

Vergaderjaar 2019–2020

**32 404**

## **Programma hoogfrequent spoorvervoer**

**Nr. 98**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 april 2020

Bijgaand bied ik u de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de tweede helft 2019 aan<sup>1</sup>. Dit is de tweede voortgangsrapportage (VGR2) 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 zes reizigerscorridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer. Er gaan zes Intercity's en zes 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. PHS legt ook de basis voor verdere stappen na PHS in het kader van het Toekomstbeeld OV.

In deze brief wordt allereerst ingegaan op de ontwikkelingen in deze periode waar de VGR over rapporteert. Daarna komen relevante issues aan de orde die in 2020 om nadere afwegingen en besluiten vragen om PHS beheerst tot uitvoering te brengen. Zoals toegezegd tijdens het AO van 25 september 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 869) zijn in deze VGR2 ook de treinaantallen per corridor opgenomen.

#### *Relevante ontwikkelingen tweede helft 2019*

Het afgelopen half jaar is de nodige voortgang bij de uitvoering van maatregelen geboekt. Ook is er een goed beeld van de risico's en ontwikkelingen welke de komende periode aandacht zullen vragen. Zo werk ik aan een beheerste uitvoering van PHS en kan ik tijdig inspelen op nieuwe ontwikkelingen.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

In de tweede helft van 2019 is verder gegaan met uitwerking van de diverse maatregelen. Uit VGR2 blijkt dat de voortgang bij het grootste deel van de maatregelen volgens planning verloopt. Een aantal ontwikkelingen wil ik extra belichten:

- Eind 2019 zijn de extra wissels in Nijmegen in gebruik genomen. Deze maken het mogelijk om langere treinen op het traject Nijmegen-Utrecht-Amsterdam in te zetten en zo meer vervoercapaciteit te bieden op deze drukke corridor. Ook is de onderdoorgang Veenendaal de Klomp in gebruik genomen waarmee een bestaande overweg vervangen is. Tenslotte zijn diverse maatregelen in Naarden Bussum in gebruik genomen na een omvangrijke buitendienststelling, zodat treinen hier sneller kunnen rijden. Het aantal sporen op het station is verminderd voor een betere overwegveiligheid en voor de regio zijn er faunavoorzieningen gemaakt in het Naardermeer.
- Op de corridor Utrecht-Geldermalsen was een seinverdichting voorzien voor de frequentieverhoging van vier naar zes sprinters per uur tot Geldermalsen. Met de uitrol van ERTMS is dit niet meer nodig en wordt € 15 mln. bespaard. De ingebruikname van de vijfde en zesde sprinter is hiermee niet voorzien voor eind 2028.
- Er wordt in samenwerking met de regio en de sector gewerkt aan onderzoeken om te komen tot een passend treindienstmodel op de corridor OV SAAL. Ik heb u op 26 april 2019 gemeld dat het eerder besloten treindienstmodel niet mogelijk is binnen de scope, tijd en budget van PHS (Kamerstuk 32 404, nr. 92). We streven naar een aangepast treindienstmodel met bijbehorende maatregelen dat zo dicht mogelijk in de buurt komt van de eerder besloten hoogfrequente treindienst. Het onderzoek neemt meer tijd in beslag. Besluitvorming voorzie ik nu in de tweede helft van 2020. Deze vertraging komt mede door het verwerken van de laatste inzichten ten aanzien van de capaciteitswinst die ERTMS biedt. ERTMS is op deze corridor noodzakelijk om te komen tot hogere frequenties.
- Voor het kunnen afronden van het Tracébesluit (TB) Meteren-Boxtel zijn kansrijke maatregelen voor de aanpak van stikstofdepositie in kaart gebracht om het TB te kunnen gaan afronden en stappen te zetten op weg naar een MIRT 3 besluit.
- Bij twee PHS-corridors komt het risico op te beperkte baanstabieleit voor de realisatie van projectmaatregelen naar voren. Over dit risico heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat u in januari in algemenere zin geïnformeerd naar aanleiding van Kamervragen (Aanhangsel Handelingen II 2019/2020, nr. 1357). Daarin schreef zij ook dat ProRail met voorrang kijkt naar de huidige baanstabieleit op locaties die relevant zijn voor frequentieverhoging op een derde PHS-corridor (Schiphol-Utrecht-Nijmegen). Er zijn sinds de Kamer-vraagbeantwoording geen nieuwe ontwikkelingen en ik wacht het onderzoek van ProRail af.

Een steeds groter deel van PHS komt in de realisatiefase. Programmamanagement was tot op heden vooral gericht op de planuitwerkingsfase. De realisatiefase vraagt om intensivering van het programmamanagement, zodat we dit van begin tot eind (2028) binnen de beheerskaders van de Regeling Grote Projecten kunnen uitvoeren. Daarom is nu ook voor de realisatiefase het programmateam bij ProRail ingericht en gebudgetteerd.

#### *Financiële stand van zaken*

In deze periode is het potentieel tekort PHS uitgaande van de budgetstand van de najaarsnota 2019 met ruim € 119 mln. verlaagd van € 381 mln. in de vorige VGR naar € 262 mln. in deze VGR. Deze verlaging is het gevolg van een aantal budgettoevoegingen (voor Meteren Boxtel en Schiedam) in combinatie met een aantal ontwikkelingen binnen de corridors en projecten. Er waren aanzienlijke meevallers bij het inmiddels afgeronde

korte termijn deel van OV SAAL en bij de definitieve afronding van Doorstroomstation Utrecht. Ook zijn er hogere kosten als gevolg scopeaanpassingen bij enkele projecten en het meenemen van programmakosten die langer doorlopen dan eerder gepland.

Het programma houdt ook een risicobeeld bij met niet-geharde projectprognoses en projectontwikkelingen. Dit risicobeeld is ook teruggelopen en wijkt niet veel af van het potentieel tekort. Het risicobeeld geeft geen aanleiding om de komende periode grote financiële schommelingen binnen PHS te voorzien. De post onvoorzien om risico's op te vangen is in de afgelopen periode in totale omvang ongewijzigd gebleven. Inhoudelijk komen wel enkele risico's per corridor prominent naar voren, die worden in de rapportage toegelicht. Voor het potentieel tekort en exogene risico's heb ik een reservering op de begroting getroffen.

#### *Aanbeveling audits en toetsen*

In deze periode is ook verder invulling gegeven aan de aanbevelingen van de audits over PHS. Bij deze brief treft u de bevindingen aan van de ADR die betrekking hebben op geheel 2019<sup>2</sup>. De verschillende audits en toetsen laten zien dat – nadat bij de basisrapportage is vastgesteld dat de basis aanwezig is voor een beheerste uitvoering van het programma – er nu opvolging is gegeven aan de meerderheid van de aanbevelingen.

De ADR geeft een goedkeurende controleverklaring bij de in de VGR opgenomen overzichten met financiële informatie over de aangegane verplichtingen, de verrichte uitgaven en de ontvangsten. Op een aantal punten geeft de ADR adviezen. Samen met ProRail ga ik met deze adviezen aan de slag.

Ik onderschrijf het belang van de door de ADR geadviseerde externe toetsing op het gebied van raming, planning en de verdere kwaliteitsverbetering. Specifiek voor ramingen doorloopt ProRail de reguliere kwaliteitsborging en aanvullend wordt een externe second opinion uitgevoerd bij projectbesluiten (MIRT-3) voor elk groot PHS-project (> € 35 mln.) en voor een steekproef van kleine projecten. Op basis van dit projectbesluit wordt ook budget ter beschikking gesteld aan ProRail. Alle projecten komen een keer langs voor een projectbesluit en zo wordt het programma dat nog niet in uitvoering is, gefaseerd aan een second opinion onderworpen. Ik acht de kwaliteit van de prognose van ProRail op deze manier voldoende geborgd.

Naast het ADR-onderzoek zijn de bevindingen van de Eigenstandige Control Functionaris ECF opgenomen in deze VGR. De ECF constateert een open en soepele samenwerking en informatie-uitwisseling tussen ProRail en IenW. Ook wordt een aantal aandachtspunten genoemd door de ECF op het gebied van de planning en continuïteit in de PHS organisatie.

Zowel de bevindingen van de ADR als de aandachtspunten van de ECF krijgen de komende periode aandacht.

#### *Overige zaken*

Een aspect wat sommige PHS-projecten enigszins raakt zijn trillingen. Met verschillende partijen ben ik bezig hier beleid voor te ontwikkelen. Als onderdeel hiervan worden innovaties gedaan en proeven uitgevoerd. Op de Brabantroute is in de periode van 15 december 2019 tot en met

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

15 maart 2020 door de NS een proef uitgevoerd met langzaam rijden met als doel om trillingshinder voor omwonenden van spoorwegovergangen in deze omgeving te verminderen. De intercity's Den Haag-Eindhoven reden daarom tijdelijk tussen Breda en Boxtel 115 km/uur in plaats van de normale snelheid van 130–140 km/uur. In deze periode zijn continu trillingsmetingen uitgevoerd en is er door NS een enquête gehouden onder omwonenden naar de effecten op de hinderbeleving. Op basis van beide onderzoeken moet worden geconcludeerd dat de snelheid onvoldoende invloed heeft op de trillingen, soms zelfs een negatief effect. Hierom gaat de intercity binnenkort weer de normale snelheid rijden. Naar verwachting in juni 2020. Samen met alle betrokken partijen, NS, ProRail en de betreffende gemeenten, betreuren we dat deze proef niet het gewenste resultaat heeft opgeleverd. Voor de zomer zal ik een breder inzicht geven in de stand van zaken op het trillingsdossier spoor en de stappen die worden gezet.

#### *Ontwikkelingen komende periode*

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft in maart 2020 het Ontwerp Tracébesluit (OTB) Amsterdam vastgesteld. Voor Meteren-Boxtel en Amsterdam Centraal is het risico zeer reëel dat de uitvoering niet (volledig) binnen de PHS-tijdshorizon van 2028 afgerond wordt. Bij de projectbeslissingen van deze complexe projecten in 2020 zal ik bezien of er nog optimalisatiemogelijkheden zijn of dat opschuiven van de tijdshorizon van PHS op onderdelen onvermijdelijk blijkt te zijn. Hierover informeer ik u in volgende voortgangsrapportages.

Voor Meteren-Boxtel verwacht ik dit jaar het Tracébesluit vast te stellen, nadat kansrijk geachte maatregelen voor de stikstofaanpak in overleg met de regionale partners kunnen worden vastgesteld.

Naast de vaststelling van het OTB Amsterdam Centraal speelt nog een aantal andere ontwikkelingen in en rond Amsterdam. Zo wordt de beslisinformatie gereed gemaakt voor besluiten t.a.v. de OV SAAL-corridor en zal er meer zicht komen op de voortgang van het project ZuidasDok. Bij de besluitvorming over deze spoorontwikkelingen in de Amsterdamse regio wordt meegewogen of en zo ja welke invloed dit heeft op de diverse PHS-frequentieverhogingen van en naar Amsterdam. De samenhang van projecten in en rond Amsterdam is groot en het is dan ook niet uit te sluiten dat er sprake zal zijn van effecten op onderdelen van PHS. Dit zal eveneens in de volgende VGR aan bod komen.

Nu PHS verder in realisatie gaat, komt een steeds groter deel van de maatregelen vast te liggen in subsidiebeschikkingen aan ProRail en contracten met de markt. Met de in 2020 voorziene MIRT-3 besluiten zal eind 2020 naar verwachting twee-derde van het programma in realisatie zijn en in beschikkingen zijn vastgelegd. Dit betekent dat het perspectief om het potentieel tekort fors te verkleinen wijzigt en dat ik naast het zoeken van eventuele resterende optimalisatiemogelijkheden ook het aanwenden van de risicoreservering PHS zal afwegen. Hierover informeer ik u in volgende voortgangsrapportages. In ieder geval maak ik elke keer een afweging bij af te geven subsidiebeschikkingen of het potentieel tekort nog voldoende beheersbaar is, zoals aangegeven in de brief bij de aanbieding van basisrapportage PHS (Kamerstuk 32 404, nr. 92).

Tenslotte vindt dit jaar voor het integrale spoorproject Ede, waar PHS-maatregelen een onderdeel van zijn, de doorstart van de aanbestedingsprocedure plaats. De effecten van het afbreken van de eerdere procedure blijken beperkt en worden verwerkt in de volgende voortgangsrapportage. Ook is voor geplande frequentieverhogingen van PHS in de

komende jaren verbetering van de energievoorziening op het spoor nodig. In 2020 worden hiertoe maatregelen vastgesteld aan de Tractie Energievoorziening (TEV).

In de rapportage en bij bovengenoemde ontwikkelingen zijn geen effecten verwerkt van de ontstane crisis als gevolg van het COVID-19 virus. De situatie kan gevolgen hebben voor de planuitwerking en uitvoering van de projecten, waarover ik u op een later moment zal informeren.

*Tot slot*

De uitwerking van PHS gaat onverminderd door en ik heb vertrouwen in de uitvoering van het programma. Via een stapsgewijze verhoging van de treinfrequenties lever ik een belangrijke bijdrage om de vervoersvraag in goede banen te leiden. Tegelijk is er sprake van een aantal complexe en risicovolle onderdelen van PHS en is de eindtermijn 2028 op onderdelen ambitieus. Deze ontwikkelingen onderstrepen in mijn ogen het grote belang van het transparant proces dat met de groot projectstatus PHS en de halfjaarlijkse voortgangsrapportages in gang is gezet. Ook blijf ik u informeren over de PHS-maatregelen via de gebruikelijk momenten in de begrotingscyclus en de MIRT-cyclus en indien daar aanleiding toe is op specifieke momenten.

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