

Vergaderjaar 2020–2021

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 101

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 oktober 2020

Bijgaand bied ik uw Kamer de derde voortgangsrapportage van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) aan¹. Deze rapportage betreft de eerste helft van 2020. Deze voortgangsrapportage is 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 op het spoor die met de uitrol van PHS de komende jaren stap voor stap beschikbaar komt, is cruciaal om de voorziene groei op langere termijn van het reizigers- en goederenvervoer te accommoderen. PHS legt ook de basis voor verdere stappen na PHS in het kader van het Toekomstbeeld OV.

Corona stelt ons voor grote uitdagingen op de korte termijn, zoals ook aangegeven in mijn brief van 1 september jl. (Kamerstuk 32 404, nr. 100). Tegelijkertijd blijven de structurele uitdagingen voor het OV voor de langere termijn groot: de Nederlandse bevolking groeit, en meer mensen reizen tussen de steden in de verschillende delen van ons land. Doorbouwen aan betere bereikbaarheid blijft nodig, gezien de vitale maatschappelijke functie van het openbaar vervoer. Daarom is een stapsgewijze realisatie van PHS van groot belang om voorbereid te zijn op groei van het personen- en goederenvervoer per spoor en om het reizen per trein te vergemakkelijken.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

In deze brief ga ik allereerst in op de ontwikkelingen in de periode waar de VGR over rapporteert. Daarna kijk ik vooruit naar zaken die de komende tijd aan de orde zijn voor PHS.

Relevante ontwikkelingen eerste helft 2020

Al met al kijk ik terug op een positief half jaar waarin bij PHS voortgang is geboekt. Ook is er permante aandacht voor de risico's en de ontwikkelingen daarin. Dit schept vertrouwen om de uitvoering van PHS beheerst te kunnen vervolgen en tijdig in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen.

Ook in de rapportageperiode is voortgegaan met de uitwerking van de diverse maatregelen die onderdeel zijn van PHS. Ondanks de bijzondere omstandigheden als gevolg van Corona, is er door ProRail onverminderd doorgewerkt aan de maatregelen en de diverse onderzoeken. Ook is in deze Coronaperiode de uitvoering van maatregelen in Geldermalsen en Rijswijk volgens planning doorgedaan en dat zie ik als een grote prestatie van ProRail, NS en de betreffende aannemers. In de afgelopen periode zijn de volgende werkzaamheden verricht:

- Er is verder gewerkt aan extra wissels bij Amsterdam Muiderpoort en transfermaatregelen op het station Amsterdam Amstel.
- Het keerspoor op station Driebergen Zeist is – als onderdeel van het grotere project Driebergen Zeist – in gebruik genomen.
- Het Tracébesluit Meteren-Boxtel is vastgesteld.
- Het ontwerpTracébesluit Amsterdam is vastgesteld.
- Er is een voorkeursvariant voor maatregelen station Nijmegen vastgesteld.

In de VGR zijn per corridor de maatregelen aangegeven in kaartbeelden evenals de inzichten in de kostenprognose per corridor (zie hiervoor ook Kamerstuk 32 404, nr. 99).

Financiële stand van zaken

Een steeds groter deel van PHS komt in de realisatiefase. In deze verslagperiode is een groter deel van het PHS-budget vastgelegd in realisatiecontracten; de ontwikkeling op dit punt is aangegeven in deze VGR.

In deze periode is het potentieel tekort PHS, uitgaande van de budgetstand van de najaarsnota 2019, iets toegenomen met bijna € 31 mln (incl. BTW) naar € 293 mln in deze verslagperiode op een totaalbudget van ca. € 3,8 mld. Redenen hiervoor zijn met name extra stikstofmaatregelen voor Meteren-Boxtel en meerkosten voor maatregelen voor bijsturingsmaatregelen bij Amsterdam Sloterdijk.

Het risicobeeld² is in deze verslagperiode stabiel gebleven. De omvang van het potentieel tekort op dit moment (ondanks de genoemde lichte stijging in deze verslagperiode) en de stabiele prognoses voor de komende periode geeft de verwachting dat de uitvoering van PHS in een steeds stabielere proces plaats vindt en dat er nog een aantal bijstuurmogelijkheden is om dit zo te houden. De beïnvloedingsmogelijkheden worden gaandeweg kleiner nu PHS verder in realisatie gaat en in de

² 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. Naast het potentiële tekort wordt ook gerapporteerd over een risicobeeld PHS. Het risicobeeld is het potentiële tekort plus actuele inzichten over mogelijke toekomstige risico's.

periode tot begin 2021 een aantal grote beschikkingen gepland staat. Ik maak, zoals aangegeven in de brief bij de aanbidding van basisrapportage PHS (Kamerstuk 32 404, nr. 92), elke keer een afweging bij af te geven subsidiebeschikkingen of het potentieel tekort nog voldoende beheersbaar is. In de aanpak is de aanwending van de risicoreservering de laatste stap.

Aanbeveling audits en toetsen

Evenals in de vorige rapportage periode is de aandacht voor kwaliteitsmanagement onverminderd voortgezet binnen het programma PHS. Afgelopen halfjaar is er veel energie gestoken in een integrale toetsplanning voor het programma, waarin aantoonbaar is welke toetsen er door het programma en welke er binnen de projecten worden uitgevoerd. Daarmee ontstaat een totaalbeeld van checks & balances. Deze toetsen worden uitgevoerd als audits, second opinions of als gate reviews.

Ontwikkelingen komende periode

OV SAAL

In april 2019 is gebleken dat het beoogde hoogfrequente dienstregelingsmodel voor OV SAAL helaas niet maakbaar is binnen de kaders van het programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS). Daarom heb ik samen met betrokken partijen (MRA, NS, ProRail, goederenvervoerders) verder gezocht naar een maakbaar hoogfrequent dienstregelingsmodel. Er is een dienstregelingsmodel gevonden dat maakbaar is en aansluit bij de ambitie om hoogfrequent te rijden op de SAAL-corridor. Dat is een innovatief vervoersconcept waarbij op de OV SAAL corridor sprinters en intercity's deels gescheiden worden. In het nieuwe model rijden intercity's hoogfrequent vanuit Flevoland en het Gooi naar Amsterdam Zuid en sprinters hoogfrequent van Flevoland en het Gooi naar Amsterdam Centraal.

Hierdoor hoeven intercity's de sprinters niet in te halen en zijn de verschillen in rijsnelheid op het spoor kleiner. Het aantal treinen op het spoor kan daardoor in 2029 worden vergroot en daarmee ook het aantal zitplaatsen. Ook wordt de deur-tot-deur reis voor het overgrote deel van de reizigers korter en voor een kleine groep is sprake van een langere reistijd. Betrokken partijen hebben daarom samen de afweging gemaakt dat het voordeel voor een grote groep reizigers opweegt tegen het nadeel voor de kleinere groep reizigers. In de aanloop naar het werkelijk rijden van het hoogfrequente model zal nader worden bekeken of het mogelijk is om die nadelen zoveel mogelijk in te perken.

Met de gezamenlijke keuze voor dit dienstregelingsmodel is een stevige stap naar hoogfrequent spoorvervoer op de SAAL-corridor gezet. NS, ProRail en Rijk zullen ieder hun uiterste best doen om het dienstregelingsmodel mogelijk te maken en waar mogelijk te verbeteren in de daadwerkelijke voorbereiding van de dienstregeling. Dit is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder alle treinbewegingen rond Groot Amsterdam. Er blijft gekeken worden naar optimalisatiemogelijkheden binnen de kaders van het dienstregelingsmodel voor de reizigersstromen die geconfronteerd worden met een langere reistijd op de verbindingen naar Amsterdam Centraal uit Almere, Amersfoort en Gooi en in het doorkoppelen van treinen over Amsterdam Centraal naar Haarlem en verder. Hierbij wordt ook de corridor Almere-Utrecht betrokken.

Door de keuze voor dit model is er geen spooruitbreiding nodig bij Weesp en ook het station Weesp zal niet grootschalig worden verbouwd. Tegelijk kunnen reizigers vanuit Weesp wel rekenen op meer sprinters dan eerder

voorzien. Samen met de regio heb ik afspraken gemaakt om gezamenlijk bij te dragen aan maatregelen voor geluidshinder langs het spoor aan de noordzijde in Weesp³.

Ik blijf in de nadere uitwerking van het dienstregelingsmodel regulier met partijen in gesprek. Daarnaast staan de ruimtelijke ontwikkelingen niet stil en is de verwachting dat de vervoervraag verder groeit. Om tegemoet te komen aan deze ontwikkelingen onderschrijven Rijk en regio daarom het belang om in Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en Toekomstbeeld OV 2040 verder te kijken naar het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de OV SAAL corridor en de toeleidende verbindingen.

Dat geldt ook voor de bredere netwerkeffecten van het besluit OV SAAL op verschillende corridors zoals bijvoorbeeld die richting het Oosten. In het kader van het Toekomstbeeld OV blijf ik ook met die regio's naar de verdere toekomst toe in gesprek over optimalisaties van het netwerk in landelijke samenhang.

Tweede corridor met de tienminutentrein

Zoals ook aangegeven in mijn brief van 1 september jl. (Kamerstuk 32 404, nr. 100) zijn NS en ProRail in de afgelopen periode volop bezig geweest met de introductie van de tienminutentrein op een volgende corridor na de succesvolle start van de eerste tienminutentrein Amsterdam–Utrecht–Eindhoven eind 2017 (dienstregeling 2018). Vanaf dienstregeling 2022 (dus eind 2021) zijn per uur zes in plaats van vier intercity-verbindingen mogelijk tussen Arnhem en Schiphol. Deze extra treinen kunnen ook doorrijden van en naar Leiden, Den Haag en Rotterdam.

Ontwikkelingen rond Amsterdam

Op dit moment brengen ProRail en NS in kaart welke effecten aan de orde zijn als het project Zuidasdok wezenlijke vertraging oploopt. Dit kan op meerdere (PHS)corridors van en naar Amsterdam impact hebben op de faseringsstappen in het verhogen van het aantal treinen in deze regio op weg naar het eindbeeld van PHS. Deze complexe samenhang wordt thans door ProRail en NS onderzocht. Ik verwacht u over de gevolgen en beheersmaatregelen voor PHS in de volgende VGR te informeren.

Planning PHS

De uitvoering op de corridor Den Haag – Breda, met omvangrijke werkzaamheden rond Delft, vordert gestaag. Wel zijn er uitdagingen rond de uitvoering van de tweede tunnelbuis bij Delft, die te maken hebben met de realisatie van de tunneltechnische installaties. Bezien wordt hoe het project zo snel mogelijk volgens planning kan worden afgerond. Of en zo ja in welke mate dit effect heeft op de mijlpaal voor het verhogen van de treinfrequentie tussen Den Haag-Rotterdam wordt de komende periode gezien.

Voor Meteren-Boxtel is de indienststellingsdatum bijgesteld naar eind 2029 door de in de vorige VGR gemelde vertraging van het Tracébesluit.

³ De bijdrage van het rijk daarvoor is € 8,4 mln, de regio draagt € 7,6 mln bij (beide bedragen incl BTW, pp 2020). De rijksbijdrage wordt gedekt uit het OV SAAL budget, € 4,4 mln hiervan was al eerder gereserveerd binnen OV SAAL. De financiële verwerking hiervan binnen PHS wordt opgenomen in de volgende VGR, aangezien dit buiten de verslagperiode van de bijgevoegde VGR valt.

Er is sprake van een aantal complexe en risicovolle onderdelen van PHS, zoals Amsterdam Centraal en Meteren-Boxtel. Gezien de huidige inzichten in de planning is het daardoor waarschijnlijk dat op onderdelen het verschuiven van de eindtermijn onvermijdelijk zal blijken. Ik blijf zoeken naar mogelijkheden om dit zo beperkt mogelijk te houden. Dat beeld zal ik de komende periode nader gaan harden en ik zal daarover rapporteren in de volgende voortgangsrapportages.

Tot slot

De uitwerking van PHS gaat – ondanks Corona – 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 groeiende vervoersvraag te faciliteren. Met het gereed maken van de corridor Arnhem-Schiphol voor het «spoorboekloos» rijden blijf ik met het oog op de toekomst in de korte en langere termijn investeren.

Het OV maakt werk, onderwijs en sociale contacten bereikbaar voor grote stromen reizigers. De bereikbaarheid wordt verder versterkt indien vaak en snel gereisd kan worden in een brede ring, met enkele sterke assen naar de verschillende landsdelen en de landen om ons heen. PHS is hierin een essentiële stap. Mijn inzet en die van ProRail is en blijft om te komen tot stapsgewijze realisatie van PHS.

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