



Aan Staatssecretaris

nota

Kamerbrief voortgangsrapportage PHS 2022-2

**TER BESLISSING**

**Datum**

23 maart 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/63316

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur  
Programma Hoogfrequent  
Spoorvervoer

**Beslistermijn**

31-03-2023

**Bijlage(n)**

3

**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 tweede deel van 2022. Tevens is het jaarlijks onderzoeksrapport van de AuditDienst Rijk (ADR) bijgevoegd.

**Geadviseerd besluit**

U wordt geadviseerd om:

1. Kennis te nemen van de achtste Voortgangsrapportage PHS (2022-2) en het bijbehorend onderzoeksrapport van de ADR;
2. Akkoord te gaan met de verzending van de Kamerbrief met bijlagen door deze te ondertekenen; en
3. De Kamerbrief met bijlagen uiterlijk 31 maart 2023 aan de Kamer te verzenden.

**Kernpunten**

- PHS is in volle realisatie. Voor ruim 85% van de projecten is de planstudiefase afgerond en is een beschikking ten behoeve van de realisatie afgegeven. Ongeveer een derde van het budget is uitgegeven. Door deze stappen is op drie van de zeven corridors de werkzaamheden dusdanig gevorderd dat het rijden van meer treinen mogelijk is gemaakt.
- Het potentieel tekort is, na een periode van dalingen, gestegen van ca € 205 mln. naar ca € 225 mln.. Dit komt met name door prijsstijgingen en door de benodigde aanvullende maatregelen op het emplacement Alkmaar (corridor Alkmaar – Amsterdam).
- Momenteel onderzoekt ProRail het financiële beeld vanwege de marktontwikkelingen (prijsstijgingen en materiaal- en arbeidsschaarste). De verwachting is dat medio maart / april van dit jaar hier meer duidelijkheid over zal zijn. In de volgende VGR kan de Kamer hier verder over worden geïnformeerd.
- Verder wordt momenteel alles op alles gezet om de eerstvolgende productstappen in Brabant en Zuid-Holland (dienstregeling 2025 (eind 2024)) mogelijk te maken. Het blijft onzeker of alle maatregelen tijdig worden afgerond en of maatregelen in de dienstregeling een oplossing zullen bieden.
- De ADR heeft geen onrechtmatigheden geconstateerd. Ze doet enkele aanbevelingen die in overleg met hen, ProRail en FEZ worden opgevolgd.

## 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 en deze rapportage dient uiterlijk op 31 maart aan de Tweede Kamer te worden gezonden. Vervolgens zal de rapporteur (Kamerlid van Ginneken, D66) zich buigen over de rapportage, waarna op basis van haar bevindingen commissieleden schriftelijk vragen kunnen stellen. Na schriftelijke beantwoording volgt meestal een mondelinge behandeling voorafgaand aan een commissiedebat.

Iedere vijf jaar vindt een evaluatie van de status Groot Project plaats. Dit voorjaar zal deze evaluatie voor het eerst plaatsvinden. Met deze evaluatie wordt bezien of de Groot Project-status relevant is en hoe het beste gerapporteerd kan worden aan de Tweede Kamer. De resultaten van deze evaluatie worden vervolgens aan de Tweede Kamer gemeld bij de volgende voortgangsrapportage.

### *Stand van zaken programma*

Het programma is in volle uitvoering. Inmiddels zijn verschillende mijlpalen bereikt. Zo waren in 2017 (dienstregeling 2018) de eerste tienminutentreinen geïntroduceerd, opgevolgd door de volgende treinen in 2021 (dienstregeling 2022). Helaas werden vorig jaar deze tienminutentreinen in de dienstregeling afgeschaald door NS wegens het personeelstekort. Sinds begin dit jaar rijden er weer zes intercity's per uur per richting op de drukste dagen tussen Eindhoven en Amsterdam. NS heeft aangegeven in de dienstregeling van 2024 weer te willen opstarten met de tienminutentrein tussen Rotterdam – Schiphol – Utrecht – Nijmegen – Arnhem en de 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> sprinter tussen Dordrecht – Rotterdam.

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. Beide productstappen kennen een aanzienlijk risicoprofiel door de borging van overwegveiligheid op de Brabantroute en de aanpak van baanstabielheid tussen Delft en Schiedam. Het blijft onzeker of alle maatregelen tijdig worden afgerond en of maatregelen in de dienstregeling een oplossing zullen bieden. Met versterkte aandacht en prioritering wordt binnen de sector nog altijd alles op alles gezet om de verbeteringen tijdig door te voeren.

Rond 2029 zijn volgende productstappen tussen Breda en Eindhoven, tussen Schiphol en Lelystad en in de goederenroutering voorzien. De laatste frequentieverhoging is afhankelijk van Amsterdam Zuid en zal na 2036 mogelijk worden.

### *Financiën*

Dat het programma steeds meer vordert is ook terug te zien in de financiën. PHS beschikt over een budget van € 3,6 miljard. Van het budget is inmiddels € 3,1 miljard verplicht. Dit betekent dat zo'n 87% van het budget is gekoppeld aan concrete projecten die buiten worden of zijn gerealiseerd. Voor PHS is tot en met einde 2022 € 1,3 miljard uitgegeven wat neer komt op 37% van het budget.

## Datum

23 maart 2023

## Onze referentie

IENW/BSK-2023/63316

## Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur  
Programma Hoogfrequent  
Spoorvervoer

## Aan

Staatssecretaris

## Bijlage(n)

3

Het potentieel tekort is gestegen van ca. € 205 mln. naar ca. € 225 mln.. In de vorige VGR was nog sprake van een beperkte stijging (€ 5 mln.). Bij de Basisrapportage was het potentieel tekort ca. € 355 mln..

Op dit moment wordt het financiële beeld door ProRail onderzocht. Vanwege de prijsstijgingen en arbeidsschaarste ligt het in de rede dat het potentieel tekort verder zal stijgen. In april van dit jaar zal er meer duidelijkheid zijn rond de omvang van deze stijgingen. Dan zal ook bezien moeten worden of er aanleiding is om inzet van de risicoreservering van € 250 mln. te overwegen. Gezien de voortgang van het programma is de ruimte voor heroverweging van de scope beperkt. Zodra er meer duidelijkheid is, wordt u daarover geïnformeerd.

#### *Oordeel ADR*

De ADR heeft een goedkeurende verklaring afgegeven. De ADR heeft kennis genomen van de opvolging van eerdere aanbevelingen (actualisatie PHS-kaders) door IenW. Naast de verklaring heeft de ADR aanbevelingen gedaan. Een aantal hiervan kunnen goed worden opgepakt door het programma. Zo zal binnen het programma aanvullende aandacht worden gegeven aan de kaderstelling en kwaliteitsmanagement. Ook zal het programma aanvullende aandacht besteden aan de randvoorwaardelijke projecten buiten de PHS scope. In ieder geval wordt apart bezien hoe het beste gestuurd kan worden op deze projecten. Een aanbeveling ziet toe op heel IenW en verzoekt een actualisatie van de kaders voor de Groot Project status (Governancemodel en Beheersmodel). FEZ heeft aangegeven deze aanbeveling op te volgen en zal hiermee aan de slag gaan.

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

Niet van toepassing.

#### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
01	Kamerbrief Achtste voortgangsrapportage PHS over 2022-2	
02	Bijlage 1 Achtste Voortgangsrapportage PHS over 2022-2	
03	Bijlage 2 ADR-rapport	

#### **Datum**

23 maart 2023

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2023/63316

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor  
Rijksinfrastructuur  
Programma Hoogfrequent  
Spoorvervoer

#### **Aan**

Staatssecretaris

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

3