



OPENBAAR

TER BESLISSING

Aan Staatssecretaris  
Van [REDACTED]

**Datum**

23 september 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/212391

**Opgesteld door**

[REDACTED]

**Beslistermijn**

30 september 2022

**Bijlage(n)**

2

nota

PHS Voortgangsrapportage 7 en continuïteit Eurostar

### Aanleiding

Voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) stuurt u twee keer per jaar aan de Kamer een voortgangsrapportage conform de regeling Grote Projecten. Bijgevoegd vindt u de rapportage en de begeleidende Kamerbrief voor verzending per 30 september. U heeft de Kamer toegezegd in deze brief ook meer informatie te geven over de continuïteit van de trein naar Londen in Amsterdam Centraal (UK-terminal/Eurostar). Hierover ontvangt u een aparte beslisnota.

### Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd:

- Bijgevoegde Kamerbrief met voortgangsrapportage aan de Kamer te zenden;
- Akkoord te gaan om Van Ginneken (TK-D66) als Rapporteur PHS aan te bieden bijgevoegde Voortgangsrapportage toe te lichten zonder uw aanwezigheid;
- Akkoord te gaan met de nadere uitwerking van baanstabieleit tussen Delft en Schiedam, waarvoor via de woningbouwontsluiting financiering voor de realisatiefase wordt gezocht;
- Akkoord te gaan met procesmatig toelichten van de voortgang bij de UK-terminal, waarover in oktober een aparte inhoudelijke Kamerbrief volgt.
- Kennis te nemen van de – op dit moment nog – stabiele financiële situatie met een potentieel tekort van ca. € 205 mln. dat nu geen actie vergt.

### Kernpunten

- PHS werkt hard aan het mogelijk maken van meer treinen per eind 2024. Hiervoor is een keuze nodig met betrekking tot de aanpak van baanstabieleit bij Delft-Schiedam.
- De financiële situatie van het programma is nagenoeg ongewijzigd in vergelijking met de vorige periode. Dit zal door de prijsstijgingen en verdere ontwikkelingen niet zo blijven is de verwachting.

### Krachtenveld

De rapportage is tot stand gekomen in samenwerking met ProRail en in afstemming met NS en goederensector. De productstappen (extra treinen) die PHS mogelijk maakt de komende jaren zijn een belangrijke pijler onder het Toekomstbeeld OV en de woningbouwontsluiting van dit kabinet.

OPENBAAR

Pagina 1 van 3

## Toelichting

### *Politieke context*

De Tweede Kamer heeft PHS aangewezen als Groot Project. Volgens de wensen van de Kamer is bijgevoegde rapportage opgesteld, die 1 oktober naar de Tweede Kamer gezonden zou moeten zijn. Vervolgens zal Lid Van Ginneken (D66) zich als Rapporteur over de rapportage buigen, waarna op basis van haar bevindingen commissieleden schriftelijk vragen kunnen stellen. Na schriftelijke beantwoording volgt meestal een mondelinge behandeling voorafgaand aan een commissiedebat.

Sinds de benoeming van Van Ginneken als rapporteur is het nog niet gelukt haar een toelichting te geven op het programma. Met het oog op uw agenda stel ik u voor om ambtelijk deze toelichting aan te bieden.

Op dit moment zijn de tienminutentreinen in de dienstregeling afgeschaald. In de huidige plannen zullen tussen Eindhoven en Amsterdam in december weer zes intercity's per uur per richting rijden op de drukste dagen.

### *Strategie*

Eind 2024 staan drie grote dienstregelingswijzigingen gepland, te weten extra IC's Breda-Eindhoven, extra sprinters Den Haag-Rotterdam en het doorrijden met de ICNG naar het Noorden. De eerste twee zijn onderdeel van PHS en kennen een aanzienlijk risicoprofiel. Het is onzeker of alle maatregelen tijdig worden afgerond en of maatregelen in de dienstregeling een oplossing zullen bieden. Met versterkte management aandacht en prioritering wordt binnen de sector alles op alles gezet om de wijzigingen tijdig door te voeren.

### *Baanstabiliteit Delft Schiedam*

De baanstabiliteit tussen Delft Campus en Schiedam Centrum is door ProRail onvoldoende verklaard om de belasting verder op te voeren. De PHS-doelstelling op deze corridor is een 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> Sprinter tussen Den Haag en Rotterdam waarmee een intensere belasting voor het baanlichaam ontstaat. De baanstabiliteit moet structureel verbeterd worden om de beoogde productstap veilig en toekomstvast te kunnen zetten.

Er zijn twee uitvoeringsmethoden langs het traject om dit te bereiken:

- Damwanden aanbrengen: een stalen constructie die het baanlichaam op zijn plek houdt, ook bij zwaardere belasting. Damwanden kunnen naar verwachting voor dienstregelingsjaar 2027 gerealiseerd zijn; kosten worden geschat op € 153 mln.
- Een steunberm aanleggen: een veelal aarden constructie die het baanlichaam verstevigt en stabiliseert. Een steunberm kan naar verwachting voor dienstregelingsjaar 2028-2030 gerealiseerd zijn; kosten worden geschat op € 113 mln en zijn 'no-regret'.

Beide oplossingsrichtingen hebben een vergelijkbaar positief effect op de baanstabiliteit. De stuurgroep DO-PHS adviseert de methode met steunbermen verder uit te laten werken, voorlopig als onderdeel van de bestaande PHS-planstudie. De dekking voor de latere realisatiefase ontbreekt nog. Financiering hiervan wordt breder bekeken in het licht van de woningbouwopgave. Er is een nu een besluit voor de uitvoeringsmethode nodig om verdere vertraging in de uitwerking te voorkomen en om te weten hoeveel dekking gevonden moet

### Datum

23 september 2022

### Onze referentie

IENW/BSK-2022/212391

### Bijlage(n)

2

### Aan

Staatssecretaris

### Van

[Redacted]

worden. Tot de financiering gevonden is, worden geen onomkeerbare stappen genomen.

Er wordt onderzocht hoe met een tijdelijke snelheidsverlaging naar 120 km/u de baanstabieleit voldoende geborgd kan worden op het traject om de productstap alsnog per 2025 te zetten. Momenteel lijkt dit (tijdelijk) maakbaar door de halteertijden op stations te verlagen. Op langere termijn maakt dit de dienstregeling echter minder robuust; daarmee neemt de kans op vertragingen toe. Bovendien wordt het in- en uitstapproces voor de reiziger minder aangenaam, wat de kwaliteit van het te bieden (PHS-)vervoersproduct verlaagt. Een structurele oplossing blijft daarom vereist.

#### *UK-terminal*

De afgelopen zomerperiode is hard doorgewerkt aan de UK-terminal en dit heeft tot goede oplossingsrichtingen geleid om de continuïteit voor de verbinding naar Londen te borgen. Wel vraagt dit nog om nadere uitwerking van de enkele risico's en het maken van goede afspraken met de partijen over verantwoordelijkheden en het vervolg. Hier is nog een aantal weken voor nodig en dit zal worden toegelicht in een aparte nota. Hoewel eerder toegezegd, is het onwenselijk om verzending van de VGR van PHS hiervoor te vertragen, omdat de Kamer hier een deadline van 1 oktober voor heeft.

#### *Financiën*

De financiële situatie van het programma is de afgelopen periode nagenoeg ongewijzigd gebleven. Er is daarom geen aanleiding om inzet van de risicoreservering te overwegen of delen van de scope te heroverwegen. Over een jaar zal dit wel het geval zijn, als er meer duidelijkheid is over de prijsontwikkeling en over de voortgang van het programma. Ondertussen zal met het starten van de uitvoering van het door u vastgestelde Tracébesluit Nijmegen de ruimte tot heroverweging van scope wel beperkt worden.

#### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

#### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	Kamerbrief	
2	PHS Voortgangsrapportage 7 – 2022-1	

#### *Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

<b>Datum</b>	<b>Naam beslisnota</b>	<b>Toelichting</b>

#### **Datum**

23 september 2022

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2022/212391

#### **Bijlage(n)**

2

#### **Aan**

Staatssecretaris

#### **Van**

[Redacted]