

Vergaderjaar 2025–2026

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 129

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2025

Bijgaand vindt u de voortgangsrapportage van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de eerste helft van 2025. Dit is de dertiende voortgangsrapportage (VGR13), gebaseerd op de basisrapportage die op 26 april 2019 aan uw Kamer is aangeboden¹.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

PHS heeft als doel om op zeven corridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer voor reizigers en extra ruimte voor goederenvervoer. Het programma is in uitvoering: de extra capaciteit als gevolg van de spoorinfrastructuur die binnen PHS is opgeleverd, is deels al gerealiseerd en zal komende jaren stap voor stap verder beschikbaar komen. De resultaten van PHS zijn van groot belang om het reizigers- en goederenvervoer ook in de toekomst te kunnen faciliteren. Het programma legt mede de basis voor ontsluiting van de zeventien woningbouw-gebieden en maakt een toekomstbestendige doorontwikkeling mogelijk.

Relevante ontwikkelingen

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

- Op de corridor Den Haag–Rotterdam–Breda zijn alle infrastructuurmaatregelen gereed en rijden alle extra treinen. Daarmee is de eerste PHS-corridor in zijn geheel opgeleverd, op tijd en binnen budget. Dit is een mooi resultaat dat in april gevierd is met de betrokken bestuurders en sectorpartners.
- Op Amsterdam Centraal is de uitvoering van het werk in volle gang. In april zijn twee vernieuwde sporen in gebruik genomen, evenals de eerste nieuwe brug over de Oostertoegang. In juni is de entree van de westelijke reizigers-tunnel heropend, met extra ruimte voor reizigers.

¹ Kamerstukken II 2018/19, 32 404, nr. 92

Het project op Amsterdam Centraal houdt een hoog risicoprofiel door de omvang, complexiteit en beperkte ruimte voor werkzaamheden in een volledig operationeel station.

- In Nijmegen is op 11 juni de starthandeling verricht voor de flinke uitbreiding en vernieuwing van station Nijmegen; de werkzaamheden zijn nu goed zichtbaar. Het is het laatste station op de corridor Schiphol–Utrecht–Nijmegen dat ProRail ingrijpend aanpast.
- Op de corridor Breda–Eindhoven blijft de voortgang op het maatregelenpakket in Boxtel achter als gevolg van vertraging van de planologische procedures, onder andere gerelateerd aan de stikstofproblematiek. Samen met de regio wordt de mogelijkheid van een tussentijdse oplossing onderzocht.
- Op de goederencorridor Zuid-Nederland wordt gewerkt aan een aftakking van de Betuweroute. Door de aanleg van de boog bij Meteren kunnen reizigers- en goederentreinen straks meer gescheiden rijden en ontstaat ruimte voor meer reizigerstreinen op de corridor Breda–Eindhoven.
- Op de Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (SAAL)-corridor is de aanbesteding voor de verbeterde transfervoorzieningen in Weesp gestart en is de projectbeslissing voor de verbeterde transfervoorzieningen bij station Amsterdam Muiderpoort genomen.
- Op 30 juni vond de zitting bij de Raad van State plaats inzake het Tracébesluit voor het traject Alkmaar–Amsterdam. Op 23 juli volgde de uitspraak, die groen licht geeft voor de aanpassingen aan het spoor en station Uitgeest.
- Het belangrijkste risico voor PHS blijft de personele schaarste bij aannemers in de spoorsector. Dit raakt de planning en uitvoering van werkzaamheden, onder andere door beperkte beschikbaarheid van treinvrije periodes. Dit is een toenemende uitdaging in de realisatiefase.

ERTMS en SAAL

De Kamer ontvangt binnenkort ook de 23^e voortgangsrapportage van ERTMS. Hierin wordt ingegaan op de voortgang van het programma ERTMS en de samenhang met PHS. Voor het realiseren van hoogfrequent spoorvervoer, onder andere op de SAAL-corridor, is de invoering van ERTMS noodzakelijk.

In de HRN-concessie 2025–2033 is opgenomen dat het SAAL-dienstregelingsmodel uiterlijk in 2033 gerealiseerd wordt. Ook hebben Rijk en regio over deze mijlpaal een bestuurlijke afspraak gemaakt. Zoals aan de Kamer gemeld, is de SAAL-corridor geen onderdeel van de eerste tranche van het ERTMS-programma². Het uitgangspunt blijft dat de invoering van de beoogde dienstregeling uiterlijk in 2033 plaatsvindt, maar het is onzeker of dit gehaald kan worden. De komende periode worden de betrokken partijen meegenomen bij de afwegingen over de vervolgstappen in de uitrol van ERTMS.

Financiële stand van zaken

PHS is een omvangrijk programma met een budget van ca. € 5 miljard waarvan het merendeel al besteed of verplicht is. In deze verslagperiode is het potentieel tekort van het programma afgenomen van € 150 miljoen naar € 106 miljoen. Dit is met name het gevolg van de afronding van de corridor Den Haag–Rotterdam–Breda met een positief resultaat en lager uitgevallen kosten voor seinoptimalisatie op de corridor Schiphol–

² Kamerstukken II 2023/24, 33 652, nr. 92

Utrecht–Nijmegen. Ook is een budgetcompensatie voor eerdere excessieve prijsstijgingen verkregen als gevolg van keuzes in de begroting 2025.

Naast deze positieve financiële ontwikkeling wordt PHS ook geraakt door de in de Voorjaarsnota 2025 doorgevoerde korting op de prijsbijstelling op het Mobiliteits-fonds. Als gevolg van de toedeling van deze korting in de Ontwerpbegroting 2026 is de verwachte impact van deze taakstelling een toename van het potentieel tekort van ca. € 44 miljoen, die in de volgende verslagperiode zichtbaar wordt.

Het niveau van het potentieel tekort is op dit moment 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. € 126 miljoen. Tegenover het potentieel tekort en de exogene risico's staat een reservering in het Mobiliteitsfonds.

Vooruitblik

- Eind oktober wordt naar verwachting het tijdelijke spoor in Vught opgeleverd. Dit is een belangrijke mijlpaal, waarna gestart kan worden met de aanleg van de verdiepte ligging van het spoor.
- In Amsterdam wordt doorgewerkt aan de vernieuwing van de sporen. De perrons worden breder gemaakt en onder de sporen wordt de oostelijke reizigerstunnel verbreed en een nieuwe fietsenstalling gebouwd. Daarnaast wordt gewerkt aan een vrije kruising, zodat treinen in de toekomst minder op elkaar hoeven te wachten bij het binnenrijden van Amsterdam Centraal.
- Voor de maatregelen op de locatie Alkmaar wordt binnenkort gestart met de aanbesteding.

Tot slot

Bij mijn aantreden heb ik vastgesteld dat PHS een groot, complex en uitdagend programma is, waarin ook deze verslagperiode weer belangrijke stappen zijn gezet. Het is mooi om te zien hoe dit tot zichtbare successen leidt. Het realiseren van de beoogde frequentieverhogingen is voor een aantal corridors een complexe puzzel, door een veelvoud aan raakvlakken en afhankelijkheden en de actuele vervoersontwikkelingen. De uitvoering van PHS gaat desondanks onverminderd door, met als doel een beter spoorproduct voor de reizigers en het mogelijk maken van de groei van zowel het reizigers- als goederenvervoer op ons intensief gebruikte spoorweganet. Samen met de sectorpartijen en medeoverheden zetten we alles op alles om het spoor verder klaar te maken voor de toekomst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen