

Vergaderjaar 2016–2017

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 81

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juni 2017

Hierbij ontvangt u de 13e voortgangsrapportage over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) waarin wordt gerapporteerd over de periode 1 juli 2016 tot 1 april 2017¹. In de voortgangsrapportage vindt u een toelichting op de voortgang van het programma en de geboekte resultaten.

PHS schuift steeds verder richting de realisatiefase: meer projecten gaan in uitvoering of komen daar dichtbij. De realisatie van 4-sporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid zal naar verwachting eind dit jaar starten. Voor de aanleg van de spoorgoederenboog bij Meteren en het verdiept leggen van het spoor door Vught wordt gewerkt aan een ontwerp tracébesluit dat eind dit jaar gepubliceerd zal worden.

Naast deze mijlpalen bij de voorbereiding en realisatie van maatregelen om het spoor geschikt te maken voor het rijden van extra treinen, worden inmiddels ook de eerste eindresultaten bereikt waarvan reizigers profiteren. In augustus 2016 is OV SAAL korte termijn opgeleverd waardoor in december 2016 extra treinen zijn gaan rijden tussen Schiphol, via de Zuidas, naar Almere en Lelystad. Daarnaast zijn de voorbereidingen bij NS en ProRail in volle gang om vanaf december 2017, met ingang van de dienstregeling 2018, een 5e en 6e intercity te gaan rijden tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven. En zes sprinters tussen Utrecht en Houten Castellum. Met de dienstregeling 2018 wordt de eerste belangrijke stap gezet naar de realisatie van hoogfrequent spoorvervoer in Nederland. Met NS en ProRail worden afspraken gemaakt om de risico's die zich gedurende de opstartfase in 2018 kunnen voordoen gezamenlijk te beheersen.

Bij de aanbidding van de vorige (12e) voortgangsrapportage over PHS aan uw Kamer op 15 september 2016 heb ik u geïnformeerd over de wijze waarop het potentiële tekort in het programma wordt teruggebracht

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

(Kamerstuk 32 404, nr. 79). In dezelfde brief heb ik aangegeven dat ik voor PHS een risicoreservering heb gemaakt van € 150 miljoen, circa 5 procent van het PHS budget, op te nemen in de investeringsruimte spoor. Deze is bestemd om de komende jaren nog onbekende risico's op te vangen die zich bij een groot programma als PHS, dat een aantal complexe projecten omvat nu eenmaal kunnen voordoen. Deze reservering is niet bedoeld om het al bestaande potentiële tekort verder terug te dringen. Het afgelopen jaar heb ik nog geen gebruik hoeven te maken van de risicoreservering.

Om de groei aan te kunnen die de eerstkomende jaren op het spoor wordt verwacht en gelet op de ambitie om te komen tot een betrouwbare hoogfrequente treindienst op de drukste trajecten van Nederland is het van belang dat PHS voortvarend wordt gerealiseerd. De recente nationale markt- en capaciteitsanalyse onderschrijft dit beeld. Daarmee is PHS niet alleen noodzakelijk om knelpunten op het spoor tot 2030 te voorkomen maar ook een belangrijke bouwsteen richting 2040 om op basis van het Toekomstbeeld OV te komen tot een flexibel, betrouwbaar en toekomstvast OV systeem.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma