

Vergaderjaar 2019–2020

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 93

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 oktober 2019

Bijgaand bied ik u de voortgangsrapportage PHS over de eerste helft 2019 aan¹. Dit is de eerste voortgangsrapportage gebaseerd op de basisrapportage die ik op 26 april 2019 aan uw Kamer heb aangeboden (Kamerstuk 32 404, nr. 92).

PHS heeft tot doel op 6 reizigerscorridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer. Er gaan 6 Intercity's en 6 Sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute blijvend te stimuleren. De extra capaciteit die de komende jaren stap voor stap beschikbaar komt is van groot belang om het groeiende reizigers- en goederenvervoer te accommoderen.

Het afgelopen half jaar is stabiel verder gewerkt aan de uitvoering van het programma. Bij het project Geldermalsen wordt succesvol gewerkt en is onder andere een goederenwachtspoor voor 740 meter-treinen gerealiseerd en bij het project Naarden-Bussum is in een lange buitendienststelling een grote hoeveelheid werk verzet waardoor onder andere treinen sneller kunnen rijden op het tracé. Ook is binnen het programma een flinke slag gemaakt in het reduceren van risico's. Daarbij is aandacht besteed aan het opvolgen en implementeren van aanbevelingen uit audits en toetsen. Al met al kijk ik terug op een positief half jaar en heb ik vertrouwen in de verdere uitvoering van het programma. In deze brief ga ik kort in op de belangrijkste ontwikkelingen, de financiële stand van zaken en de aanbevelingen uit audits en toetsen. Mijn toezegging aan uw Kamer van het Algemeen Overleg Spoor van 25 september jl. om in de voortgangsrapportage in tabelvorm in te gaan op beoogde en gerealiseerde treinfrequenties zal ik invullen vanaf de volgende voortgangsrapportage die uw Kamer voor 1 april 2020 ontvangt.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Relevante ontwikkelingen

Sinds de basisrapportage hebben zich enkele relevante ontwikkelingen voorgedaan.

- Voor de corridor Alkmaar-Amsterdam is besloten het opstel terrein Uitgeest niet te realiseren. Hiermee wordt de voorziene budgetoverschrijding op de opstel terreinen van deze corridor gemitigeerd. Belangrijk hierbij is dat – mede in het licht van maatregelen en prognoses binnen het programma Behandelen en Opstellen – deze keuze mogelijk is gebleken zonder de doelstellingen van PHS aan te tasten. Het is een mooi resultaat dat ProRail en NS samen tot creatieve oplossingen zijn gekomen om deze belangrijke besparing mogelijk te maken. Met deze keuze staat meteen de scope vast waarmee de verdere voorbereiding van het ontwerp Tracébesluit wordt ingegaan.
- Bij de corridor Amsterdam-Eindhoven is het realisatiebesluit voor Amsterdam Westhaven genomen. Dit project is noodzakelijk om te kunnen starten met de verbouwing van Amsterdam Centraal. Het tijdig hebben kunnen nemen van dit realisatiebesluit is dus goed nieuws.
- Ten aanzien van de tractie-energievoorziening (TEV) is vastgesteld welke concrete maatregelen getroffen dienen te worden. Omdat buiten PHS ook andere ontwikkelingen vragen om TEV-maatregelen is binnen ProRail een programma ingericht om hier uitvoering aan te geven. Zo kan kennis worden gebundeld en optimale inzet worden geborgd. Per saldo zijn iets minder maatregelen nodig dan eerder ingeschat. Het surplus wordt vooralsnog als risicoreservering voor TEV gehanteerd.
- Eerder is ervan uit gegaan dat in de realisatiefase de projecten zelfstandig uitgevoerd kunnen worden zonder een overkoepelend programmteam. Inmiddels is de inschatting van ProRail dat op deze wijze geen goede uitvoering aan het programma kan worden gegeven. In de tweede helft van 2019 zal bepaald worden hoe hiermee wordt omgegaan. Inschatting is dat rekening gehouden zal moeten worden met aanvullende programmakosten in de realisatiefase.
- De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake de PAS kan invloed hebben op de uitvoering van PHS-projecten. Het meest nadrukkelijk speelt dit bij het project Meteren-Boxtel. In de tweede helft van 2019 zal duidelijker worden welke projecten worden beïnvloed en wat de impact kan zijn. Dit mede in het licht van de bredere opvolging van de uitspraak (Kamerstuk 32 670, nr. 165).
- Op 8 juli jl. heeft het kabinet een tijdelijk handelingskader voor PFAS ingesteld, waarmee nadere invulling wordt gegeven aan de wettelijke zorgplicht en onderzoeksplicht ten aanzien van niet genormeerde verontreinigende stoffen (Kamerstuk 28 089, nr. 146). Als gevolg van het tijdelijk handelingskader PFAS, wordt nu bij meer PHS-projecten van tevoren gekeken of er risico's zijn met deze gevaarlijke stoffen. Na de verslagperiode is duidelijk geworden dat het consequenties kan hebben voor PHS-projecten. Het aantreffen van PFAS in de grond kan leiden tot meerkosten, bijvoorbeeld voor opslag en eventueel reiniging van vervuilde grond. In de tweede helft van 2019 zal hier meer duidelijkheid over komen.

Financiële stand van zaken

Sinds 2015 is sprake van een potentieel tekort binnen PHS. 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. In de basisrapportage was dit potentieel tekort € 354,6 mln. In de verslagperiode is dit gestegen tot € 381,2 mln. De toename wordt volledig (€ 29,5 mln) veroorzaakt door scopetoevoegingen

(trillingsmaatregelen Meteren-Boxtel en viersporigheid Schiedam) waarvoor de bijbehorende budgettoevoegingen pas in de ontwerpbeoordeling 2020 worden verwerkt (na de peildatum van deze voortgangsrapportage). Zonder dit effect zou het potentieel tekort met € 2,9 mln zijn afgenomen.

Naast het potentiële tekort wordt ook gerapporteerd over een risicobeeld PHS. Het risicobeeld is het potentiële tekort (reeds geïdentificeerde kostenstijgingen en risico's) plus actuele inzichten over mogelijke toekomstige risico's. In de basisrapportage was dit risicobeeld dat het potentieel tekort op zou kunnen lopen tot € 468 mln. In de verslagperiode is dat door het oplossen van risico's afgenomen tot € 339 mln.

Een potentieel tekort is voor de langere termijn niet houdbaar. Ik monitor dit dan ook actief en let scherp op kosteneffectieve maatregelen om binnen budget de doelstellingen van PHS te kunnen realiseren. De positieve ontwikkeling van met name het risicobeeld laat zien dat dit vruchten afwerpt. Ik blijf deze aanpak voortzetten.

Aanbevelingen uit audits en toetsen

Bij de basisrapportage heb ik uw Kamer geïnformeerd over uitgevoerde audits en toetsen. Het opvolging geven aan de verschillende aanbevelingen is een continu proces. Ook in de afgelopen periode is daar door ProRail en mijn ministerie aan gewerkt. Verschillende verbetermaatregelen zijn doorgevoerd. Hierover is op regelmatige basis overleg met ProRail.

Een belangrijke stap is dat door ProRail een kader voor kwaliteitsmanagement is opgezet. Dit lijkt vooral procesmatig, maar is onmisbaar om expliciet en beheerst opvolging te geven aan aanbevelingen en traceerbaar verbeterstappen te kunnen blijven zetten. Het zorgt bovendien voor een meer uniforme aanpak van verschillende PHS-projecten.

Binnen mijn ministerie is op aanbevelen van de Auditdienst Rijk een toetskader voor PHS opgezet, zodat structureel en stapsgewijs – in aanvulling op hetgeen ProRail reeds doet – getoetst kan worden op voortgang en programmabeheersing bij PHS. Daarnaast wordt een kader uitgewerkt, zodat de werkwijze binnen lenW uniformer en traceerbaarder wordt. In de tweede helft van 2019 zal dit worden afgerond en geïmplementeerd. Verder wordt in de voortgangsrapportage gerapporteerd over de risico's en is er met de voortgangsrapportage een blauwdruk voor verdere voortgangsrapportages. Daarmee geef ik invulling aan alle aanbevelingen van de ADR.

Tot slot

PHS is van groot belang voor het realiseren van meer capaciteit en kwaliteit voor vervoer van reizigers en goederen. Het legt de basis voor verdere stappen in het kader van het Toekomstbeeld OV. Een volgende belangrijke stap is oplevering van het project Driebergen-Zeist. Er komt een nieuw station, met een nieuw busstation én een nieuwe parkeergarage met ongeveer 600 parkeerplaatsen. Ook aan de fietsers wordt gedacht. Onder het station komt een fietsenstalling waar fietsers droog en veilig hun fiets kunnen parkeren. Bovendien krijgen de fietsers hun eigen fietsroute waardoor ze veilig het stationsgebied kunnen doorkruisen. Voor treinen komt er een extra spoor, waardoor sprinters ingehaald kunnen worden, een betrouwbaardere dienstregeling mogelijk is en snelle treinen niet meer vlak langs het perron zoeven.

De komende jaren blijven we met PHS werken aan het intensiever benutten van het Nederlandse spoor.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer