR verschillende aanbevelingen voor de beheersing en kwaliteitsborging van het programma. IenW gaat met de aanbevelingen aan de slag.

Tot slot

De realisatie van PHS gaat onverminderd door. Vele werkzaamheden zijn al in uitvoering of afgerond en op drie van de zeven corridors (Amsterdam–Eindhoven, Schiphol–Utrecht–Nijmegen, Den Haag–Rotterdam) wordt inmiddels hoogfrequent gereden met elke 10 minuten een trein.

Samen met ProRail en NS blijf ik mij inzetten om ook de volgende frequentieverhogingen eind dit jaar en verder mogelijk te maken.

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

⁴ Kamerstuk II 2023/24, 32 404, nr. 120.