

Vergaderjaar 2024–2025

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 127

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 april 2025

Hierbij bied ik u de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de tweede helft van 2024 aan. Ook ontvangt u het bijbehorende accountantsrapport. Dit is de twaalfde voortgangsrapportage (VGR12) gebaseerd op de basisrapportage die op 26 april 2019 aan uw Kamer is aangeboden.¹

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

PHS heeft tot doel op zeven corridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer voor reizigers en extra ruimte voor goederenvervoer. Het programma is volop in uitvoering: de extra capaciteit is deels al gerealiseerd en zal de komende jaren stap voor stap verder beschikbaar komen. Vrijwel het gehele programmabudget is inmiddels verplicht. De resultaten van PHS zijn van groot belang om de reizigers en het goederenvervoer ook in de toekomst te kunnen faciliteren. Het programma legt mede de basis voor ontsluiting van de zeventien woningbouwgebieden en maakt de doorontwikkeling naar het Toekomstbeeld OV mogelijk.

Relevante ontwikkelingen

Het programma is in realisatie. De belangrijkste ontwikkelingen in deze verslagperiode zijn de volgende:

- NS is met ingang van de dienstregeling 2025 (per december 2024) meer tienminutentreinen gaan rijden. Deze treinen waren na introductie tijdens de coronaperiode tijdelijk afgeschaald en nog niet helemaal teruggekeerd.
- In de dienstregeling 2025 is een nieuwe tienminutensprinter gaan rijden tussen Rotterdam en Den Haag (van maandag tot en met donderdag). Dit is in aanvulling op de tienminutensprinter tussen Rotterdam en Dordrecht die al reed in de spits.

¹ Kamerstuk 32 404, nr. 92

- De aanleg van het tijdelijk spoor in Vught is begonnen, ter voorbereiding op de bouw van de verdiepte ligging van het spoor.
- Bij Meteren wordt gewerkt aan de aftakking van de Betuweroute, zodat passagiers- en goederentreinen meer gescheiden kunnen rijden.
- Op de corridor Breda-Eindhoven blijft de voortgang op het maatregelenpakket in Boxtel achter als gevolg van vertraging van de planologische procedures. Zo moet onder andere worden gewacht op vergunningverlening onder de wet Natuurbescherming, die vanwege de stikstofproblematiek is opgeschort. De regionale partijen en het ministerie hebben hier intensief overleg over.
- Bij de werkzaamheden bij zowel Meteren als Den Bosch-Vught speelden de al gemelde risico's rond beschermde flora en fauna. Inmiddels is gebleken dat dit risico de mijlpalen niet heeft verschoven.
- Op de SAAL-corridor is gestart met verbeterde transfervoorzieningen in Weesp en zijn bijstuurvoorzieningen bij Hoofddorp gegund aan de aannemer.

Amsterdam Centraal

- Om meer ruimte te creëren voor reizigers en treinen, en noodzakelijk onderhoud uit te voeren, wordt de komende jaren hard gewerkt aan Amsterdam Centraal.
- De uitvoering van het werk is in volle gang en goed zichtbaar op en rond het station, waar momenteel zeven aannemers actief zijn. Er vinden grootschalige en complexe werkzaamheden plaats, waarbij de ruimte beperkt is en de uitdagingen groot zijn. De eerste spoorbrug is inmiddels vervangen. Eind maart start de volgende fase van werkzaamheden, waarbij ook de tweede spoorbrug vervangen wordt.
- Op 10 februari jl. zijn op Amsterdam Centraal de tijdelijke faciliteiten voor het beveiligd vertrek van de treinen naar Londen (de UK-terminal) in gebruik genomen. Door gezamenlijke inzet van alle betrokkenen is de Amstelpassage versneld verbouwd.
- Het project PHS Amsterdam heeft deze verslagperiode een herfasering moeten doorvoeren, met een vertraging van bouwwerkzaamheden en hogere kosten tot gevolg. Het hoge risicoprofiel van het werk op Amsterdam Centraal is in eerdere voortgangsrapportages PHS en brieven aan de Tweede Kamer gemeld. De omvang van de mogelijke consequenties ontvouwt zich nu de werkzaamheden onderweg zijn. De planning blijft binnen de eerder gecommuniceerde mijlpalen. Samen met ProRail en NS wordt bezien hoe de overlast voor reizigers tot een minimum beperkt kan worden.

Al met al wordt bij de uitvoering van de projecten buiten veel werk verzet. Ondanks de uitdagingen op het gebied van schaarste aan gekwalificeerd personeel en beperkte beschikbaarheid van treinvrije periodes (TVP's) wordt hard gewerkt aan het bereiken van de PHS-doelstellingen. Bij de soms ingrijpende werkzaamheden is zichtbaar en merkbaar hoe groot en impactvol dit programma is. Soms leidt dit onvermijdelijk tot overlast, maar uiteindelijk tot een wezenlijke verbetering voor reizigers en het goederenvervoer.

ERTMS en SAAL

De Kamer heeft recent ook de 22^e voortgangsrapportage van ERTMS ontvangen.² Hierin is de Kamer nader geïnformeerd over de stand van zaken binnen dat programma en de samenhang met PHS. ERTMS is noodzakelijk om hoogfrequent te kunnen rijden op de SAAL-corridor.

² Kamerstuk 33 652, nr. 106

De bestuurlijke afspraken over het rijden van de PHS SAAL-dienstregeling zijn onder andere opgenomen in de HRN-concessie 2025–2033. In 2024 is besloten dat invoering van ERTMS op de SAAL-corridor geen onderdeel uitmaakt van Tranche 1 van het ERTMS-programma. De bestuurlijke afspraken om het SAAL-dienstregelingsmodel voor 2033 te realiseren worden meegenomen bij de afwegingen voor Tranche 2 en verder binnen het ERTMS-programma.

Financiële stand van zaken

In deze verslagperiode is het potentieel tekort van het programma afgenomen van ca. € 380 mln. naar € 150 mln. Dit is onder andere het gevolg van keuzes in de begroting 2025, die vermeld zijn in de Kamerbrief bij de VGR 2024–1 (VGR 11)³. Ook is de daling van het potentieel tekort per saldo het gevolg van een aantal andere ontwikkelingen: enerzijds de meerkosten ten gevolge van de noodzakelijke herfasering van PHS Amsterdam en anderzijds het effect van de succesvolle afronding van een drietal PHS-projecten met positief resultaat. Het huidige niveau van het potentieel tekort is passend bij de financiële omvang van PHS en de vergevorderde fase waarin het programma zich bevindt. Naast het potentieel tekort bestaan er exogene risico's, waarvan de mogelijke impact geschat wordt op ca. € 127 mln. Tegenover het potentieel tekort en de exogene risico's staat een reservering in het Mobiliteitsfonds.

Auditrapport

De Auditdienst Rijk (ADR) heeft een goedkeurende verklaring afgegeven voor de uitgaven over 2024. Wel geeft de ADR verschillende aanbevelingen voor de beheersing en kwaliteitsborging van het programma. IenW gaat met de aanbevelingen aan de slag.

Vooruitblik

- Met ingang van 7 april a.s. zal NS alle sprinters op Schiedam laten halteren, als de laatste werkzaamheden tussen Schiedam en Rotterdam zijn afgerond. Tijdelijk stopten twee van de zes sprinters per uur niet in Schiedam. Met ingang van april 2025 zal die maatregel vervallen, als de werkzaamheden op de corridor Den Haag-Rotterdam zijn afgerond. Daarmee zijn alle infrastructuurmaatregelen gereed, waarmee deze corridor in zijn geheel is opgeleverd.
- Na afronding van alle maatregelen aan de UK-terminal op Amsterdam Centraal zal de terminalcapaciteit uiteindelijk ruim worden verdubbeld naar 650 reizigers. Een welkome aanvulling op de huidige, veel kleinere capaciteit en een mooie stap voor de internationale treinreiziger.

Tot slot

De realisatie van PHS gaat onverminderd door. Uiteindelijk resulteert dit op termijn in meer treinen en daarmee meer zitplaatsen voor reizigers op drukke trajecten en faciliteren we de intensivering van het goederenvervoer. Samen met sectorpartijen en medeoverheden zet het ministerie zich voortdurend in om het spoor verder klaar te maken voor de toekomst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Ch.A. Jansen

³ Kamerstuk 32 404, nr. 124