

Vergaderjaar 2024–2025

**32 404**

## **Programma hoogfrequent spoorvervoer**

**Nr. 124**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 oktober 2024

Hierbij ontvangt u de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de eerste helft van 2024. Dit is de elfde voortgangsrapportage gebaseerd op de basisrapportage die op 26 april 2019 aan de Kamer is aangeboden.<sup>1</sup> Conform het verzoek van de Kamer is de vorm van de rapportage ongewijzigd.

#### **Programma Hoogfrequent Spoorvervoer**

PHS heeft tot doel op zeven corridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer voor reizigers en extra ruimte voor goederenvervoer. De extra capaciteit is deels al gerealiseerd en zal de komende jaren stap voor stap verder beschikbaar komen. Dat is van groot belang om de reizigers en het goederenvervoer ook in de toekomst te kunnen accommoderen. PHS legt mede de basis voor de ontsluiting van de zeventien woningbouwgebieden en maakt de doorontwikkeling naar het Toekomstbeeld OV mogelijk. De geplande frequentieverhogingen maken ook onderdeel uit van de HRN-concessie 2025–2033 met NS.

#### **Relevante ontwikkelingen**

PHS is volop in uitvoering. Sinds de dienstregeling 2018 zijn er stap voor stap tienminutentreinen gaan rijden, zoals op de routes Amsterdam–Utrecht–Eindhoven en Arnhem–Utrecht–Schiphol–Leiden–Den Haag–Rotterdam. Die treinen zijn tijdens Corona tijdelijk afgeschaald en worden nu weer stap voor stap ingevoerd. Op andere PHS-trajecten wordt hard gewerkt om de spoorinfrastructuur daarop verder voor te bereiden. Vrijwel het gehele programmabudget is inmiddels verplicht.

<sup>1</sup> In lijn met het verzoek van de Vaste Commissie Infrastructuur en Waterstaat van uw Kamer is deze rapportage weer opgebouwd volgens de eerder bekende indeling. Deze bevat ook weer de vertrouwde beschrijving van voortgang, risico's en beheersmaatregelen zoals toegezegd in de antwoorden op vragen van uw Kamer bij de Najaarsnota 2023.

In deze verslagperiode zijn de belangrijkste ontwikkelingen:

- De start van de realisatiewerkzaamheden van de Meterenboog en Den Bosch–Vught, inclusief de werkzaamheden voor het tijdelijke spoor in Vught om de verdiepte ligging daar te kunnen bouwen.
- Werkzaamheden voor de projecten Rijswijk–Rotterdam en Amsterdam Centraal, met bijbehorende buitendienststellingen en aanpassingen in de dienstregeling.
- De start van de werkzaamheden voor de uitbreiding en gedeeltelijke vernieuwing van station Nijmegen.

Eerder is de Kamer geïnformeerd over noodzakelijke maatregelen om de baanstabiele te waarborgen tussen Delft Campus en Schiedam.<sup>2</sup> Dat is onderdeel van PHS-corridor Den Haag–Rotterdam waar een vijfde en zesde sprinter per uur per richting is voorzien. Er is in 2022 daarom een planuitwerking gestart. Eventuele maatregelen worden gedekt vanuit de extra woningbouwmiddelen die zijn toegevoegd aan het programma *Spoorcapaciteit 2030*. Inmiddels blijkt uit onderzoek van ProRail dat de frequentieverhoging op dit traject minder impact op de zogenaamde baanstabiele heeft dan voorheen de verwachting was. Ook is het volgens ProRail mogelijk en veilig om de geplande tijdelijke snelheidsbeperking van 120 km/u – bedoeld om de baanstabiele tussen Delft Campus en Schiedam Centrum te waarborgen – niet meer door te voeren in de komende dienstregeling. ProRail doet nu nader onderzoek naar de aard en omvang van een alternatief maatregelenpakket. De Kamer wordt hierover verder geïnformeerd in de volgende voortgangsrapportages en MIRT-brieven.

### **Financiële stand van zaken**

Het PHS-programma heeft een potentieel tekort. Dat is het financieel tekort als alle kostenstijgingen en risico's die binnen het programma zijn geïdentificeerd, zich voordoen. In deze verslagperiode is het potentieel tekort licht gestegen van € 375 mln. naar € 380 mln. Daarbij is nog geen rekening is gehouden met de keuzes in de begroting 2025. Om te komen tot een passend potentieel tekort in deze fase van PHS zijn – als onderdeel van de begrotingsvoorbereiding 2025 – maatregelen genomen om het beschikbare programmabudget in lijn te brengen met de budgetbehoefte. Eén van die maatregelen is het overhevelen van een deel van de risicoreservering naar het programmabudget. Bij de vorige voortgangsrapportage is aangegeven dat dit ook noodzakelijk was om het uitvoeringsbesluit voor Alkmaar–Amsterdam te kunnen nemen met behoud van een beheerste uitvoering van het programma. Door de diverse financiële maatregelen in de ontwerpbegroting 2025 bedraagt het potentieel tekort PHS nu € 117 mln. Dit niveau is passend bij de financiële omvang van PHS, de vergevorderde fase van het programma en het afgeven van de beschikking voor de maatregelen op de corridor Alkmaar–Amsterdam.

Naast dit potentieel tekort zijn er nog exogene risico's in beeld. Als die zich alle voordoen, worden de gevolgen geschat op circa € 245 mln. Deze potentiële tegenvaller wordt gedeeltelijk gedekt met de risicoreservering van € 133 mln.

### **Vooruitblik op dienstregeling 2025**

NS zal in de komende dienstregeling 2025 diverse tienminutentreinen weer gaan rijden. Die waren na introductie tijdens corona tijdelijk geschrapt en nog niet helemaal teruggekeerd.

---

<sup>2</sup> Zevende voortgangsrapportage PHS. Kamerstuk 32 404, nr. 115.

Verder zal – ondanks dat de werkzaamheden rondom Schiedam nog niet volledig gereed zullen zijn – NS in december starten met de nieuwe tienminutensprinter tussen Den Haag en Rotterdam, in iets gewijzigde vorm. Zodoende kunnen vanaf december toch reizigers profiteren van de extra sprinters op deze corridor. Er zullen tijdelijk vier van de zes tienminutensprinters per uur en richting stoppen in Schiedam. ProRail werkt er hard aan om deze tijdelijke periode tot een klein aantal maanden beperkt te houden.

#### *Effect tijdelijke snelheidsbeperking HSL op dienstregeling 2025*

Hoewel het strikt genomen buiten PHS valt maar wel de dienstregeling 2025 raakt, wordt de Kamer hierbij ook geïnformeerd over de tijdelijke snelheidsbeperking op de HSL. ProRail werkt samen met Infrasppeed hard om de snelheid op de viaducten op de HSL – waar nu een snelheid van 80 km/u geldt – te verhogen naar 120 km/u.<sup>3</sup> In een recent overleg, op voorspraak van ProRail, hebben Infrasppeed en de aandeelhouders van Infrasppeed, BAM en Siemens, allen uitgesproken zich maximaal in te spannen om de werkzaamheden voor 15 december aanstaande af te ronden. Wel is daarbij aangegeven dat onder andere resultaten van lopende betoninspecties een aanzienlijk risico vormen voor het behalen van deze deadline. Als deze deadline niet gehaald wordt, heeft dat impact op de punctualiteit van de treinen van NS en Eurostar. Beide maken gebruik van de HSL als kortste verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam.

#### **Tot slot**

De realisatie van PHS gaat onverminderd door. Dat is goed te zien in onder meer Amsterdam, Vught, Nijmegen en tussen Rijswijk, Delft en Rotterdam. Reizigers op die trajecten merken dat ook. Uiteindelijk resulteert dit op termijn in meer treinen en daarmee meer zitplaatsen voor reizigers op die drukke trajecten. Samen met sectorpartijen als ProRail, NS, goederenvervoerders en medeoverheden werkt lenW onverminderd hard aan het spoor verder klaar maken voor de toekomst.

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

---

<sup>3</sup> Met uitzondering van viaduct Zuidweg bij Rijpwetering in verband met de zettingsproblematiek.