

Vergaderjaar 2023–2024

**32 404**

## **Programma hoogfrequent spoorvervoer**

**Nr. 119**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 oktober 2023

Bijgaand bied ik u de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de eerste helft van 2023 aan. Dit is de negende voortgangsrapportage (VGR9) gebaseerd op de basisrapportage die op 26 april 2019 aan uw Kamer is aangeboden.<sup>1</sup>

PHS heeft tot doel op zeven corridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer voor reizigers en extra ruimte voor goederenvervoer. De extra capaciteit die de komende jaren stap voor stap beschikbaar komt, is van groot belang om de reizigers en het goederenvervoer te blijven accommoderen. PHS legt zo de basis voor de ontsluiting van de 17 woningbouwgebieden en de doorontwikkeling naar het Toekomstbeeld OV.

Het programma laat zich samenvatten

- In de afgelopen periode is het effect van prijsstijgingen, marktkrapte en beperkte beschikbaarheid van arbeidskrachten financieel zichtbaar geworden met bijna een verdubbeling van het potentieel tekort van PHS. De komende periode probeer ik deze effecten waar mogelijk op te vangen.
- Ook blijken de veranderende reizigerspatronen en de hiermee samenhangende groeivertraging moeilijk te voorspellen. In het kader van HRN-concessie 2025–2033 wordt bezien wanneer, gegeven de wijzigende reizigersprognoses en financiële beperkingen, de extra treinen gereden kunnen worden. Gecombineerd met enkele uitdagingen op het gebied van de infrastructuur zijn de voorziene productstappen eind 2024 onzeker geworden. Samen met NS en ProRail werk ik eraan om hier snel duidelijkheid over te verkrijgen.
- Het programma is ondanks deze uitdagingen fors op stoom. Contracten rond Amsterdam en Den Bosch-Vught worden gegund. Ook zijn er successen te melden rond de vastgestelde Tracébesluiten, de

<sup>1</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 92.

problematiek rond stikstof belemmert het programma op slechts enkele deelprojecten terwijl het merendeel uitgevoerd wordt. Ook is er EU-subsidie aangekondigd.

### Besluitvorming en voortgang

Het Tracébesluit Nijmegen is op 15 juni door de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State ter zitting behandeld en is inmiddels (buiten de verslagperiode) onherroepelijk geworden. Op 25 januari heeft diezelfde Raad van State een tussenuitspraak gedaan met betrekking tot het Tracébesluit PHS Amsterdam. Mijn ministerie en ProRail zijn de afgelopen periode druk bezig geweest het geconstateerde gebrek omtrent geluidshinder te herstellen. Hier is inmiddels (buiten de verslagperiode) invulling aan gegeven, zodat het project door kan.

Ook voor het Tracébesluit PHS Meteren – Boxtel zijn na een tussenuitspraak eind 2022 gebreken hersteld. Hiervoor is inmiddels een gewijzigd Tracébesluit vastgesteld. Helaas was de uitspraak fors later dan verwacht en hebben de deelprojecten Meterenboog en Den Bosch – Vught een vertraging moeten verwerken van circa twee jaar. Hierdoor verschuiven de goederenrouting over de Meterenboog en de extra sprinters Breda-Tilburg naar 2031.

Ik vind de internationale treinverbinding Amsterdam en Londen erg belangrijk. Daarom blijf ik samen met NS, ProRail en Eurostar alles op alles zetten om de verbinding in stand te houden. Tegelijk benadruk ik het belang van de grootschalige verbouwingen op Amsterdam Centraal: voor de verwachte groei in het spoorstelsel, voor de instandhouding van het station en voor de veiligheid van reizigers. Over de voortgang op dit dossier informeer ik u separaat.<sup>2</sup>

In het Commissiedebat Spoor van 8 juni jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 1122) heb ik u toegezegd bij de voortgangsrapportage PHS nadere ontwikkelingen rondom het gebruik van kwartshoudende ballast toe te lichten. Daarvoor komt deze rapportage te vroeg. Ik verwacht u hierover later dit jaar te kunnen informeren of uiterlijk bij de volgende, tiende, voortgangsrapportage. ProRail heeft de resultaten van de eerste fase van haar landelijke onderzoek naar baanstabielheid binnen. Ik verwacht uw Kamer dit onderzoek later dit jaar toe te kunnen sturen, wanneer ik dit van ProRail ontvangen heb.

### Financiële stand van zaken

Afgelopen half jaar zijn de kostenstijgingen door de markt- en prijseffecten zichtbaar geworden in aanbestedingen en projectprognoses van PHS. Tot nu toe waren feitelijk consequenties uitgebleven maar in 2023 zien we drie effecten optreden. Ten eerste zijn enkele grotere aanbestedingen afgerond, waarbij het markteffect direct zichtbaar is. Daarnaast is er een fors gat van ordegrrootte 5% op de prijsbijstelling naar prijspeil 2023 tussen de indexering van het Mobiliteitsfonds enerzijds en de prijseffecten in contracten en prognoses anderzijds. Ten slotte zien we dat de rek eruit is bij de (deel-)projecten, waardoor aannemers en ProRail de schaarste aan materieel, materiaal en menskracht niet meer kunnen opvangen binnen de gemaakte afspraken en projectreserveringen. Het potentieel tekort is hoofdzakelijk hierdoor in deze verslagperiode gestegen met ruim € 174 mln. Dit is een aanzienlijke stijging waar eerder het potentieel tekort een gestage daling heeft doorgemaakt. Het potentieel

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1131.

tekort bedraagt nu bijna € 400 mln. tegenover € 225 mln. in de achtste voortgangsrapportage.

De verwachting is dat ook in de komende tijd de markt- en prijseffecten zich zullen doorzetten en het potentieel tekort daardoor mogelijk verder kan stijgen. De komende periode worden keuzes voor een volgend kabinet voorbereid en zal de prijsontwikkeling in de markt nauwlettend gevolgd worden. Het is niet noodzakelijk gebleken om deze keuzes nu te maken. Wel zet ik in op de financiële beheersbaarheid van het potentieel tekort, waarbij voor de prijseffecten mogelijk een beroep kan worden gedaan op de reservering binnen het Mobiliteitsfonds voor excessieve prijsstijgingen. Daarbij is de realiteit verder dat de keuzeopties beperkt zijn, omdat het programma grotendeels in uitvoering is. De keuze tussen enerzijds inzetten van extra (reeds gereserveerd) budget of het heroverwegen van delen van de scope voorzie ik in 2024.

### HRN Concessie en productstappen

Op 14 augustus jl. is de ontwerpconcessie voor het hoofdrailnet aan de Tweede Kamer toegezonden<sup>3</sup>. In de ontwerpconcessie is opgenomen dat NS voor het zetten van productstappen de reizigersvraag volgt en daarbij ontsluiting in het kader van de woningbouwopgave in acht neemt. Over de specificaties van het moment van de ingebruikname van enkele PHS-productstappen en eventuele randvoorwaarden voor de ingebruikname van deze productstappen vindt nog nader overleg plaats. Het is aan NS om, als de infra gereed is, de extra treinen te gaan rijden, passende bij de definitieve afspraken van de concessie. ProRail voert de PHS-maatregelen onverminderd uit zodat de infrastructuur tijdig gereed komt voor stapsgewijze verhoging van de treinfrequenties van PHS. Zo wordt de voorziene vervoersvraag gedurende de concessie in goede banen geleid.

Op dit moment blijft de vervoersgroei achter, waarmee extra treinen de komende jaren onzekerder worden. Er is een kans dat PHS-maatregelen gereed zijn, maar de extra treinen een of enkele jaren later gaan rijden. Specifiek voor de twee productstappen die eind 2024 voorzien zijn, zijn in deze rapportage ook risico's voor de infrastructuur nadrukkelijk naar voren gekomen. Over deze productstappen vindt doorlopend overleg plaats met bestuurlijke partners en NS en ProRail.

Dit betreft de 3e en 4e Intercity tussen Breda en Eindhoven. De vergunning-verlening rondom natuur in Brabant is stil komen te liggen wat tijdige uitvoering van enkele overwegmaatregelen voor de productstap onwaarschijnlijk maakt. Daarnaast is in de verslagperiode gebleken dat de 5e en 6e sprinter tussen Den Haag en Rotterdam moeilijk maakbaar zou zijn door tijdelijke snelheidsbeperkingen rond Rotterdam. Inmiddels is (buiten de verslagperiode) gebleken dat dit geen beperking hoeft te zijn voor de invoering van de 5e en 6e sprinter tussen Den Haag en Rotterdam. Bij de volgende voortgangsrapportage verwacht ik uw Kamer preciezer te kunnen informeren over haalbaarheid van de productstappen.

### Tot slot

De uitvoering van PHS gaat onverminderd door. Voor meer dan 85% van de werkzaamheden is de planstudiefase doorlopen en werkt ProRail buiten aan het spoor. Op drie van de zeven corridors (Amsterdam-

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 1126.

Eindhoven, Schiphol-Utrecht-Nijmegen, Den Haag-Breda) zijn hogere treinfrequenties mogelijk gemaakt. Samen met ProRail en NS zet ik mij in om ook de volgende frequentieverhogingen mogelijk te maken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen