

Vergaderjaar 2022–2023

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 117

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 maart 2023

Bijgaand bied ik u de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de tweede helft van 2022 met het bijbehorende accountantsrapport aan. Dit is de achtste voortgangsrapportage (VGR8) gebaseerd op de basisrapportage die op 26 april 2019 aan uw Kamer is aangeboden.¹

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 zo de basis voor de ontsluiting van de 17 woningbouwgebieden en de doorontwikkeling naar het Toekomstbeeld OV.

Relevante ontwikkelingen

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

- Op 19 september jl. heb ik het startschot gegeven voor de verbouwing Amsterdam Centraal, een belangrijk onderdeel van het programma.
- Ook is in de afgelopen periode de projectbeslissing voor project Nijmegen genomen, waarmee de realisatie is gestart.
- Verder zijn het contract voor de aanleg van het geluidsscherm Bloemendalerpolder en de contracten voor de Oostertoegang en de Westknoop van Amsterdam CS gegund.
- De projecten Haarlemsporen van project Sloterdijk, het emplacement Eindhoven, de onderstations Riekerpolder en Driebergen/ Austerlitz zijn in gebruik genomen, evenals het PHS-deel van het project spoorzone Ede.

¹ Kamerstuk 32 404, nr. 92.

- Daarnaast is het Tracébesluit (TB) voor Meteren-Boxtel (nagenoeg) onherroepelijk geworden. Dit is een belangrijke voorwaarde om te kunnen starten met de aanleg van de Meterenboog en de verdiepte ligging in Vught, eveneens een belangrijk onderdeel van het programma.

Daarnaast wil ik – ondanks dat het buiten de verslagperiode van deze voortgangsrapportage valt – u alvast melden dat de Raad van State een tussenuitspraak heeft gedaan inzake het Tracébesluit PHS Amsterdam. ProRail en mijn ministerie zijn druk bezig om binnen 26 weken het geconstateerde gebrek (geluid van twee bruggen op het tracé waar als gevolg van het project een toename verwacht wordt) te herstellen.

Eerder heb ik uw Kamer aangegeven internationaal spoorverkeer erg belangrijk te vinden. Gezien de grootschalige verbouwing van Amsterdam Centraal is er gezocht naar een alternatieve locatie voor de noodzakelijke security- en paspoortcontrolevoorzieningen voor de directe treinverbinding naar Londen vanaf Amsterdam Centraal. Zoals ik uw Kamer heb gemeld per brief op 4 november 2022 is samen met NS en ProRail de keuze gemaakt om de Amstelpassage op het station aan te wijzen als tijdelijke locatie voor de voorzieningen voor de UK Terminal zodat ook tijdens de verbouwing beveiligd vertrek van treinen mogelijk is vanaf uiterlijk 2027. Daarmee is beveiligd vertrek op de lange termijn geborgd. Het onderzoek naar de korte termijn (vanaf de start van de werkzaamheden op Amsterdam Centraal tot het moment waarop de Amstelpassage klaar kan zijn) loopt nog.²

De noodzaak voor maatregelen voor baanstabielheid op de corridor Delft Campus-Schiedam is de afgelopen periode vastgesteld. Hiervoor is financiering gekomen uit de middelen voor mobiliteit en woningbouw.³ De maatregelen aan de baan kunnen echter niet voor 2025 gereed zijn vanwege noodzakelijke procedures en grondverwerving. Voor de extra sprinters tussen Den Haag en Rotterdam is een oplossing gevonden in de logistiek door het verlagen van de baanvaknelheid (naar 120 km/ uur) en een daarop gebaseerde dienstregeling.

In 2022 bleek afschaling van de dienstregeling noodzakelijk door personeelstekorten bij NS. Met de dienstregeling 2023 is in ieder geval de eerste tienminutentrein – tussen Amsterdam en Eindhoven – op maandag t/m donderdag weer in ere hersteld. NS heeft in de recente adviesaanvraag aangegeven voor de dienstregeling 2024 in ieder geval van maandag t/m donderdag de eerder ingevoerde tienminutentreinen tussen Rotterdam-Schiphol-Utrecht-Arnhem (IC) en Rotterdam-Dordrecht (sprinter) weer te gaan rijden.

Financiële stand van zaken

Het potentieel tekort is in deze verslagperiode gestegen met bijna € 20 mln. Hiermee is het potentieel tekort – na een periode van dalingen – nu toegenomen van ruim € 205 mln. in de vorige VGR naar € 225 mln. in de achtste VGR.

In deze periode is een eerste beeld ontstaan over de aard en omvang van de kostenstijgingen door de huidige marktontwikkelingen. Op basis van dit beeld is het aannemelijk dat het potentiële tekort de komende tijd (fors) zal gaan toenemen. Ik zal op basis van het beeld over heel 2022 mijn verwachtingen in de volgende VGR weergeven en aangeven welke

² Kamerstuk 29 984, nr. 1057.

³ Kamerstuk 38 200 A, nr. 9.

consequenties dit heeft. Daarbij is PHS ook niet het enige project dat met deze uitdagingen wordt geconfronteerd. Ik blijf inzetten op het behoud van doelstellingen van PHS en het beheersbaar houden van het tekort. Verdere besluitvorming hangt daarbij af van de prijsontwikkelingen en de voortgang van het Tracébesluit op de laatste grote corridor Alkmaar-Amsterdam. Dit jaar kunnen keuzes nodig blijken om scope en budget in overeenstemming te brengen. Het is daarbij een realiteit dat de keuzesopties beperkt zijn, omdat het programma grotendeels in uitvoering is.

De huidige marktontwikkelingen hebben niet alleen invloed op de ontwikkeling van het potentieel tekort. Het vinden van aannemers binnen het gegeven budget is een steeds lastigere opgave. Zelfs met geslaagde aanbesteding komen problemen door materiaal- en arbeidsschaarste steeds vaker voor waardoor werkzaamheden vertragen en de kosten oplopen. De schaarste aan personeel kan bijvoorbeeld de haalbaarheid van de werkzaamheden in geplande treinvrije periodes bedreigen. In sommige gevallen kan dit direct impact hebben op de voorziene planning.

Tenslotte heeft de Nederlandse Arbeidsinspectie besloten dat ProRail kwartsloze ballast moet gaan gebruiken. Dit moet voor 27 april 2023 bij infrastructurele projecten in tunnels, aan kunstwerken en in de directe omgeving van stations (emplacements) en vervolgens binnen twee jaar ook bij alle overige infraprojecten. ProRail onderzoekt nog de precieze impact hiervan op onder andere PHS. Mogelijk leidt dit tot vertraging in de realisatie en kunnen de kosten toenemen. Ik heb u hierover per brief op 16 maart jl. geïnformeerd.⁴

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.

Voor meer dan 85% van de werkzaamheden is de planstudiefase doorlopen en werkt ProRail buiten aan het spoor. Op drie van de zeven corridors (Amsterdam-Eindhoven, Schiphol-Utrecht-Nijmegen, Den Haag-Breda) zijn hogere treinfrequenties mogelijk gemaakt.

Samen met ProRail en NS zet ik alles op alles om voor de treindienst per eind 2024 (dienstregeling 2025) belangrijke verbeteringen mogelijk te maken tussen Breda-Eindhoven (3e en 4e intercity per uur en richting) en tussen Den Haag-Rotterdam (5e en 6e sprinter per uur).

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

⁴ Kamerstukken 25 883 en 29 984, nr. 457.