



Aan Staatssecretaris

nota

Kamerbrief negende voortgangsrapportage PHS 2023-1

**TER BESLISSING**

**Datum**

20 september 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/237300

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur -  
Programma Hoogfrequent  
Spoorvervoer

**Beslistermijn**

30-09-2023

**Bijlage(n)**

2

**Aanleiding**

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) maakt meer personen- en goederentreinen mogelijk op zeven corridors. U rapporteert over PHS als Groot Project tweemaal per jaar aan de Kamer. Voor u ligt de rapportage over het eerste deel van 2023.

**Geadviseerd besluit**

U wordt geadviseerd om:

1. Kennis te nemen van de negende Voortgangsrapportage PHS (2023-1);
2. Akkoord te gaan met de verzending van de Kamerbrief met bijlagen door deze te ondertekenen; en
3. De Kamerbrief met bijlage aan de Tweede Kamer te verzenden.

**Kernpunten**

- Het potentieel tekort is aanzienlijk gestegen van ca. € 225 mln. naar bijna € 400 mln. (stijging van ruim € 174 mln.). Dit komt hoofdzakelijk door prijsstijgingen en andere marktontwikkelingen. Deze zijn in de afgelopen rapportageperiode zichtbaar geworden.
- Op 14 augustus is de ontwerpconcessie voor het hoofdrailnet aan de Tweede Kamer verzonden. Voor PHS blijft het uitgangspunt om de infrastructuur conform huidige mijlpalenplanning gereed te hebben. Echter, gegeven de financiële kaders en achterblijvende reizigersgroei is onzeker wanneer NS de extra treinen gaat rijden. Mede hierdoor staan de eerstvolgende frequentieverhogingen eind 2024 onder druk, waarover u de Kamer informeert.
- Eerder was deze zomer besluitvorming voorzien rondom de laatste scopeonderdelen van het programma en het potentieel tekort. U meldt de Kamer dat keuzes op dit moment nog niet nodig zijn en ook niet wenselijk gezien de huidige demissionaire status.
- In uw brief meldt u de nog geen stand van zaken rondom baanstabiliteit en kwarts houdende ballast, omdat beide onderwerpen zich nog onvoldoende ontwikkeld hebben.
- De brief had voor 1 oktober aan de Kamer gestuurd moeten worden. Dit is niet gelukt vanwege de, deels met PHS samenhangende, discussies rond onder meer de HRN-concessie en de Rijksbrede opgave in relatie tot de uitname OVAH/Noord-Zuidlijn.

## Krachtenveld

De rapportage is tot stand gekomen in samenwerking met ProRail en in afstemming met NS en de goederensector.

## Toelichting

### *Politieke context*

De Tweede Kamer heeft PHS in 2018 aangewezen als Groot Project. Volgens de wensen van de Tweede Kamer is bijgevoegde rapportage opgesteld. Deze rapportage dient uiterlijk vóór 1 oktober aan de Tweede Kamer te worden gezonden. Na een eerste schriftelijke vragenronde volgt meestal een mondelinge behandeling voorafgaand aan een commissiedebat Spoor.

Dit voorjaar hebben IenW en ProRail samen met de ADR in het kader van de evaluatie van de status Groot Project de voortgangsrapportage onder de loep genomen. Geconcludeerd is dat de informatiewaarde van de VGR voor de Tweede Kamer zou kunnen worden vergroot door minder versnipperd over de rapportage te verspreiden. In de volgende rapportageperiode zal daarom gewerkt worden met een nieuw format voor de VGR.

### *Stand van zaken programma*

Het programma is in volle uitvoering. Inmiddels zijn verschillende mijlpalen bereikt. Er rijden zes intercity's per uur per richting op de drukste dagen tussen Eindhoven en Amsterdam. Daarnaast zal per dienstregeling van 2024 de tienminutentreinen tussen Rotterdam – Schiphol – Utrecht – Nijmegen – Arnhem en de 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> sprinter tussen Dordrecht – Rotterdam weer worden opgestart.

Voor PHS staan eind volgend jaar (dienstregeling 2025) twee grote productstappen gepland: extra intercity's tussen Breda en Eindhoven en extra sprinters tussen Den Haag en Rotterdam. Ondanks alle inspanningen blijft het onzeker of alle maatregelen tijdig worden afgerond, want in Brabant worden op dit moment geen natuurvergunningen verleend en rond Rotterdam waren er recent capaciteitsbeperkingen in beeld gekomen. Hiernaast speelt ook de nieuwe HRN-concessie een rol of de treinen daadwerkelijk gereden zullen worden. NS is gerechtigd om de aanvullende treinen te rijden, maar niet toe verplicht. NS zal hierin de vervoervraag volgen. Vanuit PHS blijven alle inspanningen erop gericht om de infrastructurele maatregelen conform plannings af te ronden.

### *Financiën*

PHS beschikt over een budget van € 3,7 miljard. Van het budget is inmiddels bijna € 3,2 miljard verplicht. ProRail heeft de afgelopen periode het financiële beeld verder onderzocht. Inmiddels is duidelijk dat over de eerste helft van 2023 sprake is van forse prijsstijgingen. Dit heeft ertoe geleid dat het potentieel tekort in afgelopen rapportageperiode bijna is verdubbeld. Daarbij is het beeld dat de prijsstijgingen nog verder kunnen doorzetten.

## goed functioneren van de Staat (5.1.2i)

### **Datum**

20 september 2023

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/237300

### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur -  
Programma Hoogfrequent  
Spoorvervoer

### **Aan**

Staatssecretaris

### **Bijlage(n)**

2

## goed functioneren van de Staat (5.1.2i)

### *Besluitvorming over vervolg*

In 2024 is het uitvoeringsbesluit voor PHS Alkmaar – Amsterdam (€ 275 mln.) voorzien en dit is de laatste grote verplichting die wordt aangegaan. Dan moet uiteindelijk besloten worden of de risicoreservering van PHS (€ 250 mln.) wordt ingezet zodat PHS volledig kan worden uitgevoerd of dat er versoberd moet worden. Het versoberen van het programma is daarna niet meer reëel, de resterende projecten zijn te klein om het tekort op te vangen of betreffen flankerende maatregelen die noodzakelijk zijn om de doelen op de verschillende corridors te behalen.

In oktober 2023 krijgt u het Tracébesluit Alkmaar – Amsterdam ter vaststelling voorgelegd. Hiermee bevestigt u uw commitment dat al in 2021 met Ontwerptracébesluit is afgegeven om ook de laatste productstap voor PHS mogelijk te maken, maar is nog geen onherroepelijk besluit genomen. De maatregelen in het Tracébesluit kennen geen knelpunten op het gebied van stikstof.

Het project is vertraagd, waardoor in de huidige demissionaire periode geen besluitvorming nodig is over versobering of inzet van de risicoreservering. Aanvankelijk waren het Tracébesluit en het uitvoeringsbesluit voor Alkmaar – Amsterdam een jaar eerder voorzien. Pas recent is een oplossing gevonden omtrent een overwegknelpunt zodat de planuitwerking afgerond kan worden. Het ongelijkvloers maken van een overweg in Castricum is hiervoor niet direct nodig, maar uiteindelijk wel noodzakelijk. De specifieke risicoreservering van circa € 50 mln., die genoemd is als dekkingsoptie in de motie Bikker bij de APB, zou dan ook niet direct worden ingezet. Deze is uiteindelijk wel noodzakelijk voor de uitrol van PHS **goed functioneren van de Staat (5.1.2i)**.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

**goed functioneren van de Staat (5.1.2i)**

### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
01	Kamerbrief Negende voortgangsrapportage PHS over 2023-1.	
02		

#### **Datum**

20 september 2023

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/237300

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor  
Rijksinfrastructuur - Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

#### **Aan**

Staatssecretaris

#### **Bijlage(n)**

2