



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Dertiende Voortgangsrapportage – Eerste halfjaar 2025

Datum 29-09-2025
Status Definitief



1	Inleiding	4
2	Stand van zaken programma	6
2.1	Scope	6
2.2	Planning	7
2.3	Financiële stand van zaken	9
2.4	Risico's op programmaniveau	13
3	Programmabeheersing	17
3.1	Bevindingen ECF	17
3.2	Kwaliteitsmanagement	17
3.3	Totstandkoming voortgangsrapportage	18
4	Corridorbeschrijving	19
4.1	Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam	20
4.2	Reizigerscorridor Amsterdam-Eindhoven	23
4.3	Reizigerscorridor Breda-Eindhoven	26
4.4	Reizigerscorridor Den Haag-Rotterdam-Breda	28
4.5	Goederencorridor Zuid-Nederland	30
4.6	Reizigerscorridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	32
4.7	Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen	35
4.8	Overige Maatregelen	37
5	Bijlagen	38
	Bijlage A: Budgetontwikkelingen van 2018 tot heden	38
	Bijlage B: Financiële aansluiting voortgangsrapportage en begrotingsstukken	40

Lijst van gebruikte afkortingen

AA	: Alkmaar-Amsterdam
AE	: Amsterdam-Eindhoven
BE	: Breda-Eindhoven
BR (2018)	: Basisrapportage (2018)
DO-PHS	: Directeurenoverleg Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
ECF	: Eigenstandige Control Functie
ERTMS	: European Rail Traffic Management System
EU	: Europese Unie
GZN	: Goederencorridor Zuid-Nederland
HRN-concessie	: Hoofdrailnet-concessie
IBOI	: Investeringsindex Bruto Overheidsinvesteringen
IMA	: Integrale Mobiliteitsanalyse
IenW	: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
NS	: Nederlandse Spoorwegen
mln.	: miljoen
MIRT	: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
PHS	: Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
SAAL	: Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
SUN	: Schiphol-Utrecht-Nijmegen
TEV	: Tractie- en Energievoorziening
VGR	: Voortgangsrapportage

1 Inleiding

Opdracht

Op 4 juni 2010 heeft het kabinet de voorkeursbeslissing genomen over PHS¹. PHS heeft vier speerpunten:

1. hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad;
2. samenhangende regionale ov-systemen waarvan het spoorvervoer, met name de sprinters, de ruggengraat vormt;
3. kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen;
4. toekomstvaste routestrategie van het spoorgoederenvervoer.

Sinds begin 2011 loopt de planuitwerking. PHS is een samenhangend en langlopend programma waarbinnen een veelvoud van projecten uitgevoerd wordt tot 2032. Gefaseerd kunnen de frequenties van de treindienst worden verhoogd, wanneer de door de PHS-projecten gerealiseerde infrastructuur dat mogelijk maakt. De eerste productverbetering van PHS is ingevoerd in de dienstregeling 2018 (eind 2017) door de introductie van tienminutentreinen op de corridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven.

In de dienstregeling 2022 (eind 2021) is op de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen de tweede tienminutentrein ingevoerd. Deze intercity vanuit Rotterdam rijdt via Schiphol door naar Arnhem, waarmee ook op de corridor Den Haag-Rotterdam een tienminutentrein is gaan rijden. In de dienstregeling 2025 rijdt ook de tienminutensprinter Den Haag-Rotterdam (en verder naar Dordrecht) en daarmee is deze PHS-corridor als eerste geheel gereed.

Hoofdpunten en appreciatie

Projectsuccessen in de afgelopen verslagperiode

Over deze verslagperiode zijn er diverse PHS-successen te melden. Het belangrijkste succes is de afronding van de werkzaamheden op de corridor Den Haag-Rotterdam-Breda. Het hele project is op tijd en binnen budget gerealiseerd. Er rijdt nu elke tien minuten een sprinter tussen Dordrecht en Den Haag. Samen met de twee extra intercity's die eind 2021 zijn gestart, rijden nu alle PHS-productstappen op deze corridor. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan een beter treinproduct voor de reizigers op deze drukke corridor en aan duurzame mobiliteit voor de in dit gebied geplande woningbouw.

Bij de uitvoering van de projecten is buiten veel werk verzet. Bij de soms ingrijpende werkzaamheden is zichtbaar en merkbaar hoe groot en impactvol dit programma is, ook voor reizigers, omwonenden, verladers en vervoerders. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de werkzaamheden aan de verdiepte ligging in Vught en de aftakking van de Betuweroute bij Meteren. Ook de uitvoering op Amsterdam Centraal is vol op stoom. Bij Nijmegen is de officiële starthandeling verricht op 11 juni en is de aannemer aan de slag.

Op de SAAL-corridor gaat de realisatie van de PHS-infrastructuur door met de aanbesteding van het contract voor verbeterde transfervoorzieningen in Weesp en de projectbeslissing voor verbeterde transfervoorzieningen bij station Muiderpoort.

Amsterdam Centraal

Op Amsterdam Centraal zijn de afgelopen periode drie belangrijke mijlpalen bereikt. Eerst is in februari de nieuwe UK-terminal in gebruik genomen en rijden de treinen naar Londen. In april zijn op Amsterdam Centraal de sporen 14 en 15 en eerste nieuwe brug over de Oostertoegang in gebruik genomen. De werkzaamheden zijn voor Koningsdag afgerond, zodat de grote toestroom van reizigers op deze drukke dag goed kon verlopen. Tot slot is begin juni het eerste nieuwe deel van het station ook feestelijk in gebruik genomen: de westelijke entree. Met deze nieuwe entree en

¹ Kamerstukken II 2009/10, 32 404, nr. 1.

heropening van de reizigerstunnel zijn de eerste door PHS te realiseren verbeteringen duidelijk zichtbaar en merkbaar voor de reizigers. Naast deze successen houdt het werk op Amsterdam een hoog risicoprofiel. De voorbereiding van de volgende stappen kent door de omvang en de vele raakvlakken in een volledig operationeel station veel uitdagingen. Door het groeiende gebruik van het station is de complexiteit verder toegenomen. Dit kan ertoe leiden dat tijdens de bouwphase aanvullende maatregelen nodig zijn met effecten op de omvang of robuustheid van de dienstregeling.

Overige belangrijke ontwikkelingen

De schaarste aan personeel bij de aannemers doet zich in toenemende mate gelden. Het speelt inmiddels bij meerdere disciplines en raakt ook de voorbereiding van de werkzaamheden en de beschikbaarheid van treinvrije periodes. Deze schaarste speelt in de gehele spoorsector en vraagt veel van alle betrokken partijen. Dit is momenteel het belangrijkste risico voor de planning en uitvoering van de geplande werkzaamheden in de spoorsector en dus ook van PHS.

Een nadere toelichting is te vinden bij de betreffende corridorbeschrijvingen.

Financiële ontwikkeling in de afgelopen verslagperiode

Het potentieel tekort van het programma is door meevallende resultaten bij de projecten Rijswijk-Rotterdam en Nijmegen en een budgetcompensatie (bovenop de reguliere prijsindexatie) voor eerdere excessieve prijsstijgingen, verder afgenomen van € 150 naar € 106 mln.

Tegenover deze afname van het potentieel tekort staat de nog uit te werken taakstelling met betrekking tot de jaarlijkse prijsbijstelling. In de Voorjaarsnota is opgenomen dat in 2025 slechts 50% van de prijsbijstelling wordt uitgekeerd aan de departementen. Afhankelijk van de concrete uitwerking en toedeling binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal deze taakstelling op PHS een negatief effect hebben, dat kan oplopen tot een toename van € 84 mln. van het potentieel tekort.

Naast het potentieel tekort zijn er exogene risico's voor het programma. Deze zijn in omvang per saldo vrijwel gelijk gebleven, met een geschatte omvang van circa € 126 mln. Tegenover het potentieel tekort en de exogene risico's staat in het Mobiliteitsfonds een risicoreservering. Bij het optreden van de exogene risico's kan een beroep gedaan worden op de risicoreservering voor PHS binnen het Mobiliteitsfonds.

Leeswijzer

De Tweede Kamer heeft op 6 februari 2018 besloten PHS aan te wijzen als 'groot project' volgens de Regeling Grote Projecten. Deze regeling voorziet onder meer in het opstellen van een basisrapportage en een halfjaarlijkse voortgangsrapportage. De basisrapportage van PHS met peildatum 31 december 2018 is op 26 april 2019 verschenen². Ten opzichte van deze basisreferentie zijn halfjaarlijkse voortgangsrapportages opgesteld over 2019 tot en met 2024.

Deze voortgangsrapportage gaat in op de voortgang van PHS in de periode 1 januari 2025 tot en met 30 juni 2025. Voor de zelfstandige leesbaarheid zijn scope, planning, financiën en risico's integraal opgenomen in deze voortgangsrapportage.

² Kamerstukken II 2022/23, 29 984, nr. 1057.

2 Stand van zaken programma

Ingegaan wordt op de scope (paragraaf 2.1), planning (paragraaf 2.2), financiën (paragraaf 2.3) en risico's op programmaniveau (paragraaf 2.4). In hoofdstuk 4 worden specifieke ontwikkelingen per corridor toegelicht.

2.1 Scope

De hoofddoelstelling is om op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Deze doelstelling is vertaald naar de hoeveelheid treinen die extra gaan rijden op bepaalde trajecten en de maatregelen die ervoor nodig zijn om dit mogelijk te maken. Als doelstelling is vastgesteld de zogenaamde variant 'maatwerk 6/6'. Dit houdt in dat niet op alle (volledige) corridors 6 intercity's en 6 sprinters per uur gaan rijden.

De programmascope bestaat uit de volgende corridors en frequenties (aantallen per uur per richting), exclusief internationale treinen:

- Alkmaar-Amsterdam (6 intercity's op de corridor en 6 sprinters tussen Amsterdam Centraal en Uitgeest);
- Amsterdam Centraal-Utrecht-Eindhoven Centraal (6 intercity's op de corridor en 6 sprinters tussen Utrecht Centraal en Geldermalsen);
- Schiphol-Utrecht-Nijmegen (6 intercity's op de corridor Schiphol- Amsterdam Zuid-Utrecht-Arnhem en 4 sprinters per uur Breukelen-Utrecht Centraal-Veenendaal Centrum waarvan 2 per uur doorrijden naar Rhenen);
- Den Haag-Rotterdam-Breda (6 intercity's tussen Den Haag Laan van NOI en Rotterdam Centraal, 6 sprinters tussen Den Haag Centraal en Dordrecht, 2 intercity's tussen Breda en Rotterdam Centraal, en 2 intercity's tussen Breda en Den Haag Centraal);
- Breda-Eindhoven (4 intercity's op de corridor en 4 sprinters tussen Breda en Tilburg);
- Goederenrouting Zuid-Nederland, zodat het verwachte aantal goederentreinen via de Betuweroute en een nieuwe boog bij Meteren richting Eindhoven rijdt;
- Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (4 intercity's en 4 sneltreinen tussen Flevoland, via Amsterdam Zuid, en Schiphol; 4 intercity's tussen Schiphol, via Amsterdam Zuid, en Hilversum; 6 sprinters tussen Almere Centrum en Amsterdam Centraal; 4 sprinters tussen Hilversum/Gooi en Amsterdam Centraal). Ook worden er twee extra goederenpaden ingepast.

Ten behoeve van de aansturing is de programmascope nader uitgewerkt tot maatregelpakketten en projecten met hun eigen projectscope in hoofdstuk 4.

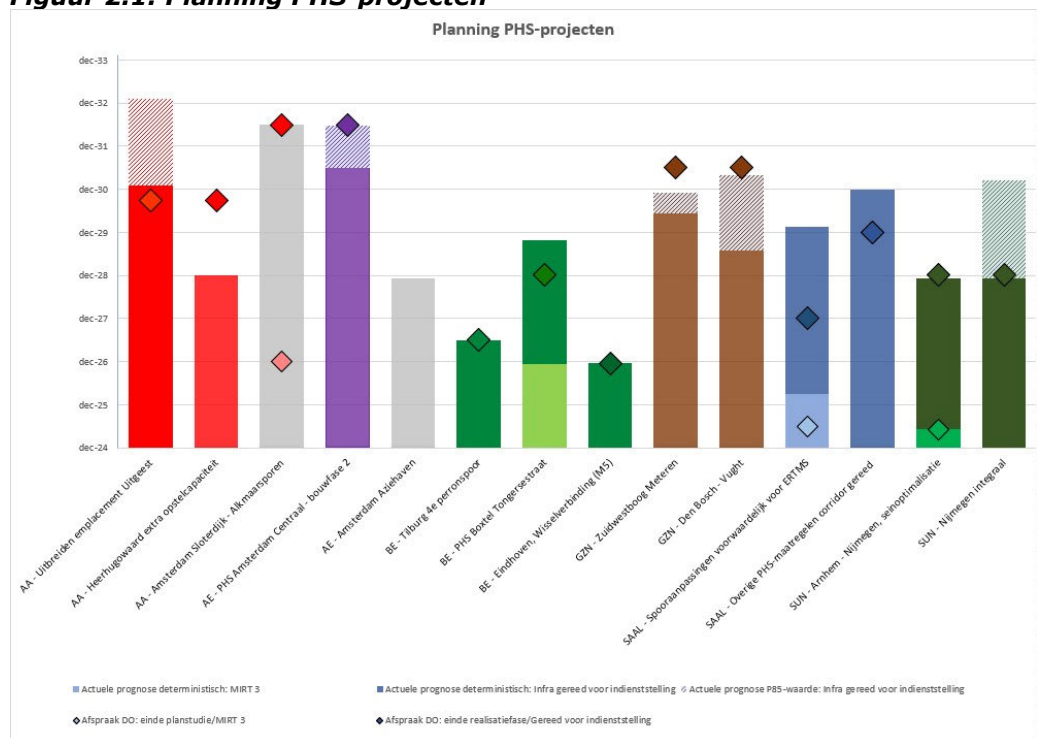
In de verslagperiode heeft één kleine wijziging in de programmascope plaatsgevonden. In goed overleg met de vervoerders is besloten om geen geëlektrificeerd opstelspoor voor goederen in Onnen te realiseren. Reden voor dit besluit zijn de hoge kosten en de nu voorziene beperkte extra waarde van de maatregel. De maatregelen bij Onnen vervallen nu als scope PHS.

2.2 Planning

In hoofdstuk 4 is per corridor toegelicht wanneer projecten binnen een corridor tot een productverbetering, zoals een frequentieverhoging, leiden. Er is voor de verschillende frequentieverhogingen geen eenduidig kritiek pad naar einde programma te geven. In enkele gevallen zijn immers voor een frequentieverhoging projectmaatregelen uit andere corridors noodzakelijk. Frequentieverhogingen worden in sommige gevallen ook bepaald door een aantal randvoorwaardelijke projecten buiten de scope van PHS. Binnen de projecten wordt gebruik gemaakt van kritieke paden om de planning op te stellen.

In onderstaand figuur is de planning van PHS-projecten in beeld gebracht. Voor de samenhang met de projecten buiten de scope van PHS wordt naar de corridortoelichtingen verwezen.

Figuur 2.1: Planning PHS-projecten



De ruiten in bovenstaand figuur geven de mijlpalen aan voor de planstudie (lichte kleur) en realisatiefase (donkere kleur). De balken geven de actuele deterministische planning aan voor einde planstudie (lichte kleur) en einde realisatie (donkere kleur). Het gearceerde deel van de balk voor de realisatiefase geeft aan wat de bandbreedte is tussen de deterministische prognose en de probabilistische prognose met een haalbaarheid van 85%.

Zo lang de balk onder de ruit blijft, is de prognose dat de mijlpaal haalbaar is. Voor projecten waarbij dit niet zo is, wordt hieronder en nader in hoofdstuk 4 toegelicht. Voor de projecten met een lichtgrijze balk is nog geen specifieke planning vastgesteld.

In bovenstaande figuur is te zien dat er een aantal aandachtspunten zijn ten aanzien van het kunnen halen van de mijlpalen. Dit zijn projecten waarbij de planning op of voorbij de afgesproken mijlpaal schuift. Naast aandachtspunten worden ook relevante wijzigingen toegelicht (op corridorniveau v.l.n.r.):

- AA: De zitting van de Raad van State voor het Tracébesluit van PHS Alkmaar – Amsterdam heeft op 30 juni 2025 plaatsgevonden. In de tweede helft van 2025 wordt de uitspraak van de Raad van State verwacht. Als het Tracébesluit onherroepelijk geworden is zullen de mijlpalen “Gereed voor Indienststelling” worden vastgesteld.

- BE: De aanpassing van de overwegen te Boxtel is vertraagd omdat dit afhankelijk is van de realisatie van een nieuwe verbindingsweg. Deze weg wacht op een uitspraak van de Raad van State en vergunningverlening door de provincie Noord-Brabant. De mijlpaal die in deze rapportage wordt weergegeven betreft de oplevering van de onderdoorgang in Boxtel.
- SAAL: De realisatie van de PHS-infrastructuur op de SAAL-corridor gaat gestaag door. De uitvoering van de productstap bij PHS SAAL is afhankelijk van de realisatie van ERTMS. Inmiddels is duidelijk geworden dat de SAAL-corridor geen onderdeel vormt van de eerste tranche van het programma ERTMS. Hoewel het uitgangspunt blijft dat de invoering van de beoogde dienstregeling uiterlijk in 2033 plaatsvindt, is inmiddels onzeker of dit gehaald kan worden.
- SUN: Afgelopen verslagperiode is het MIRT-3 besluit voor Arnhem-Nijmegen seinoptimalisatie genomen, met als mijlpaal voor indienststelling Q4 2028. De haalbaarheid van de mijlpaal voor PHS Nijmegen Integraal is afgelopen halfjaar onder druk komen te staan door onzekerheid bij het verkrijgen van treinvrije periodes in 2026 en 2027. Naar verwachting ontstaat hier het komend halfjaar meer duidelijkheid over en blijft de afgesproken mijlpaal staan. Die ligt eveneens in Q4 2028, waarmee verbeterde tijdligging op de SUN-corridor voorzien is in de dienstregeling 2029. Verder zijn planning en risico's voor deze productstap en het project PHS Nijmegen Integraal stabiel.

In de HRN-concessie 2025-2033 is met NS de afspraak gemaakt dat de productstappen van PHS in dienst worden genomen bij voldoende reizigersvraag en oplevering van de benodigde infrastructuur. Daarmee kan het voorkomen dat de beoogde frequentieverhogingen niet direct worden ingevoerd terwijl de infrastructuur wel gereed is. Er is afgesproken om uiterlijk in 2033 de frequentieverhogingen in dienst te nemen.

Op basis van de voortgang en ingebruikname van de PHS-projecten en de eerdere marktinzichten van NS, is de onderstaande uitbreiding van de treindienst (aantallen per uur per richting) voorzien bij de oplevering van de benodigde projecten conform de afgesproken en vigerende mijlpalen.

Bij de oplevering van de PHS-projecten is NS gerechtigd deze treindienstuitbreiding in te voeren. Op basis van de huidige stand van zaken van de PHS-projecten en overeenkomstig de afspraken in de nieuwe HRN-concessie 2025-2033, is het beeld als volgt³:

- Medio 2027 (gerechtigd vanaf 2027, verplicht 2033): 3e en 4e IC Breda-Eindhoven;
- Gerechtigd vanaf 2030 en verplicht vanaf 2033: 5e en 6e sprinter Utrecht Centraal-Geldermalsen;
- Gerechtigd vanaf 2030 en verplicht vanaf 2033: 4 intercity's en 4 sneltreinen Flevoland-Amsterdam Zuid-Schiphol, 4 intercity's Schiphol-Amsterdam Zuid-Hilversum, 6 sprinters Almere-Amsterdam Centraal, 4 sprinters Hilversum/Gooi-Amsterdam Centraal;
- Medio 2031 (dienstregeling 2032): goederenrouting Zuid-Nederland;
- Gerechtigd vanaf medio 2031 en verplicht vanaf 2033: 3e en 4e sprinter Tilburg-Breda.

Dit wordt nader toegelicht in de diverse corridorbeschrijvingen in hoofdstuk 4.

³ Deze jaartallen betreffen dienstregelingsjaren.

2.3 Financiële stand van zaken

Kostenraming en budget

Er is sprake van een totaal programmabudget waaruit de verschillende onderdelen worden gefinancierd. Hieronder is een actueel overzicht per 30 juni 2025 opgenomen van de prognose eindstand (raming kosten) van de verschillende corridors en het programmabudget. De ramingen zijn opgesteld door ProRail via een vaste systematiek, de Standaard Systematiek Kostenramingen. Deze kennen naar hun aard bandbreedtes. De opgenomen bedragen zijn gebaseerd op het midden van die bandbreedtes en moeten niet gelezen worden als exacte waarden.

Anders dan in andere jaren is in deze voortgangsrapportage in tabel 2.1 nog geen prijspeilaanpassing doorgevoerd. Budget, prognose en de omvang van het potentieel tekort zijn nog in prijspeil 2024. De reden van deze afwijking is dat er op de peildatum 30 juni 2025 nog geen zicht was op de wijze waarop met in de Voorjaarsnota genoemde indexeringstaakstelling wordt omgegaan.

Tabel 2.1: Kostenprognose en budget aangevuld met standen uit de Basisrapportage (2018) (hierna: BR (2018))

x € 1 mln., incl. btw, 2024-2: prijspeil 2024 2025-1: prijspeil 2024	Prognose eindstand verkenning en planuitwerking			Prognose eindstand realisatie		
	BR (2018)	2024-2	2025-1	BR (2018)	2024-2	2025-1
Projectkosten IenW	4,7	5,2	5,2	-	-	-
Verkenning	12,9	12,6	12,6	-	-	-
Alkmaar-Amsterdam	13,8	20,2	20,2	244,1	370,8	370,8
Amsterdam-Eindhoven	59,3	59,9	59,9	1.121,7	1.565,2	1.576,3
Breda-Eindhoven	17,5	17,4	17,4	163,1	207,8	207,8
Den Haag-Breda	13,2	19,9	19,9	358,9	433,3	421,2
Goederen Oost-Nederland	10,4	10,4	10,4	-	-	-
Goederen Zuid-Nederland	45,8	45,0	45,0	852,0	1.047,2	1.049,1
SAAL	29,6	31,6	31,6	271,7	187,2	187,2
Schiphol-Utr.-Nijmegen	34,9	37,0	37,0	543,4	620,7	608,6
TEV	-	10,3	13,8	-	178,4	176,6
Overige maatregelen	38,0	34,8	34,8	113,7	105,2	103,5
Programmakosten	-	-	-	-	25,0	25,0
Subtotalen	280,0	304,4	307,8	3.668,6	4.740,8	4.726,1
Totaal kosten				3.948,6	5.045,2	5.033,9
Budget						
IenW PHS-budget				3.467,3	4.315,4	4.347,4
Verwachte IBOI pp2025						-
Totaal budget IenW				3.467,3	4.315,4	4.347,4
Overige financiering (bijbestellingen, subsidies derden, w.o. EU) scope overdracht e.d.)				126,7	579,5	580,1
Totaal budget				3.594,0	4.894,9	4.927,5
Potentieel tekort				354,7	150,3	106,4

De prognoses worden voor het overzicht weergegeven per corridor en bestaan uit een optelling van de onderliggende projecten die voor de realisatie periodiek geïndexeerd worden. Voor de planstudieprognoses wordt de indexering bij overige maatregelen in de post onvoorzien voor planstudies opgenomen. De som der delen kan afwijken van het totaal door afrondingen, de totalen zijn leidend.

Er is sprake van een potentieel tekort. Dit betekent dat er sprake zal zijn van een budgettekort indien geen maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen, als de binnen het programma geïdentificeerde kosten en risico's zich ook daadwerkelijk voordoen.

In deze verslagperiode is het potentieel tekort van het programma afgenomen met € 43,9 mln. tot een totaal van € 106,4 mln. Dit is het resultaat van de ontwikkelingen in de verslagperiode en de keuzes in de begroting 2025. De daling van het potentieel tekort is het saldo van zowel toenames als afnames. De ontwikkelingen worden specifiek toegelicht indien groter dan € 5 mln.:

- De corridor Den Haag–Breda–Rotterdam zit in afrondende fase en heeft een vrijval van ca. € 12,1 mln.
- De reservering voor seinoptimalisatie op de corridor Schiphol–Utrecht–Nijmegen is verlaagd met ca. € 12,1 mln.
- Overboeking van de laatste tranche van IenW-compensatiebudget uit de reservering voor eerdere excessieve prijsstijgingen naar PHS à € 21,8 mln.

De overige mutaties kleiner dan € 5 mln. zorgen gezamenlijk voor een toename van ca. € 2,1 mln. van het potentieel tekort.

De eerder genoemde indexeringsstaakstelling kan een significant effect hebben op het potentieel tekort, al is dat nog niet inzichtelijk te maken in deze rapportage. Op basis van de regulier te hanteren indexeringspercentages (IBOI en CBS), zou de prognose eindstand realisatie van tabel 2.1 uitgedrukt in prijspeil 2025 ca. € 84 mln. hoger zijn. Afhankelijk van de omvang van de taakstelling en het daadwerkelijk te ontvangen budget ter compensatie van de prijsstijgingen, zal de komende verslagperiode door het indexeringsstekort het potentieel tekort met een bedrag van € 0 tot € 84 mln. toenemen.

Een omvangrijk programma als PHS kenmerkt zich door een continue ontwikkeling van risico's en te treffen beheersmaatregelen. ProRail brengt de risico's onder in een prognose per project, waarmee een actueel inzicht in de verwachte kosten van het project ontstaat. Het risicobeeld van de risico's die zijn opgenomen in ramingen voor alle projecten samen is in essentie stabiel gebleven (zie tabel 2.6).

Meerjarenbudget

In de begroting wordt inzicht gegeven in het meerjarenbudget. Het meerjarenbudget in tabel 2.2 laat de gerealiseerde uitgaven zien (tot en met 2024) en de prognoses voor de uitgaven in 2025 en verder van het programma.

Afwijkingen in het budget ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage (VGR 12 – tweede halfjaar 2024) zijn ingegeven doordat het budget is aangesloten bij het verwachte uitgavepatroon (kasritme) van het programma. Deze mutaties zijn onderdeel van de Voorjaarsnota 2025 en zijn daar toegelicht.

Tabel 2.2: Overzicht meerjarenbudget

x € 1000, incl. btw	t/m 2024	2025	2026	2027 e.v.	Totaal
VGR 2024-2	1.758.949	213.704	363.199	1.979.563	4.315.415
VGR 2025-1	1.758.949	232.032	277.659	2.078.811	4.347.451

Aangegane verplichtingen

De verplichtingen in 2025 betreffen de door IenW aangegane verplichtingen met aan ProRail verleende subsidiebeschikkingen.

Tabel 2.3: Aangegane verplichtingen t/m 30 juni 2025

x € 1000, incl. btw	t/m 2024	2025	Totaal
Planuitwerking en verkenning	294.646	0	294.646
Projectkosten IenW	5.215	0	5.215
Planuitwerking en verkenning	289.431	0	289.431
Realisatie	3.638.513	37.448	3.675.961
Alkmaar-Amsterdam	297.917	0	297.917
Amsterdam-Eindhoven	1.200.740	18.014	1.218.754
Breda-Eindhoven	141.671	0	141.671
Den Haag-Breda	387.885	0	387.885
Goederen Zuid-Nederland	803.600	7.619	811.219
SAAL	72.274	0	72.274
Schiphol-Utrecht-Nijmegen	545.329	2.023	547.353
TEV	145.294	0	145.294
Overige maatregelen	31.303	1.470	32.774
Programmakosten ProRail	12.498	8.320	20.818
Totaal aangegane verplichtingen programma	3.933.159	37.448	3.970.607

Aangegane verplichtingen ten behoeve van PHS uitgedrukt in het prijspeil van het jaar waarin de verplichtingen zijn aangegaan. Uitzondering hierop zijn de verplichtingen die zijn aangegaan in 2025, deze zijn in prijspeil 2024. Som der delen kan afwijken van het totaal door afrondingen. Getallen kunnen afwijken van de onderstaande verleende beschikkingen door teruggave van budget bij de definitieve afrekening van beschikkingen na MIRT4.

In het eerste halfjaar 2025 zijn de volgende aanvullingen op realisatiebeschikkingen (alle prijspeil 2024) verleend:

- PHS Amsterdam Centraal (€ 20,6 mln.);
- PHS Culemborg Transfervoorziening (€ 1,5 mln.);
- PHS Programmabureau (€ 8,3 mln.);
- PHS Den Bosch-Vught (€ 5,4 mln.);
- PHS Amsterdam Centraal (€ 6,1 mln.);
- PHS Zuidwestboog Meteren (€ 2,2 mln.);
- PHS Nijmegen en Westentree (€ 2,0 mln.).

Uitgaven

De uitgaven in 2025 betreffen de betalingen aan ProRail in het kader van de subsidiebeschikkingen.

Tabel 2.4: Gerealiseerde uitgaven t/m 30 juni 2025

x € 1000, incl. btw	t/m 2024	2025	Totaal
Planuitwerking en verkenning	283.599	1.857	285.455
Projectkosten IenW	5.215	0	5.215
Planuitwerking en verkenning	278.384	1.857	280.240
Realisatie	1.475.348	137.372	1.612.723
Alkmaar-Amsterdam	17.867	- 348	17.519
Amsterdam-Eindhoven	449.172	62.000	511.173
Breda-Eindhoven	71.208	7.680	78.889
Den Haag-Breda	327.424	14.971	342.395
Goederen Zuid-Nederland	132.984	31.562	164.546
SAAL	51.785	449	52.234
Schiphol-Utrecht-Nijmegen	359.340	8.936	368.277
TEV	38.417	11.310	49.727
Overige maatregelen	18.602	- 128	18.474
Programmakosten ProRail	8.549	940	9.489
Totaal uitgaven programma	1.758.949	139.229	1.898.178
Terugontvangen voorschotten	95.962	9.110	105.072
Negatieve uitgaven	3.137	589	3.726
Uitgaven begroting	1.858.048	148.928	2.006.976

Uitgaven t.b.v. PHS, uitgedrukt in het prijspeil van het jaar dat de uitgaven zijn gedaan. De gerealiseerde administratieve ontvangsten bestaan uit de terugontvangen voorschotten en de negatieve uitgaven. De som der delen kan afwijken van het totaal door afrondingen.

Ontvangsten

ProRail en IenW werken met een systeem van periodieke bevoorschotting en afrekening. Afrekening van bevoorschotting die over de jaargrens heen gaat en het verwerken van negatieve uitgaven leiden in de begrotingssystematiek van IenW tot hogere aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten.

De ontvangsten betreffen de door IenW ontvangen bedragen. In 2025 zijn er teveel betaalde voorschotten verrekend met de over te maken voorschotten wat per saldo tot een bruto-uitgave en een bruto-ontvangst van ca. € 9,7 mln. heeft geleid.

Tabel 2.5: Gerealiseerde ontvangsten t/m 30 juni 2025

x € 1000, incl. btw	t/m 2024	2025	Totaal
Amsterdam-Eindhoven	3.717	0	3.717
Totaal ontvangsten programma	3.717	0	3.717
Terugontvangen voorschotten*	95.962	9.110	105.072
Negatieve uitgaven	3.137	589	3.726
Ontvangsten begroting	102.816	9.699	112.515

Ontvangsten ten behoeve van PHS uitgedrukt in het prijspeil van het jaar van ontvangsten. De gerealiseerde administratieve ontvangsten bestaan uit de terugontvangen voorschotten en de negatieve uitgaven.

*Het (terug)ontvangen bedrag betreft teveel betaalde voorschotten.

2.4 Risico's op programmaniveau

Grote complexe programma's kennen van nature een veelheid aan risico's. Binnen PHS wordt onderscheid gemaakt tussen risico's op project-, corridor- en programmaniveau. De geïdentificeerde tijdsrisico's zijn verwerkt in de probabilistische planning. In paragraaf 2.2 is zichtbaar welke planning, gegeven de geïdentificeerde risico's, met 85% waarschijnlijkheid haalbaar is (voor de grote projecten). Binnen het totale programma is voor een bedrag van € 414 mln. rekening gehouden met risico's in de ramingen. De verdeling en ontwikkeling in de verslagperiode is opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 2.6: Overzicht risico's binnen het programma

x € 1 mln., incl. btw	2 ^e halfjaar 2024	1 ^e halfjaar 2025
Benoemde risico's Projecten PHS (endogeen)	149	160
Benoemde risico's Programmaniveau PHS (endogeen)	23	23
Onbenoemde risico's PHS (endogeen)	249	231
Totaal risico's endogeen PHS (ProRail)	421	414
Benoemde risico's exogeen (IenW risico's)	127	126
Totaal ingeschatte risico's	548	540

In de projectbeheersing wordt gewerkt met risicodossiers waarbij risico's worden gekwantificeerd op basis van kans en een (financieel) gevolg.

De endogene risico's zijn verwerkt in de prognose eindstand van het programma. Deze zijn daarmee onderdeel van het potentieel tekort ad € 106,4 mln. (tabel 2.1). Daarnaast zijn er voor € 126 mln. aan exogene risico's geïnventariseerd. Deze risico's zijn naar hun aard niet in ramingen opgenomen, omdat ontwikkeling en beheersing buiten het programma liggen. Tegenover het potentieel tekort en de exogene risico's staat een reservering in het Mobiliteitsfonds van € 133 mln.

Endogene risico's projecten

De endogene risico's zijn in hun totaliteit financieel gedekt door de posten onvoorzien van de projecten. Per project zijn er verschillen. Naast projecten met een mogelijk tekort aan onvoorzien zijn er projecten waarvan de prognose juist lager is. Het totaal beschikbare budget onvoorzien sluit aan bij hetgeen verwacht mag worden voor de fase van projecten en de nog te realiseren onderdelen van het totale programma.

De omvang van de endogene risico's binnen het programma is met € 11 mln. gestegen naar € 160 mln. De wijziging van omvang van de endogene risico's wordt met name veroorzaakt door een toename op de corridor Amsterdam-Eindhoven. Bij het project PHS Amsterdam Centraal zijn op diverse contracten door de aannemers Verzoeken Tot Wijziging ingediend. Deze kosten zaten eerst in de onbenoemde risico's en zijn nu opgenomen als benoemd risico. Bij de corridor Goederenrouting Zuid Nederland zijn de benoemde risico's van het project Zuidwestboog Meteren verlaagd. Bij dit project is het risicoprofiel gedaald van één van de contracten.

Onbenoemde risico's projecten

Het onbenoemd onvoorzien van de projecten is met € 18 mln. gedaald naar € 231 mln. Deze daling wordt grotendeels veroorzaakt door verschuiving van onbenoemde risico's naar benoemde risico's bij de corridors Amsterdam-Eindhoven en Goederen Routing Zuid Nederland (zie tekst endogene risico's projecten). Bij de corridor Den Haag-Rotterdam-Breda worden vanwege de afronding van het werk geen onbenoemde risico's meer gerapporteerd. Dit heeft ook geleid tot verlaging van de omvang van de onbenoemde risico's.

Toevoegingen en onttrekkingen aan het onvoorzien

In deze rapportage wordt melding gemaakt van toevoegingen en onttrekkingen groter dan € 5 mln. (excl. BTW) uit de post (budget)onvoorzien. Hierbij wordt aangesloten op de bestaande werkwijze voor de aansturing van projecten tussen IenW en ProRail. In het afgelopen half jaar hebben geen toevoegingen en onttrekkingen plaatsgevonden groter dan € 5 mln. (excl. BTW).

Het totaal van de post onvoorzien is op dit moment in essentie van voldoende omvang om voor de beschikte projecten de endogene risico's op te kunnen vangen. Specifiek voor Amsterdam Centraal loopt momenteel nader onderzoek naar de benodigde omvang van de post onvoorzien. De risico's worden beheerst volgens de bij ProRail gebruikelijke methodiek.

Exogene risico's

De exogene risico's zijn ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage (VGR 12 – tweede half jaar 2024) per saldo vrijwel ongewijzigd. De daling van het potentieel tekort heeft een positief effect op het indexeringsrisico, terwijl de aangekondigde taakstelling met betrekking tot het Mobiliteitsfonds juist een negatief effect geeft. Over deze taakstelling zal de komende maanden meer duidelijk worden en de definitieve impact wordt meegenomen in de volgende voortgangsrapportage.

Toprisico's Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

In deze rapportage zijn de toprisico's van het programma opgenomen. Zoals aangegeven in VGR12 is de risicotabel met thema's nu gecombineerd met de toprisico's op programmaniveau, waardoor één integraal overzicht is ontstaan met de belangrijkste programmarisico's.

Tabel 2.7: Toprisico's Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Risico	Toelichting	Beheersmaatregelen	Effect en ontwikkeling
De projecten op de corridor krijgen te maken met schaarste aan personeel en materieel waardoor Treinvrije Periodes niet gehaald worden en de afgesproken mijlpalen niet haalbaar blijken.	Schaarste aan personeel en materieel speelt bij meerdere projecten, zowel bij de voorbereiding als de uitvoering, en kan leiden tot langere doorlooptijden en prijsstijgingen.	- Op basis van de ProRail masterplanning afwegen welke projecten van de totale portefeuille wanneer zullen worden uitgevoerd. - Waar mogelijk werkzaamheden doordeweeks en overdag uitvoeren.	Deze schaarste heeft met name effect op de planning. Indien sprake is van effect op de mijlpaal 'Infra Gereed' wordt dat inzichtelijk gemaakt in de VGR. De hieraan gekoppelde kosten maken onderdeel uit van het reguliere project onvoorzien. Dit risico is toegenomen doordat t.o.v. VGR12 deze schaarste zich bij meer disciplines en inmiddels op alle corridors manifesteert.
Randvoorwaardelijke projecten en externe en/of autonome ontwikkelingen bedreigen de programma-planning en/of de productstappen.	De corridor Alkmaar-Amsterdam is afhankelijk van Zuidasdok en Derde Perron Amsterdam Zuid en het verplaatsen van de internationale treinen van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid. Deze corridor is tevens afhankelijk van ICT-ontwikkelingen. De productstap SAAL is afhankelijk van ERTMS. Ook op traject Utrecht-Geldermalsen is er sprake van afhankelijkheid van ERTMS.	- Scope en planning randvoorwaardelijke projecten regelmatig toetsen. - Transparant rapporteren over de autonome ontwikkelingen die spelen en hun impact op de productstappen in de VGR. - Meer regie door het Programma bij projecten waar PHS afhankelijk van is. - Bij inframaatregelen bij het uitvoeringsbesluit de scope overhevelen naar in PHS. - De belangen van de productstap van PHS SAAL expliciet laten meenemen bij de prioritering binnen de uitrol van ERTMS. - Afwegen of voor de corridor Alkmaar-Amsterdam er eerder een productverbetering (ingroeimodel) voor reizigers	De scope van het programma is gedefinieerd. Randvoorwaardelijke projecten hebben of een zelfstandig budget of zijn opgenomen in spoorcapaciteit 2030 (dit betreft een aantal specifiek benoemde risico's). Daarmee heeft dit risico geen financieel effect voor PHS. Andere ontwikkelingen zijn op voorhand niet te kwantificeren. Het is nog niet duidelijk wanneer ERTMS wordt gerealiseerd op deze corridor. Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van VGR 12.

Risico	Toelichting	Beheersmaatregelen	Effect en ontwikkeling
		gerealiseerd kan worden, als tussenstap naar de volledige PHS frequentieverhoging.	
PHS productstappen kunnen niet worden gereden, omdat geen landelijke dienstregeling mogelijk is door robuustheids-problemen, baanstabieleit op tracédelen waaraan PHS geen wijzigingen uitvoert en/of de tractie en energievoorziening (TEV) niet voldoende is.	Bij de corridors Alkmaar-Amsterdam, Goederenrouting Zuid-Nederland en SAAL vindt verder onderzoek plaats naar de huidige staat van de baan. Bij TEV speelt landelijk netcongestie. Effecten van netcongestie voor PHS worden inzichtelijk gemaakt.	- Regie vanuit PHS op proces om integraal overzicht te hebben op de productstap en duidelijk te krijgen of en zo ja waar maatregelen getroffen moeten worden. - Onderzoek uitvoeren in het kader van Spoorcapaciteit 2030 naar baanstabieleit (buiten PHS).	Dit risico heeft effect op de planning. Voor baanstabieleit en aanvullende TEV-maatregelen is budget gereserveerd in Spoorcapaciteit 2030. Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van VGR 12.
Budget tekort door tegenvallende aanbestedingsresultaten door marktwerking en een indexerings-tekort (verschil tussen de IBOI en de marktindex en ontbreken indexering over het tekort).	Algemeen programma.	- Monitoren en inzichtelijk maken verschil gehanteerde index (IBOI en marktindex). - IenW heeft aanvullend budget beschikbaar gesteld. - Contracten aantrekkelijk houden voor de markt onder andere door kritisch te kijken naar de omvang van de contracten. - Strak monitoren van de post onvoorzien bij de PHS-projecten en dat extern toetsen.	Het potentieel tekort is in het afgelopen half jaar afgenomen. Dit heeft ook een positief effect op het indexeringsstekort. De aangekondigde taakstelling bij het Mobiliteitsfonds leidt daarentegen tot een stijging van het verwachte indexeringsstekort. Per saldo is dit risico daarmee vrijwel gelijk gebleven ten opzichte van VGR 12.
Veranderingen in belangrijke wetten, regels en kaders zoals werken onder laagspanning, kwartsloze ballast en stikstofdepositie, maken dat de planning niet meer haalbaar is of dat extra Treinvrije Periodes nodig zijn die niet beschikbaar zijn.	Algemeen programma. Op de corridor Breda-Eindhoven kunnen overwegmaatregelen niet worden gerealiseerd door onzekerheid met betrekking tot stikstof (Boxtel). Dit speelt ook op de corridor Amsterdam-Eindhoven (Aziëhaven).	- Het zorgpunt agenderen in het directeurenoverleg PHS en bespreken op welke wijze hiermee om te gaan. - Tijdig rekening houden met nieuwe regels/handelingskaders waardoor effect zo beperkt mogelijk is. - Overleggen en afspraken maken met bevoegde gezagen.	Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van VGR 12.
Benodigde vergunningen en/of ontheffingen (bijvoorbeeld ecologie) worden niet of niet tijdig verkregen of bevoegd gezag koppelt zeer strikte eisen aan vergunningverlening.	Dit risico speelt bij meerdere corridors. Het betreft onder meer milieuvergunningen voor emplacementen en indienststellingsvergunningen wanneer door PHS gerealiseerde infrastructuur aansluit op bestaande infrastructuur en in gebruik genomen wordt.	- In gesprek gaan met bevoegd gezag/vergunning-verlener en afspraken maken om de voortgang van de realisatie te borgen. - Nagaan of (tijdelijke) ontheffingen kunnen worden verkregen. - Indien noodzakelijk aanvullende infrastructuur aanpassingen uitvoeren.	Dit risico heeft effect op de planning. Indien er sprake is van effect op de mijlpaal 'Infra Gereed' wordt dat inzichtelijk gemaakt in de VGR. Dit risico is toegenomen ten opzichte van VGR 12 in verband met de indienststellingsvergunning voor het project Zuidwestboog Meteren en het aansluiten op een oudere versie van ERTMS op de Betuweroute.
Sinds de Covid 19-crisis is de vervoersvraag afgenomen waardoor productstappen niet worden gereden ondanks dat de infra is aangelegd door PHS.	Dit risico speelt op een aantal corridors, waaronder op korte termijn op Breda-Eindhoven.	IenW voert gesprekken met NS over de ontwikkeling van de vervoersvraag.	Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van VGR 12.
Vertraging bij het verkrijgen onherroepelijk Tracébesluit doordat de behandeling en uitspraak door de Raad van State langer duren dan voorzien.	Dit risico is van toepassing op de corridor Alkmaar-Amsterdam door het uitblijven van een datum voor behandeling van het Tracébesluit door de Raad van State.	- Risico inschatting doen over de zienswijzen die zijn ingediend. - Op basis van de risico inschatting kijken of vooruitlopend op een onherroepelijk Tracébesluit kan worden gestart.	De zitting van Raad van State heeft plaatsgevonden op 30 juni 2025 en daardoor is de kans dat het nog verder vertraagt afgenomen. Dit risico is gedaald ten opzichte van VGR 12.
Tijdens de looptijd van het langlopende PHS programma	Dit risico is relevant voor de corridor Amsterdam-Eindhoven	Afstemming tussen verschillende projecten en	Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van VGR 12. Het

Risico	Toelichting	Beheersmaatregelen	Effect en ontwikkeling
kan de omgeving veranderen wat kan leiden tot aanpassing van uitgangspunten, of problemen met de bouwbaarheid. Dit kan zorgen voor meer hinder, vertraging en/of hogere kosten als gevolg van aanpassen fasering van reeds gegunde contracten.	waarin meerdere projecten aan het werk zijn en de ombouw van Amsterdam Centraal een lange doorlooptijd kent. Dit risico is bijvoorbeeld opgetreden t.g.v. gewijzigde uitgangspunten m.b.t. het beveiligd vertrek van treinen naar Londen vanaf Amsterdam Centraal en heeft geleid tot aanpassing van de fasering van PHS Amsterdam.	gesprekken met stakeholders om inzicht te krijgen in dilemma's en tot afgewogen keuzes te komen.	risicoprofiel van Amsterdam Centraal blijft onverminderd hoog.
Door capaciteitsbeperking tijdens de bouw blijkt afschaling in de logistiek (minder treinverkeer mogelijk dan nu rijdt) noodzakelijk.	Dit risico speelt op de corridor Amsterdam-Eindhoven bij het project PHS Amsterdam. Het gebruik van Amsterdam Centraal is de afgelopen jaren ten opzichte van de referentie aanzienlijk toegenomen, ook door meerdere nieuwe open toegangvervoerders die hebben aangegeven ook van Amsterdam Centraal gebruik te willen maken. Dit terwijl nu in en rondom het station Amsterdam Centraal veel werkzaamheden van verschillende projecten in korte tijd moeten plaatsvinden.	Nadrukkelijk aandacht voor dit punt in het jaarlijkse verdeelproces van ProRail en proactief overleg met vervoerders.	Dit risico is nieuw ten opzichte van VGR 12.

Exogene risico's Programma Hoogfrequent Spoor

In tabel 2.8 is een overzicht opgenomen van de omvang van de exogene risico's.

Tabel 2.8: Kwantificering van exogene toprisico's Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Benoemde risico's (exogeen)	Financiële verwachtingswaarde (x € 1 mln., incl. btw)
Tegenvallende aanbestedingsresultaten door marktwerving en een indexeringstekort (verschil tussen de IBOI en de marktindex en ontbreken indexering over het tekort).	85,7
Veranderingen in belangrijke wetten, regels en kaders maken dat de planning niet meer haalbaar is of dat extra trein vrije periodes nodig zijn die niet beschikbaar zijn.	39,8
Totaal	125,5

3 Programmabeheersing

In de basisrapportage is de governance toegelicht. In de verslagperiode heeft zich tussen ProRail en IenW geen wijziging in de opzet van de governance voorgedaan.

3.1 Bevindingen ECF

De bevindingen hebben betrekking op de verslagperiode over de eerste helft van 2025. De ECF oordeelt dat VGR13 PHS, over het eerste halfjaar 2025, een realistisch beeld geeft van de voortgang en beheersing van het programma. Het beeld is gevormd op basis van eigen waarnemingen, zowel binnen het programma als een aantal projecten. Deze waarnemingen komen overeen met de teksten die zijn opgenomen in de rapportage.

De ECF ziet een verbetermogelijkheid voor het volgende punt.

- Blijvende aandacht voor de projectbeheersingsonderdelen op de projecten. Een eerste verbeterslag is hiertoe reeds in gang gezet met de bredere inzet van de verplichte toets 'meting kleine projecten'. Aanvullend adviseert de ECF om, risicogestuurd, de frequentie van de collegiale toetsen op projectbeheersingsaspecten te verhogen naar twee keer per jaar, zodat sneller bijgestuurd kan worden indien afwijkingen worden geconstateerd.

3.2 Kwaliteitsmanagement

Kwaliteitsmanagement wordt toegepast als onderdeel van integrale projectbeheersing en contractbeheersing. Kwaliteitsmanagement wordt binnen het PHS-programma op twee niveaus belegd:

1. projecten beheersen zelf hun kwaliteitsmanagement;
2. het programma beheerst de algemene overkoepelende kwaliteitsaspecten op programmaniveau.

Conform de vastgestelde programma audit planning 2025 hebben in het 1ste halfjaar de volgende audits plaats gevonden:

Meting Start Aanbesteding

- PHS Amsterdam: Opvolging op de Meting Start Aanbesteding stationscontract. Conclusie is dat alle overeengekomen verbetermaatregelen adequaat zijn opgevolgd.
- PHS Amsterdam-Alkmaar: self-assessment op projecten Overweg Zeeweg en op Emplacement Alkmaar. De reviewpunten worden verwerkt in het aanbestedingsdossier.

Meting Kleine Projecten

- PHS Schiphol, Amsterdam, Almere Lelystad: Meting Kleine Projecten uitgevoerd op het project Transferknelpunt Amsterdam Muiderpoort. Diverse verbeterpunten zijn opgevolgd.
- PHS Schiphol, Utrecht, Nijmegen: Meting Kleine Projecten uitgevoerd op het project Nijmegen Seinoptimalisatie. Geen significante bevindingen.

Prognose eindstand / onvoorzien

- PHS Goederen Zuid Nederland: Second opinion is uitgevoerd door externe partij op de "P85 waarde" van het project Den Bosch/Vught. De resultaten worden in het derde kwartaal 2025 opgeleverd.

3.3 Totstandkoming voortgangsrapportage

ProRail levert elk halfjaar een rapportage op welke de basis is voor de voortgangsrapportage van het ministerie van IenW. Inhoudelijke informatie zoals scope, voortgang, prognoses en risico's op de PHS-corridors wordt kritisch bekeken door de projectbegeleiders van het ministerie die de projecten inhoudelijk volgen. Daarnaast confronteert het ministerie zelf de mutaties in de voortgangsrapportage met de besluiten die tijdens de rapportageperiode zijn genomen door de Stuurgroep PHS. De financiële gegevens, behalve de prognoses, haalt het ministerie uit haar eigen administratie. Ook deze financiële gegevens worden geconfronteerd met de besluiten van de Stuurgroep PHS.

De voortgangsrapportage wordt conform de in de basisrapportage toegelichte governance voorgelegd aan de Stuurgroep PHS, nadat projectbegeleiders, betrokkenen vanuit de spoorsector en adviseurs op het gebied van beheersing de rapportage hebben beoordeeld. Op het gebied van beheersing kijken adviseurs binnen het ministerie en de ECF mee.

Uiteindelijk is deze voortgangsrapportage na behandeling in de Stuurgroep PHS door de staatssecretaris vastgesteld met de kwaliteitsborging zoals die binnen het ministerie gebruikelijk is. De combinatie van de governance PHS, interne kwaliteitsborging van het ministerie en een jaarlijks onderzoek van de Auditdienst Rijk zorgen voor een voldoende actueel en betrouwbaar beeld van de stand van zaken en beheersing van PHS.

Zoals reeds in de basisrapportage is aangegeven wordt verdere betrokkenheid van de Kamer voor specifieke besluitvorming thans niet voorzien. Wel wordt de Kamer geïnformeerd via onder meer de voortgangsrapportages.

4 Corridorbeschrijving

Leeswijzer

Hieronder wordt per corridor van PHS de stand van zaken gegeven. De maatregelen worden opgesomd, de gerealiseerde en geprognosticeerde reizigersaantallen worden weergegeven, de belangrijkste raakvlakken en risico's worden benoemd. Ook wordt ingegaan op de planning en voortgang van de productstap(pen).

Elke corridorbeschrijving begint met een grafische weergave, waarin de belangrijkste PHS-maatregelen zijn opgenomen (lichter gearceerde locaties zijn gereed), en in het cirkeldiagram wordt de financiële realisatie van de planstudiefase en realisatiefase door ProRail afgezet tegen de geprognosticeerde nog te realiseren financiële middelen.

In de tabellen 'maatregelen corridor' wordt de referentieplanning voor de indienststelling van de vorige voortgangsrapportage getoond en de actuele planning. Ontwikkelingen worden toegelicht. Met de mijlpaal 'indienststelling' is het in gebruik nemen van de infrastructuur bedoeld; veelal lopen de afrondende werkzaamheden van project en maatregelen daarna nog door. Met de mijlpaal 'start realisatie' is de projectbeslissing (MIRT-3 besluit) bedoeld; voorbereidende werkzaamheden starten veelal eerder (zoals verleggen kabels en leidingen en grondwerkzaamheden). Projecten waar de realisatie nog niet is gestart, zitten in de planuitwerkingsfase. Binnen deze planuitwerkingsfase worden diverse onderzoeken uitgezet. De betreffende onderzoeken worden niet verder in deze rapportage opgenomen. Voor belangrijke onderzoeken, zoals bij maakbaarheidsanalyses op corridorniveau, gebeurt dit nadrukkelijk wel.

Per PHS-traject zijn de realisatiegegevens van het aantal reizigers op een gemiddelde werkdag opgenomen, tezamen met de prognose. In enkele voortgangsrapportages waren deze realisatiegegevens vanwege de COVID-19-pandemie niet opgenomen, omdat ze geen representatief beeld gaven (betreft realisatiegegevens 2020 en 2021). Bij de interpretatie van de realisatiegegevens vanaf 2022 is van belang dat deze het resultaat zijn van meerdere factoren, zoals impact van COVID-19, meer thuiswerken en minder gereden treinen door tijdelijke afschaling en de algemene economische situatie. Ten opzichte van voor de pandemie is de spreiding tussen de werkdagen groter: met name dinsdagen en donderdagen kennen relatief meer vervoer dan andere werkdagen (dat verschil is groter dan in 2019).

De realisatiegegevens worden elk jaar berekend. NS gebruikt voor de bepaling van de reizigersaantallen per 2024 echter een nieuw systeem, waarbij verbeteringen zijn doorgevoerd die de bepaling van de realisatiegegevens nauwkeuriger maken. Een voorbeeld is het meenemen van informatie over onvolledige reizen, waardoor minder correctiefactoren nodig zijn voor niet of gedeeltelijke geregistreerde reizen. Op totaalniveau kunnen de reizigersaantallen hierdoor iets lager uitvallen. Deze kleine aanpassingen in de methodiek maken dat de realisatiegegevens over 2024 in deze VGR niet volledig vergelijkbaar zijn met de realisatiegegevens over de voorgaande jaren. Als dit op een corridor van toepassing is, wordt dit met een voetnoot bij het jaartal 2024 aangegeven.

In de tabellen met betrekking tot de aantallen reizigerstreinen zijn de beoogde aantallen reizigerstreinen opgenomen per corridor. Het betreft de aantallen reizigerstreinen in de reguliere dienstregeling op werkdagen ongeveer van 7 tot 20 uur in het basisjaar 2013 (basis). Daarnaast worden weergegeven: de eerste (2017) en de tweede (2021) belangrijke dienstregelingswijziging voor PHS en de doelstelling conform scope in het belangrijkste opleveringsjaar (2029-2031).

Binnen de corridors en op de PHS-projecten wordt gewerkt met gedetailleerde risicodossiers om te kunnen sturen op beheersing van risico's. Per corridor zijn de top risico's opgenomen, gebaseerd op de risicodossiers en gericht op een PHS-productstap.

De belangrijkste risico's voor het gehele programma zijn te vinden in paragraaf 2.4

Eventuele raakvlakprojecten die geen scope zijn van PHS, maar wel randvoorwaardelijk en risicovol zijn in relatie tot de PHS productstappen, worden eveneens toegelicht.

Overlast voor reizigers, verladers en omwonenden bij realisatie van de projecten zijn integraal onderdeel van de betreffende projecten en afwegingen daarover. Dit wordt meegenomen binnen de daarvoor te doorlopen procedures zoals vergunningverlening.

4.1 Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam



4.1.1 Corridorscope

Op de PHS-corridor Alkmaar-Amsterdam gaat het bij een hoogfrequente treindienst om 6 intercity's per uur tussen Alkmaar en Amsterdam en 6 sprinters per uur tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal. Ook blijft de mogelijkheid om incidenteel goederenvervoer te faciliteren. De maatregelen omvatten onder meer de uitbreiding van station Uitgeest, de realisatie van een nieuw opstel terrein in Heerhugowaard (beiden gereed verwacht in 2030), de aanpassing van station Amsterdam Sloterdijk (gereed verwacht in 2032) en ook de ICT maatregelen voor besturing die nodig zijn voor de capaciteits- en frequentieverhoging.

4.1.2 Planning en voortgang

De volledige hoogfrequente dienstregeling op de corridor Alkmaar-Amsterdam kan worden gereden als de laatste bouwstap op Amsterdam Centraal gereed is. De planning hiervan is mede afhankelijk van de realisatie van het project Zuidasdok, de realisatie van het derde perron en vijfde en zesde spoor bij station Amsterdam Zuid en de daaropvolgende verplaatsing van de internationale treinen van Amsterdam Centraal naar Amsterdam Zuid. Dit wordt pas na 2036 verwacht. Om die reden wordt er nog onderzocht welke tussentijdse verbeteringen voor de reizigers en vervoerders mogelijk zijn.

De zitting van de Raad van State voor het Tracébesluit PHS Alkmaar-Amsterdam heeft plaatsgevonden op 30 juni 2025. Tweede helft 2025 wordt de uitspraak van de

Raad van State verwacht, wat bepalend is voor de voortgang op het project. Het Tracébesluit voor Alkmaar-Amsterdam is in november 2023 gepubliceerd.

Voor de maatregelen op locatie Alkmaar wordt na de zomer gestart met de aanbesteding.

Voor PHS Amsterdam Sloterdijk-Alkmaarsporen (sporen van/naar Alkmaar) wordt toegewerkt naar een goedkeuring van de voorkeursvariant in 2025. De indienststellingsdatum is 2032.

4.1.3 Maatregelen

Tabel 4.1: Maatregelen corridor Alkmaar-Amsterdam

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
	BR (2018)	VGR 2024 - 2	VGR 2025 - 1	
Uitbreiden emplacement Uitgeest (perron, transfer en goederentreinen tot 740m)	Q4-2026	Q3-2030	Q3-2030	Q3-2026
Heerhugowaard extra opstelcapaciteit reizigersmaterieel	Q4-2026	Q3-2030	Q3-2030	Q3-2026
Alkmaar aanpassen sporen en geluidschermen	n.v.t.	n.v.t.	Q3-2030	Q3-2026
Overige maatregelen (geluid, overwegen en extra onderhoud)	Q4-2026	Q3-2030	Q3-2030	Q3-2026
Amsterdam Sloterdijk-Alkmaarsporen	Q4-2024	Q2-2032	Q2-2032	Q4-2028

Bovenstaande mijlpaaldata voor Uitgeest en Heerhugowaard zullen opnieuw worden vastgesteld nadat de Raad van State uitspraak heeft gedaan over het Tracébesluit.

4.1.4 Prognose en realisatie reizigersvervoer en dienstregeling

Tabel 4.2: reizigersaantallen corridor Alkmaar-Amsterdam (bron NS & ProRail)

Jaartal Traject	Realisatie								Prognose ^[1]	
	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024 ^[2]	2040 Laag	2040 Hoog
Alkmaar – Zaandam	47.000	50.000	50.000	51.000	53.000	35.000	40.000	42.000	60.000	72.000

Aantal reizigers op een gemiddelde werkdag op meetpunt Zaandam-Koog aan de Zaan. Voor de prognose worden prognoses voor 2040 in een laag en hoog scenario gebruikt (WLO-laag en WLO-hoog).

^[1] Bron: IMA Referentieprognose 2022 (ProRail)

^[2] Zie 'Leeswijzer' hoofdstuk 4. Corridorbeschrijving voor uitleg over aanpassing berekeningsmethodiek.

Tabel 4.3: Aantal reizigerstreinen corridor Alkmaar-Amsterdam (bron NS)

Jaartal productverbetering	Aantal intercity's	Aantal sprinters	Toelichting
<i>Meetpunt Zaandam-Koog aan de Zaan, aantal per uur/richting</i>			
Basis (2013)	4	4	-
2017	4	4	-
2021	4	4	-
N.T.B.	6	6	-

Het genoemde jaartal van de productverbetering betreft een kalenderjaar, doorgaans in december, en is een jaar eerder dan het dienstregelingsjaar.

4.1.5 Raakvlakken en risico's

De PHS-dienstregeling is afhankelijk van de realisatie van de laatste fase van Amsterdam Centraal. Gelet op de onzekerheden in de planning wordt onderzocht of er op de corridor Alkmaar-Amsterdam eerder een productverbetering (ingroeimodel) voor reizigers gerealiseerd kan worden, als tussenstap naar de volledige PHS frequentieverhoging. Zowel de PHS productstap als een ingroeimodel zijn naast de realisatie van de infrastructuur maatregelen op de corridor ook afhankelijk van vervanging en ontwikkeling van ICT systemen voor de treinbesturing.

Op deze corridor is het risico dat het onherroepelijk Tracébesluit verder vertraagt afgenomen doordat de zitting van de Raad van State heeft plaatsgevonden op 30 juni 2025.

Om een hoogfrequente dienstregeling te kunnen rijden tussen Amsterdam en Alkmaar is ook de aanpak van de overweg Guisweg in de gemeente Zaanstad nodig. Het project Guisweg behoort echter niet tot de scope van PHS. Behalve het mogelijk maken van PHS levert het namelijk een multimodale infrastructuur op waardoor de bereikbaarheid en leefbaarheid in de wijde omtrek wordt verbeterd. Specifieke aandachtspunten voor dit project zijn omgevingswetprocedures die nog moeten worden doorlopen en de relatie met de stikstofdepositie in de gebruiksfase. Voor de corridor Alkmaar-Amsterdam is het project Guisweg een belangrijk raakvlakproject waarvan de voortgang gemonitord wordt.

Onderzoek naar baanstabieleit voor deze corridor wordt (buiten PHS) uitgevoerd om te bepalen of aanvullende maatregelen nodig zijn voor het laten rijden van extra treinen op deze corridor.

4.2 Reizigerscorridor Amsterdam-Eindhoven



4.2.1 Corridorscope

De PHS-dienstregeling met 6 sprinters en 6 intercity's is eind 2017 grotendeels ingevoerd op deze corridor, de doortrekking van sprinters van Houten naar Geldermalsen is in 2032 voorzien als laatste productstap. Voor de productstap op de Alkmaar-Amsterdam corridor en het verbeteren van het goederenvervoer is het evenwel noodzakelijk dat (de infrastructuur rond) Amsterdam Centraal aangepast wordt. De maatregelen omvatten onder meer de aanpassing van station Amsterdam Centraal. De PHS-maatregelen bij Amsterdam Amstel en station Geldermalsen zijn inmiddels gereed.

4.2.2 Planning en voortgang

Het project PHS Amsterdam Centraal heeft in de verslagperiode een aantal belangrijke stappen bereikt.

Op 2 juni 2025 is met de openstelling van de vernieuwde westelijke entree op Amsterdam Centraal is nog een belangrijke mijlpaal bereikt. De vernieuwde entree is ruimtelijk en uitnodigend qua inrichting en door de opening is deze noord-zuid verbinding door het station weer beschikbaar.

In april zijn op Amsterdam Centraal de sporen 14 en 15 en de eerste nieuwe brug over de Oostertoegang in gebruik genomen en de sporen 11, 12, 13 en 14b zijn buiten gebruik genomen. Op de Dijkgracht zijn de eerste sporen over de Vrije Kruising aangelegd en in dienst gegaan zodat er ruimte is om de Vrije Kruising verder af te bouwen.

In het station zijn de voorbereidende werkzaamheden voor het uitgraven van de nieuwe Oosttunnel en fietsenstalling, zoals het plaatsen van damwanden, vrijdragend perron en het opbouwen van de bovenloopkraan, uitgevoerd.

De laatste fase van Amsterdam Centraal kan pas worden afgerond als Zuidasdok en aansluitend het derde perron en vijfde en zesde spoor Amsterdam Zuid gereed zijn en alle internationale treinen daar naartoe verplaatst zijn. Onderdeel van deze laatste fase is de aanpassing van de aansluiting Transformatorweg. Inmiddels is er een bredere noodzaak om deze maatregel op te starten in verband met robuustheid van de dienstregeling van onder andere de Airportsprinter die nu al rijdt. Daarom is besloten om samen met de opgave voor Spoorcapaciteit 2030 voor deze maatregel de planuitwerking te starten.

Door de Amstelpassage op Amsterdam Centraal om te bouwen tot tijdelijke voorziening is het beveiligd vertrek van treinen naar Londen vanaf Amsterdam Centraal geborgd totdat Amsterdam Zuid gereed is. De opening van deze UK-Terminal heeft plaatsgevonden op 10 februari 2025.

Voor het project PHS Aziëhaven worden de conditionerende werkzaamheden uitgevoerd ter voorbereiding op de uitvoering. Voorwaardelijk voor verdere realisatie is de vergunning met betrekking tot de Wet natuurbescherming. Een concrete datum voor indienststelling is nu nog niet te noemen. Een nieuwe planning zal worden vastgesteld zodra er zicht is op het verkrijgen van deze vergunning.

De contractering voor de realisatie bij Culemborg van Transfermaatregelen is in het afgelopen halfjaar afgerond en de aannemer is gestart met de voorbereiding van de realisatie.

4.2.3 Maatregelen

Tabel 4.4: Maatregelen corridor Amsterdam-Eindhoven

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
	BR (2018)	VGR 2024 - 2	VGR 2025 - 1	
Amsterdam Centraal (perrons, transfer, herinrichting emplacement, vrije kruising Dijksgracht, aansluiting Transformatorweg, Kabelweg overweg, seinoptimalisatie)	Q4-2028	Q2-2032	Q2-2032	Gestart
Amsterdam Aziëhaven extra opstelcapaciteit goederenmaterieel	Q4-2024	Q4-2028	Q4-2028	NTB
Overige maatregelen (transfer Culemborg, geluid, overwegen, externe veiligheid, be- en bijsturing en extra onderhoud)	Q4-2028	Q4-2028	Q4-2028	Gestart
Amsterdam Westhaven extra opstelcapaciteit reizigersmaterieel	Q4-2023	Gereed	Gereed	Gereed
Transfer Amsterdam Amstel	Q2-2021	Gereed	Gereed	Gereed
Be- en bijsturing Amsterdam Sloterdijk-Haarlemsporen	Q4-2024	Gereed	Gereed	Gereed
Spooromgeving Geldermalsen (station, vrij leggen Merwedelingelijn, aanpassing emplacement)	Q4-2021	Gereed	Gereed	Gereed
Be- en bijsturing Amsterdam Amstel-Muiderpoort	Q4-2020	Gereed	Gereed	Gereed

4.2.4 Prognose en realisatie reizigersvervoer en dienstregeling

Tabel 4.5: Reizigersaantallen corridor Amsterdam-Eindhoven (bron NS & ProRail)

Jaartal Traject	Realisatie								Prognose ^[1]	
	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024 ^[3]	2040 Laag	2040 Hoog
Amsterdam- Utrecht ^[2]	100.000	103.000	110.000	115.000	122.000	85.000	104.000	101.000	147.000	181.000
Utrecht- 's-Hertogenbosch	65.000	65.000	66.000	70.000	74.000	51.000	62.000	61.000	78.000	94.000

Aantal reizigers op gemiddelde werkdag op meetpunten Maarssen-Utrecht Zuilen en Utrecht Lunetten-Houten. Voor de prognose worden prognoses voor 2040 in een laag en hoog scenario gebruikt (WLO-laag en WLO-hoog).

^[1] Bron: IMA Referentieprognose 2022 (ProRail)

^[2] Samenloop met corridor Schiphol-Nijmegen

^[3] Zie 'Leeswijzer' hoofdstuk 4. Corridorbeschrijving voor uitleg over aanpassing berekeningsmethodiek

Tabel 4.6: Aantal reizigerstreinen corridor Amsterdam-Eindhoven (bron NS)

Jaartal productverbetering	Aantal intercity's	Aantal sprinters	Toelichting
<i>Meetpunt Maarssen-Utrecht Zuilen^[1], aantal per uur/richting</i>			
Basis (2013)	4	4	excl. 1 ICE per 2 uur
2017	6	4	excl. 1 ICE per 2 uur
2021	6	4	excl. 1 ICE per 2 uur
2029	6	4	excl. 1 ICE per 2 uur
<i>Meetpunt Utrecht Lunetten-Houten, aantal per uur/richting</i>			
Basis (2013)	4	4	
2017	6	6	inclusief 2 sprinters in spitsrichting
2021	6	6	inclusief 2 sprinters in spitsrichting
2029-2032 ^[2]	6	6	alle sprinters continu

Het genoemde jaartal van de productverbetering betreft een kalenderjaar, doorgaans in december, en is een jaar eerder dan het dienstregelingsjaar.

^[1] Alleen de IC's die tussen Utrecht en Amsterdam Centraal rijden, zijn genoemd

^[2] Bandbreedte i.v.m. onderscheid tussen gerechtigde en verplichte productstappen. Zie ook pagina 8

4.2.5 Raakvlakken en risico's

Amsterdam

Op en rond Amsterdam blijft een flink aantal projecten in uitvoering, zoals Zuidasdok (paragraaf 4.2.2.), in de periode waarin ook PHS Amsterdam volop in uitvoering is. Het risicoprofiel blijft nog steeds hoog.

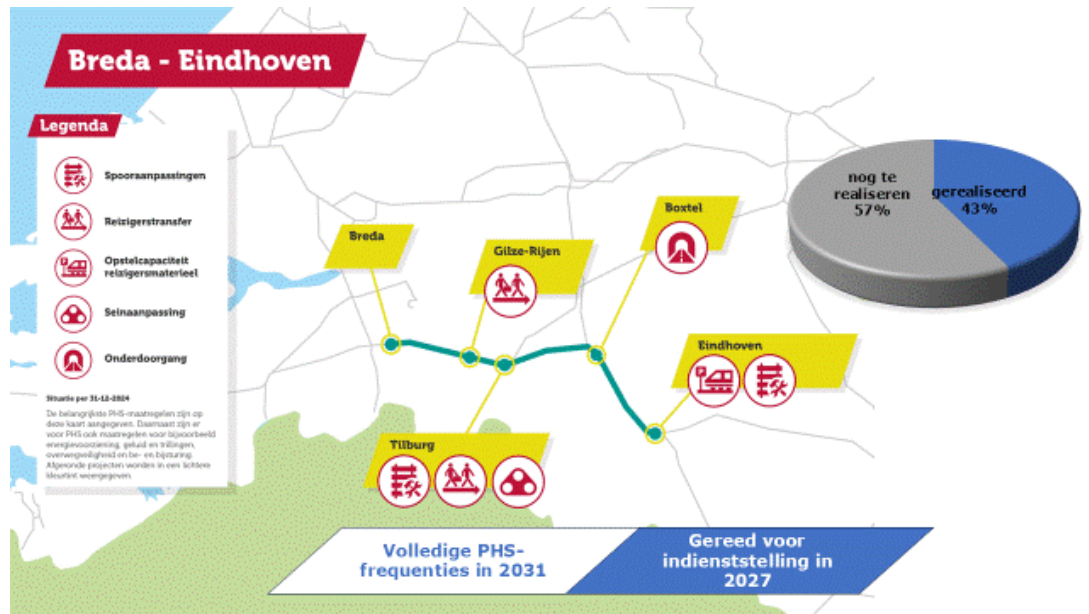
Het afronden van de ontwerpen en voorbereiding van de realisatiestappen voor PHS Amsterdam vraagt veel energie en aandacht. Afwijkingen in de feitelijke situatie buiten en de vele raakvlakken tussen de contracten zorgen voor het optreden van risico's en zetten de planning onder druk.

Het gebruik op Amsterdam Centraal is de afgelopen jaren ten opzichte van de referentie aanzienlijk toegenomen, terwijl nu in en rondom het station Amsterdam Centraal veel werkzaamheden van verschillende projecten in korte tijd moeten plaatsvinden. De gebruiksmogelijkheden van het station tijdens de jarenlange ombouw worden zowel beïnvloed door de ombouwwerkzaamheden als veranderingen in de regelgeving rond concessies en 'open access'. Het risico is reëel dat niet alle gewenste treinen kunnen rijden of minder treinverkeer dan nu mogelijk is. Dit vraagt nadrukkelijke aandacht in het jaarlijkse verdeelproces.

Overig

Voor het doortrekken van de 5^e en 6^e sprinter van Houten naar Geldermalsen is ERTMS noodzakelijk op het traject van Utrecht naar de Betuweroute.

4.3 Reizigerscorridor Breda-Eindhoven



4.3.1. Corridorscope

Binnen deze PHS-corridor is de eerste productverbetering de 3^e en 4^e intercity per uur tussen Breda en Eindhoven. Deze stap is in voorbereiding voor medio 2027 als vroegst mogelijke ingangsdatum. Voor 2031-2032 is gepland tussen Tilburg Universiteit en Breda het aantal sprinters te verhogen van 2 naar 4 per uur. Deze volgende frequentieverhoging wordt vanaf dat moment mogelijk door herroutering van goederenverkeer na voltooiing van de PHS-corridor Goederen Zuid-Nederland.

Voor deze corridor zijn onder meer aanpassingen rond station Tilburg en station Eindhoven en aanpassingen van de overwegen rond Breda noodzakelijk.

De nieuwe verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en de afsluiting van de overweg Tongersestraat zijn maatgevend voor de frequentieverhoging. De maatregelen bij Breda zullen later klaar zijn, maar niet alle aanpassingen hoeven te zijn afgerond om de frequentieverhoging in te voeren.

4.3.2 Planning en voortgang

In het afgelopen half jaar is de contractering van een aannemer voor de realisatie van de wisselverbinding in Eindhoven afgerond. Het werk wordt in 2026 gerealiseerd.

De afrondende werkzaamheden op station Tilburg worden in de eerste helft van 2027 uitgevoerd.

De voortgang bij het maatregelenpakket in Breda blijft achter als gevolg van vertraging van de planologische procedures voor de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg. Deze verbindingsweg is de omrijdroute en randvoorwaardelijk voor het afsluiten van de dubbele overweg Tongersestraat. Gewacht wordt op een uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan en het hervatten van de vergunningverlening onder de wet Natuurbescherming. Deze laatste is vanwege de stikstofproblematiek door de provincie Noord-Brabant opgeschort.

Gemeente, Provincie Noord-Brabant en Rijk bezien de mogelijkheden van een tussentijdse oplossing waarbij de randvoorwaardelijkheid van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg wordt losgelaten onder de voorwaarde dat er een voor alle partijen aanvaardbare oplossing is om de negatieve effecten in de tijdelijke situatie maximaal te beperken.

4.3.3 Maatregelen

Tabel 4.7: Maatregelen corridor Breda-Eindhoven

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
	BR (2018)	VGR 2024 – 2	VGR 2025 – 1	
Tilburg 4 ^e perron-spoor en 3 ^e perron	Q4-2023	Q2-2027	Q2-2027	gestart
Overige maatregelen (m.n. maatregelenpakket overweg Boxtel)	Q4-2028	Q4-2028	Q4-2028	NTB
Eindhoven extra opstelcapaciteit (modules 1-4)	Q3-2023	Gereed	Gereed	Gereed
Eindhoven wisselverbinding Oost (module 5)	-	Q4-2026	Q4-2026	Gestart

4.3.4 Prognose en realisatie reizigersvervoer en dienstregeling

Tabel 4.8: Reizigersaantallen corridor Breda-Eindhoven (bron NS & ProRail)

Jaartal Traject	Realisatie								Prognose ^[1]	
	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024 ^[1]	2040 Laag	2040 Hoog
Breda – Tilburg	35.000	36.000	37.000	38.000	39.000	30.000	34.000	32.000	46.000	58.000

Aantal reizigers op een gemiddelde werkdag op meetpunt Breda-Gilze Rijen. Voor de prognose worden prognoses voor 2040 in een laag en hoog scenario gebruikt (WLO-laag en WLO-hoog).

^[1] Bron: IMA Referentieprognose 2022 (ProRail). IenW en NS spreken over de ontwikkeling van de vervoersvraag.

^[2] Zie 'Leeswijzer' hoofdstuk 4. Corridorbeschrijving voor uitleg over aanpassing berekeningsmethodiek

Tabel 4.9: Aantal reizigerstreinen corridor Breda-Eindhoven (bron NS)

Jaartal productverbetering	Aantal intercity's	Aantal sprinters	Toelichting
<i>Meetpunt Breda-Gilze Rijen, aantal per uur/richting</i>			
Basis (2013)	4	2	
2017	4	2	
2021	4	2	
2026-2032 ^[1]	6	4	

Het genoemde jaartal van de productverbetering betreft een kalenderjaar, doorgaans in december, en is een jaar eerder dan het dienstregelingsjaar.

^[1] Bandbreedte i.v.m. onderscheid tussen gerechtigde en verplichte productstappen. Zie ook pagina 8. 3^e/4^e IC tussen Breda-Eindhoven is 2026-2032, 3^e/4^e Sprinter tussen Breda-Eindhoven is 2030-2032.

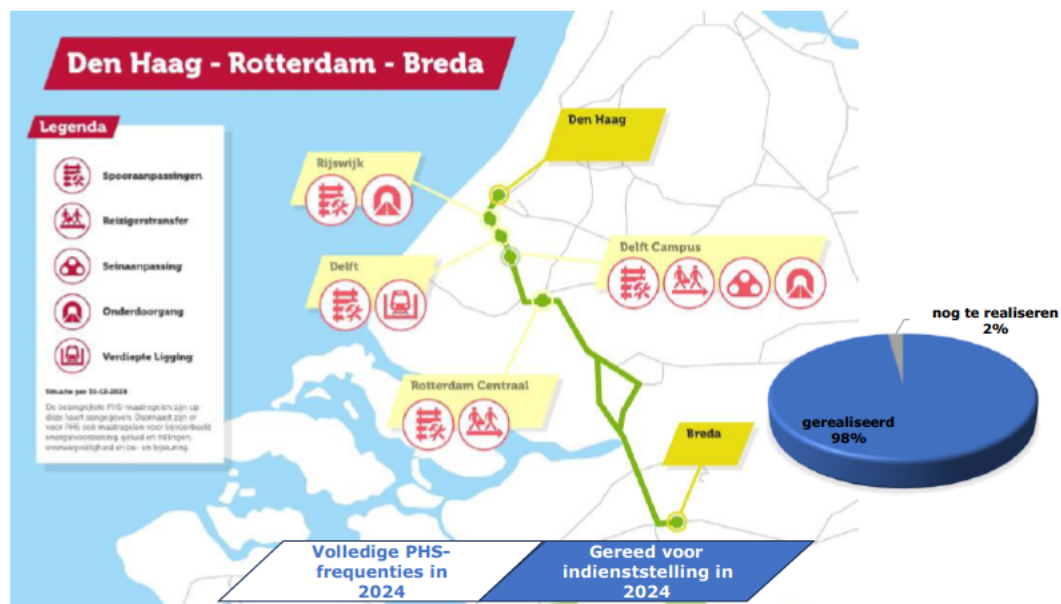
4.3.5 Raakvlakken en risico's

Het wachten op een uitspraak van de Raad van State en het wachten op het weer opstarten van vergunningverlening voor bouw van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg door de provincie Noord-Brabant vormen de grootste onzekerheid voor de voortgang van de overwegmaatregelen bij Boxtel. Met het oog op de gewenste frequentieverhoging en het invoeren van de PHS productstap van de 3^e en 4^e intercity wordt door de provincie gekeken of met een gebiedsgerichte aanpak een oplossing voor de stikstofproblematiek op deze locatie gevonden kan worden. Daarnaast wordt samen met de regionale partners gekeken naar alternatieven voor de verkeerscirculatie om de productstap toch zo snel mogelijk te kunnen invoeren.

Voor de 3^e en 4^e sprinter is het nodig om ruimte te creëren op de Brabantroute, door meer goederentreinen te rijden over de Betuweroute. Aanleg van de Meterenboog is hiervoor randvoorwaardelijk (zie hiervoor ook 4.5).

4.4 Reizigerscorridor Den Haag-Rotterdam-Breda

Op de corridor Den Haag-Rotterdam-Breda zijn alle infrastructuurmaatregelen gereed en rijden sinds april alle PHS-productstappen. Daarmee is deze corridor in zijn geheel opgeleverd.



4.4.1 Corridorscope

Binnen deze PHS-corridor is met een variant gewerkt voor een hoogfrequente lijnvoering: 8 intercity's tussen Den Haag Hollands Spoor en Rotterdam Centraal, 6 sprinters per uur Den Haag Centraal-Rotterdam Centraal-Dordrecht en 4 intercity's per uur Rotterdam Centraal-Breda. Hiervoor is de tweede tunnelbuis bij Delft in gebruik genomen en zijn delen van het traject tussen Rotterdam en Rijswijk viersporig gemaakt.

4.4.2 Planning en voortgang

De laatste nog resterende werkzaamheden zijn in het eerste kwartaal van 2025 uitgevoerd, waarna de twee extra sprinters die tijdelijk niet stopten op Schiedam Centrum nu ook op Schiedam Centrum stoppen. Hiermee is deze PHS-corridor binnen planning gerealiseerd.

Op 14 april jl. hebben de betrokken bestuurders van Rijk en Regio deze PHS-corridor dan ook officieel geopend. Hierbij was ook de nodige positieve aandacht vanuit diverse media. De komende periode wordt nog gewerkt aan de (financiële) afsluiting van de werkzaamheden en overdracht naar de beheerorganisatie.

4.4.3 Maatregelen

Tabel 4.10: Maatregelen corridor Den Haag-Rotterdam-Breda

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
	BR (2018)	VGR 2024-2	VGR 2025-1	
Rijswijk-Delft Zuid spoorverdubbeling (incl. seinverdichting)	Q3-2024	Q3-2024	Q3-2024	Gereed

Schiedam-Rotterdam sein optimalisatie en wissels	Q4-2024	Q4-2024	Q4-2024	Gereed
Keervoorziening Rotterdam	-	Q4-2024	Q4-2024	Gereed

4.4.4 Prognose en realisatie reizigersvervoer en dienstregeling

Tabel 4.11: Reizigersaantallen corridor Den Haag-Rotterdam-Breda
(bron NS & ProRail)

Jaartal Traject	Realisatie								Prognose ^[1]	
	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024 ^[2]	2040 Laag	2040 Hoog
Den Haag – Rotterdam	73.000	75.000	74.000	78.000	82.000	59.000	68.000	63.000	92.000	120.000
Rotterdam – Breda	63.000	64.000	65.000	66.000	70.000	54.000	59.000	63.000	91.000	114.000

Aantal reizigers op gemiddelde werkdag op meetpunten Rijswijk-Delft en Rotterdam centraal-Blaak (exclusief internationale treinreizigers, Eurostar en IC Brussel). Voor de prognose worden prognoses voor 2030 in een laag en hoog scenario gebruikt (WLO-laag en WLO-hoog). Ontwikkeling mede beïnvloed door uitbreiding treindienst HSL-zuid en lijn E metro Den Haag-Rotterdam

[1] Bron: IMA Referentieprognose 2022 (ProRail)

[2] Zie 'Leeswijzer' hoofdstuk 4. Corridorbeschrijving voor uitleg over aanpassing berekeningsmethodiek

Tabel 4.12: Aantal reizigerstreinen corridor Den Haag-Rotterdam-Breda
(bron NS)

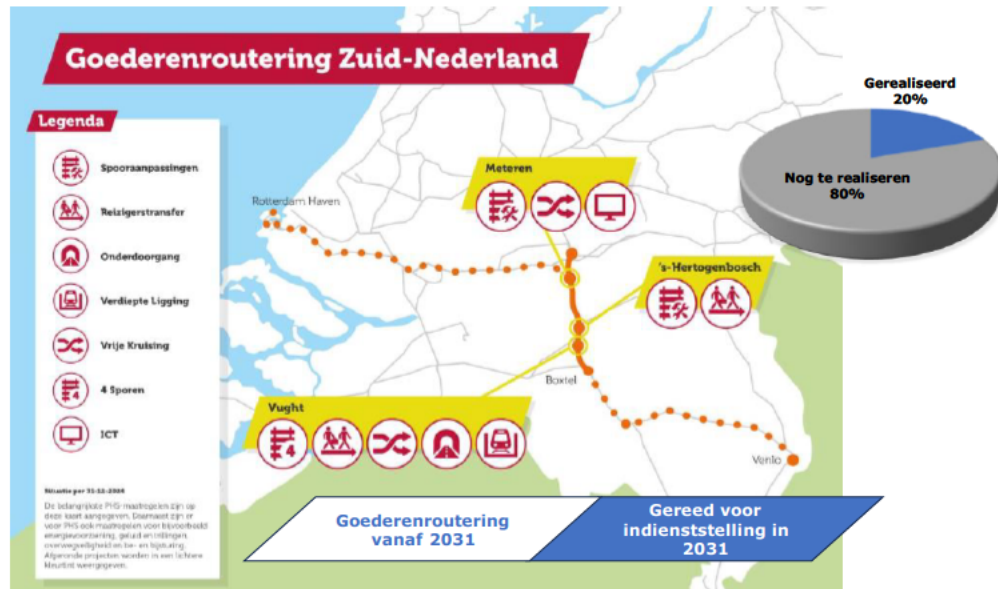
Jaartal Product- verbetering	Aantal intercity's	Aantal sprinters	Toelichting
<i>Meetpunt Rijswijk-Delft, aantal per uur/richting</i>			
Basis (2013)	6	4	
2017	6	4	
2021	8	4	
2024	8	6	
<i>Meetpunt Rotterdam Centraal-Blaak, aantal per uur/richting</i>			
Basis (2013)	6	4	excl. internationale treinen
2017	8	4	excl. internationale treinen
2021	8	6	excl. internationale treinen
2024	8	6	excl. internationale treinen

Het genoemde jaartal van de productverbetering betreft een kalenderjaar, doorgaans in december, en is een jaar eerder dan het dienstregelingsjaar.

4.4.5 Raakvlakken en risico's

De productstap rijdt en het werk is gereed.

4.5 Goederencorridor Zuid-Nederland



4.5.1 Corridorscope

Het goederenverkeer dat nu vanuit Rotterdam via Dordrecht, Breda, Tilburg (Brabantroute) richting Zuidoost-Nederland gaat, wordt in de toekomst geleid via de Betuweroute en via een nieuwe boog bij Meteren naar Zuid-Nederland. Daarmee wordt de route Dordrecht-Breda-Tilburg-Eindhoven ontlast, komen hier reizigerspaden vrij en gaat de Betuweroute intensiever gebruikt worden. Ingebruikname van onder meer de verdiepte ligging Vught en de Meterenboog zijn voorzien in 2031.

4.5.2 Planning en voortgang

In deze corridor is men volop bezig met de werkzaamheden buiten. Het wijzigings-Tracébesluit m.b.t. de trilling reducerende ondergrondse constructie (TROC) in Den Bosch is onherroepelijk geworden. De planstudiewerkzaamheden zijn daarmee voor deze corridor klaar.

Voor het project Zuidwestboog Meteren zijn de zandtransporten bijna afgerond, nagenoeg al het zand is in het werk gereden (640.000 m³). De voorbereiding van de vervolgontracten voor bovenbouw en aansluiting op de Betuweroute zijn in volle gang.

De werkzaamheden voor de aanleg van het tijdelijk spoor voor het project Den Bosch-Vught lopen volgens planning. Ingebruikname van het tijdelijk spoor is gepland voor oktober 2025. Bij het alliantiecontract voor de verdiepte ligging bij Vught is gestart met het opstellen en uitwerken van het ontwerp.

4.5.3 Maatregelen

Tabel 4.13: maatregelen goederencorridor Zuid-Nederland

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
	BR (2018)	VGR 2024-2	VGR 2025-1	
Meterenboog en milieumaatregelen	Q1-2027	Q2-2031	Q2-2031	Gestart
Den Bosch-Vught (4-sporig, vrije kruising, verdiept Vught, overwegen, geluid, trillingen)	Q1-2027	Q2-2031	Q2-2031	Gestart
Transfer 's-Hertogenbosch korte termijn	Q1-2027	Gereed	Gereed	Gereed

4.5.4 Raakvlakken en risico's

Voor het project Zuidwestboog Meteren is er een risico dat de indienststellingsvergunning niet wordt afgegeven voor de aansluiting op de Betuweroute. De reden hiervan is dat er na de uitrol van ERTMS op de Betuweroute nieuwe Europese eisen inzake Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI) van kracht geworden zijn. Er wordt onderzocht of een gedeeltelijke upgrade van ERTMS mogelijk is of dat een ontheffing kan worden verkregen van de European Railway Agency om (tijdelijk) niet te hoeven voldoen aan de Technische Specificatie voor Interoperabiliteit.

Onderzoek naar baanstabieleit wordt (buiten PHS) uitgevoerd om te bepalen of aanvullende maatregelen nodig zijn voor het laten rijden van extra goederentreinen op deze corridor. De bodemopbouw op dit tracé vraagt extra aandacht bij de monitoring en analyse.

Bij het onderdeel Den Bosch – Vught is bij de voorbereiding van de contractering nader inzicht verkregen in de geraamde kosten. Deze zijn hoger dan eerder voorzien en worden nog nader geanalyseerd. De effecten op de prognose eindstand van het totale project worden in de volgende voortgangsrapportage meegenomen.

4.6 Reizigerscorridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad



4.6.1 Corridorscope

SAAL behelst uitbreiding en verbetering van capaciteit en kwaliteit van het openbaar vervoer per trein op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Het gaat om kansrijke en kosteneffectieve oplossingsrichtingen om te komen tot hoogfrequent spoorvervoer in relatie tot de metropolitaanse ontwikkeling van de Noordvleugel. Uitvoering van de PHS-maatregelen op de corridor zijn voorzien tot 2029. Daarna dient de uitrol van ERTMS plaats te vinden om meer treinen op de SAAL-corridor te kunnen laten rijden.

4.6.2 Planning en voortgang

De SAAL-corridor bevindt zich deels in de realisatiefase en deels in de planuitwerkingsfase.

Planuitwerking

De beoogde dienstregeling wordt nader uitgewerkt om de maakbaarheid hiervan te bepalen. ProRail onderzoekt daarnaast de baanstabieliteit op de SAAL-corridor, inclusief eventuele maatregelen, om extra treinen over het tracé te kunnen laten rijden.

Invoering van de beoogde dienstregeling in 2033 is onzeker, aangezien ERTMS noodzakelijk is om hoogfrequent te kunnen rijden op de SAAL-corridor. De SAAL-corridor is geen onderdeel van de eerste tranche van het programma ERTMS. Vanwege bestuurlijke afspraken en het kunnen benutten van de PHS-infrastructuur is het zeer gewenst dat de SAAL-corridor voor 2033 wordt gerealiseerd. Bij de landelijke uitrol van ERTMS richting 2033 en daarna zullen echter complexe keuzes gemaakt moeten worden. De voortgangsrapportage van het programma ERTMS gaat hier nader op in.

Realisatiefase

In deze verslagperiode is goede voortgang geboekt. Het uitvoeringbesluit voor verbeterde transfervoorzieningen op station Muiderpoort is genomen en de aanbesteding voor de verbetering van de transfervoorziening op station Weesp is gestart. De maatregel Hoofddorp gelijktijdigheid ligt op koers voor realisatie begin 2026.

4.6.3 Maatregelen

Tabel 4.14: Maatregelen corridor SAAL

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
	BR (2018)	VGR 2024 - 2	VGR 2025 - 1	
Maatregelen infra lay-out Weesp, Amsterdam-Zuid keervoorzieningen Keverdijk en Muiderberg en Hoofddorp (gelijktijdigheid)	Q4-2027	Q4-2027	Q4-2027	Deels gestart
Overige maatregelen (o.a. transfer Muiderpoort, wissels Almere Oostvaarders, omgevingseffecten)	Q4-2027	Q4-2029	Q4-2029	Deels gestart; deels gereed
Naarden-Bussum emplacement	Q3 2019	Gereed	Gereed	Gereed
Extra opstelcapaciteit Lelystad	Q4 2020	Gereed	Gereed	Gereed

4.6.4 Prognose en realisatie reizigersvervoer en dienstregeling

Tabel 4.15: Reizigersaantallen corridor SAAL (bron NS & ProRail)

Jaartal Traject	Realisatie								Prognose ^[1]	
	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024 ^[2]	2040 Laag	2040 Hoog
Amsterdam Centraal-Weesp	51.000	52.000	51.000	50.000	51.000	36.000	44.000	40.000	61.000	71.000
Amsterdam Zuid- Weesp	44.000	46.000	51.000	52.000	53.000	36.000	41.000	42.000	70.000	85.000
Weesp-Almere	53.000	55.000	58.000	59.000	59.000	34.000	42.000	41.000	70.000	83.000

Aantal reizigers op een gemiddelde werkdag op meetpunten Diemen-Weesp, Diemen Zuid-Weesp, Weesp-Almere Poort. Voor de prognose zijn de cijfers weergegeven voor treindienstmodel II.

^[1] Bron: IMA Referentieprognose 2022 (ProRail)

^[2] Zie 'Leeswijzer' hoofdstuk 4. Corridorbeschrijving voor uitleg over aanpassing berekeningsmethodiek

Tabel 4.16: Aantal reizigerstreinen corridor SAAL (bron NS)

Jaartal product-verbetering	Aantal intercity's	Aantal sprinters	Toelichting
<i>Meetpunt Diemen-Weesp, aantal per uur/richting</i>			
Basis (2013)	4	4	
2017	4	4	
2021	4	4	
2029	0	10	
<i>Meetpunt Diemen Zuid-Weesp, aantal per uur/richting</i>			
Basis (2013)	6	4	
2017	6	4	
2021	6	4	
2029	8+4	0	8 intercity's en 4 sneltreinen
<i>Meetpunt Weesp-Almere Poort (incl. Gooiboog), aantal per uur/richting</i>			
Basis (2013)	4	6	
2017	6	6	
2021	6	6	
2029-2032 ⁽¹⁾	4+4	8	4 intercity's en 4 sneltreinen

Het genoemde jaartal van de productverbetering betreft een kalenderjaar, doorgaans in december, en is een jaar eerder dan het dienstregelingsjaar.

⁽¹⁾ Bandbreedte i.v.m. onderscheid tussen gerechtigde en verplichte productstappen. Zie ook pagina 8.

4.6.5 Raakvlakken en risico's

De uitrol van ERTMS is bepalend voor het mogelijk maken van extra treinen op de SAAL-corridor. De programma's ERTMS en PHS werken nauw samen om het SAAL-dienstregelingsmodel te realiseren en rapporteren hierover via hun eigen voortgangsrapportages. Voor deze corridor loopt (buiten PHS) nog onderzoek naar de impact van de frequentieverhoging op de baanstabieleit.

4.7 Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen



4.7.1 Corridorscope

Binnen deze PHS-corridor is een hoogfrequente lijnvoering volgens het zogenoemd 6/4 model voorzien: 6 intercity's per uur Schiphol-Amsterdam Zuid-Utrecht Centraal-Arnhem Centraal(-Nijmegen), 1 ICE per 2 uur Amsterdam Centraal-Utrecht Centraal-Arnhem Centraal-Duitse grens en 4 sprinters per uur Breukelen-Utrecht Centraal-Veenendaal Centrum waarvan 2 per uur doorrijden naar Rhenen. Deze hoge frequenties rijden al, en de oplevering van PHS Nijmegen maakt uiteindelijk ook een verbetering in de tijdligging van de treinen mogelijk.

De meeste PHS-infrastructuurelementen voor deze corridor zijn reeds in gebruik genomen (zoals de aanpassingen bij station Utrecht, Driebergen-Zeist en Ede-Wageningen). Uitbreiding van station Nijmegen wordt naar verwachting afgerond in 2028.

4.7.2 Planning en voortgang

Inmiddels is de realisatie voor PHS Nijmegen in volle gang. In aanwezigheid van bestuurders is 11 juni 2025 ook de officiële starthandeling verricht. Bepalend voor de voortgang is de beschikbaarheid van de benodigde treinvrije periodes. In de jaren 2026 en 2027 zijn er in het hele land veel werkzaamheden en in combinatie met de schaarste aan personeel en materieel is er krapte bij het verdelen van de treinvrijeperiodes. Het landelijke plannings- en verdeelproces wordt in het derde kwartaal van 2025 afgerond, waarna duidelijk is of PHS Nijmegen de gevraagde treinvrije periodes toegekend krijgt en dus de planning gehandhaafd kan blijven.

Het uitvoeringsbesluit voor de seinoptimalisatie tussen Arnhem en Nijmegen is genomen en in de komende periode zal de contractering voor de realisatie van deze werkzaamheden worden opgestart.

4.7.3 Maatregelen

Tabel 4.17: Maatregelen corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
	BR (2018)	VGR 2024 - 2	VGR 2025 - 1	
Nijmegen integrale aanpak en extra opstelcapaciteit (extra perron, transfer, nieuwe toegang)	Q1-2027	Q4-2028	Q4-2028	Gestart
Seinoptimalisatie Arnhem-Nijmegen	Q4-2028	Q4-2028	Q4-2028	Q4 2026
Overige maatregelen (externe veiligheid, be- en bijsturing en onderhoud)	Q4-2028	Q4-2028	Q4-2028	NTB
Ede-Wageningen extra zijperron	Q4-2020	Gereed	Gereed	Gereed
Overige maatregelen (Perronverlengingen, overweg Veenendaal Klompersteeg)	Q4-2028	Gereed	Gereed	Gereed
Doorstroomstation Utrecht (DSSU)	Gereed	Gereed	Gereed	Gereed
Driebergen-Zeist keerspoor	Q1-2020	Gereed	Gereed	Gereed

4.7.4 Prognose en realisatie reizigersvervoer en dienstregeling

Tabel 4.18: Reizigersaantallen corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen

(bron NS & ProRail)

Jaartal Traject	Realisatie								Prognose ^[1]	
	2015	2016	2017	2018	2019	2022	2023	2024 ^[3]	2030 Laag	2030 Hoog
Amsterdam- Utrecht ^[2]	100.000	103.000	110.000	115.000	122.000	85.000	104.000	101.000	147.000	181.000
Utrecht-Arnhem	54.000	53.000	56.000	55.000	60.000	43.000	49.500	51.000	68.000	79.000

Aantal reizigers op gemiddelde werkdag op meetpunten Maarssen-Utrecht Zuilen en Utrecht Vaartsche Rijn-Bunnik. Voor de prognose worden prognoses voor 2030 in een laag en hoog scenario gebruikt (WLO-laag en WLO-hoog).

^[1] Bron: IMA Referentieprognose 2022 (ProRail)

^[2] Samenloop met corridor Amsterdam-Eindhoven

^[3] Zie 'Leeswijzer' hoofdstuk 4. Corridorbeschrijving voor uitleg over aanpassing berekeningsmethodiek

Tabel 4. 19: Aantal reizigerstreinen corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen
(bron NS)

Jaartal product-verbetering	Aantal intercity's	Aantal sprinters	Toelichting
<i>Meetpunt Maarssen-Utrecht Zuilen^[1], aantal per uur/richting</i>			
Basis (2013)	4	4	Excl. 1 ICE per 2 uur
2017	4	4	Excl. 1 ICE per 2 uur
2021	6	4	Excl. 1 ICE per 2 uur
2029	6	4	Excl. 1 ICE per 2 uur
<i>Meetpunt Utrecht Vaartsche Rijn-Bunnik, aantal per uur/richting</i>			
Basis (2013)	4	4	Excl. 1 ICE per 2 uur
2017	4	4	Excl. 1 ICE per 2 uur
2021	6	4	Excl. 1 ICE per 2 uur
2028 ^[2]	6	4	Excl. 1 ICE per 2 uur

Het genoemde jaartal van de productverbetering betreft een kalenderjaar, doorgaans in december, en is een jaar eerder dan het dienstregelingsjaar.

^[1] Alleen de IC's die tussen Utrecht en Amsterdam Zuid-Schiphol rijden, zijn genoemd

^[2] Betreft verbeterde tijdligging.

4.7.5 Raakvlakken en risico's

De nieuwe spooronderdoorgangen in Maarsbergen en Wolfheze zijn in uitvoering. Hierdoor kunnen drukke overwegen op deze corridor worden opgeheven, waarmee op deze corridor wat een randvoorwaarde voor deze productstap is ingevuld.

4.8 Overige Maatregelen

Om PHS mogelijk te maken, zijn er naast de maatregelen per corridor ook aanvullende maatregelen nodig om hogere treinfrequenties mogelijk te maken. In deze verslagperiode is er één wijziging geweest. Eerder is besloten dat vanuit het programma een bijdrage wordt geleverd aan een geëlektrificeerd opstelspoor voor goederen in Onnen. Inmiddels is in goed overleg met de vervoerders besloten om deze maatregel niet uit te voeren vanwege de hoge kosten en de nu voorziene relatief beperkte extra waarde van de maatregelen. De maatregelen bij Onnen vervallen nu als scope PHS.

5 Bijlagen

Bijlage A: Budgetontwikkelingen van 2018 tot heden**Tabel A.1: Budgetontwikkelingen**

Rapportage	Begrotingsstuk	x € mln. incl. btw	x € mln. incl. btw	Type mutatie
Basisrapportage (2018)	Stand NajaarsNota 2018	3.467,3		
			-2,2	scopeoverdracht
1e VGR (2019-1)	Stand VoorjaarsNota 2019	3.465,0		
			66,1	prijsbijstelling 2019
			16,2	scopetoevoeging overdracht t.b.v.
			-21,8	EOV
			48,8	meevaller
			15,0	Scopetoevoeging
			43,0	Scopetoevoeging
			-28,5	Scopeoverdracht
			-0,1	Scopeoverdracht
2e VGR (2019-2)	Stand NajaarsNota 2019	3.603,6		
			0,3	Scopetoevoeging overdracht t.b.v.
			-8,2	EOV
			-0,4	Scopeoverdracht
3e VGR (2020-1)	Stand VoorjaarsNota 2020	3.595,3		
			49,2	prijsbijstelling 2020
4e VGR (2020-2)	Stand NajaarsNota 2020	3.644,5		
			0	
5e VGR (2021-1)	Stand VoorjaarsNota 2021	3.644,5		
			65,0	prijsbijstelling 2021
			3,4	Scopetoevoeging
			6,2	Scopetoevoeging
			-40,0	Scopeoverdracht
			-24,6	Scopeoverdracht
			-4,3	Scopeoverdracht
			-130,6	desaldering ontvangsten
			-2,3	overdracht t.b.v. EOV
6e VGR (2021-2)	Stand NajaarsNota 2021	3.517,3		
				Overdracht t.b.v. EOV
			-5,6	

7e VGR (2022-1)	Stand VoorjaarsNota 2022	3.511,7		
			128,4	Prijsbijstelling 2022
			11,5	Scopetoevoeging Overdracht
			-4,1	t.b.v. EOv
8e VGR (2022-2)	Stand NajaarsNota 2022	3.647,5		
			19,0	Prijsbijstelling 2022
			2,2	Scopetoevoeging Overdracht
			0,2	t.b.v. EOv
9e VGR (2023-1)	Stand VoorjaarsNota 2023	3.668,5		
			115,0	Prijsbijstelling 2023
			3,6	Scopetoevoeging
			-0,9	Overdracht BCF
10e VGR (2023-2)	Stand NajaarsNota 2023	3.786,3		
				Meerkosten a.g.v.
			86,2	Prijsstijgingen
			11,4	Scopetoevoeging
11 VGR (2024-1)	Stand VoorjaarsNota 2024	3.883,9		
			76,3	Prijsbijstelling 2024
			253,0	Budgettoevoeging
			102,2	Scopetoevoeging
12 VGR (2024-2)	Stand NajaarsNota 2024	4.315,4		
			21,8	Meerkosten agv Prijsstijgingen
			10,7	Compensatie kosten NG-seinen
			-0,5	Overdracht t.b.v. EOv
13 VGR (2025-1)	Stand VoorjaarsNota 2025	4.347,4		
	Totaal mutaties		880,1	

Bijlage B: Financiële aansluiting voortgangsrapportage en begrotingsstukken

Hieronder is het budget IenW toegelicht. De eerste uitgevoerde maatregelen voor OV SAAL Korte Termijn zijn geen onderdeel van het Grote Project PHS maar zijn wel geboekt op Art 17.10 en hebben daarom een effect op de financiële historie en het totale budget. Dit project is in zijn geheel financieel afgerond.

Tabel B.1 - Budget IenW (in mln. €)

VGR-budget	4.347	Zie tabel 2.1
OV SAAL KT Planuitwerking ^[1]	32	
OV SAAL KT Realisatie ^[1]	630	
Terugontvangen voorschotten	82	
Correctie negatieve uitgaven	2	
Programmabudget	5.093	

^[1] Bron: Mobiliteitsfonds 2024, 2^e Suppletoire, tabel 42