32 404 Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 134 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 oktober 2026

Hierbij bied ik u de voortgangsrapportage van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de eerste helft van 2026 aan. Dit is de vijftiende voortgangsrapportage (VGR15), gebaseerd op de basisrapportage die op 26 april 2019 aan uw Kamer is aangeboden.[1]

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

PHS heeft tot doel om op zeven corridors te komen tot het rijden van meer treinen voor reizigers en extra ruimte voor het goederenvervoer. Het programma is in uitvoering: een deel van de extra treinen rijdt inmiddels dankzij de opgeleverde spoorinfrastructuur. De komende jaren komt stap voor stap meer capaciteit beschikbaar. Met de oplevering van de PHS-corridors wordt het spoor voorbereid op de groei van het reizigers- en goederenvervoer en ontstaat er ruimte voor de doorontwikkeling van het netwerk. Ook draagt PHS bij aan de bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties. Zo levert het programma een belangrijke bijdrage aan de woningbouwopgave en economie in Nederland.

Relevante ontwikkelingen

Het programma is volop in realisatie: op diverse plekken in het land is het werk zichtbaar. Er is afgelopen halfjaar opnieuw veel bereikt door hard werk van ProRail en de verschillende aannemers. De belangrijkste resultaten en ontwikkelingen in deze verslagperiode zijn:

- In Nijmegen vond in mei een grote buitendienststelling plaats, waarin onder meer het eerste deel van de nieuwe reizigerstunnel is ingeschoven. Ook is begonnen met de bouw van de westentree van het station.
- Op de goederencorridor Zuid-Nederland is de aanleg van de Meterenboog nu goed zichtbaar. Het funderingswerk voor de grote spoorbruggen is gestart.
- In Vught wordt gewerkt aan de verdiepte ligging van het spoor. In april bleek er sprake te zijn van verzakkingen van de grond onder het tijdelijk spoor, waardoor de uitvoeringsmethode van het project moet worden aangepast. De oplevering van de verdiepte ligging van het spoor in Vught zal hierdoor met een jaar vertragen. De ingebruikname van het nieuwe spoor schuift daardoor op in de tijd. Alhoewel het project binnen de afgesproken mijlpalen blijft, is dit voor de omgeving een vervelende ontwikkeling door de hinder vanwege langer gebruik van het tijdelijk spoor en de bouwwerkzaamheden.
- Op Amsterdam Centraal blijft de infrastructurele situatie complexer dan verwacht. Dit blijkt vaak pas op het moment dat het spoor opengemaakt wordt. Het toegenomen (internationale) treinverkeer maakt daarnaast dat er nog minder ruimte is dan vooraf voorzien. Om het project beter te kunnen beheersen wordt gewerkt aan een nieuwe fasering van de bouwwerkzaamheden in de periode vanaf 2029, waarbij een balans moet worden gevonden tussen zo min mogelijk reizigershinder en het beperken van vertraging van werkzaamheden en daarmee extra kosten voor het project. Het is niet uitgesloten dat hierin pijnlijke keuzes moeten worden gemaakt. In de tussentijd is op Amsterdam Centraal hard gewerkt aan vernieuwing van sporen en de verbreding van perrons en de oostelijke

[1] Kamerstuk 32 404, nr. 92.

reizigerstunnel. In juni is de tweede nieuwe spoorbrug van de oostelijke toegang succesvol geplaatst.
- Op de corridor Alkmaar-Amsterdam zijn de werkzaamheden bij Alkmaar gegund en is de aanbesteding gestart voor de werkzaamheden bij Uitgeest.

Extra treinen
NS zal per eindejaar (dienstregeling 2027) een aantal PHS-productstappen (her)introduceren. Deze waren in de COVID-periode afgeschaald vanwege lagere reizigersaantallen. Het betreft extra sprinters op maandag tot en met donderdag in de spits tussen Houten Castellum en Utrecht Centraal en tussen Veenendaal Centrum en Driebergen-Zeist. Ook gaan tussen Eindhoven en Amsterdam op vrijdag weer zes keer per uur treinen rijden. Dat is goed nieuws voor de reiziger en ook positief met het oog op de woningbouwontwikkelingen op verschillende locaties.

ERTMS en SAAL
De Kamer ontvangt in deze periode ook de 25e voortgangsrapportage van het programma ERTMS. Hierin wordt ingegaan op de voortgang van ERTMS en de samenhang met PHS. Voor het realiseren van hoogfrequent spoorvervoer op de SAAL-corridor is de invoering van ERTMS randvoorwaardelijk. De complexiteit en risico's rond de landelijke uitrol van ERTMS maken de planning voor de product-stappen op de SAAL-corridor uitdagend. In overleg met de regio onderzoekt de spoorsector met IenW daarom welke stappen tussentijds gezet kunnen worden op de SAAL-corridor.

Toezeggingen uit het Commissiedebat Spoor
In het CD Spoor op 3 juni heeft de Kamer gevraagd om meer inzicht in de risico's en afhankelijkheden van het programma. In deze voortgangsrapportage is dit uitgewerkt, zowel in de herziene risicoparagraaf als in de verschillende corridorhoofdstukken. Over het risico personele schaarste is een aparte bijlage opgenomen. Het is belangrijk te benadrukken dat de PHS VGR niet rapporteert over de voortgang van projecten buiten de scope van dit programma. Sturing hierop en monitoring hiervan vinden plaats via hiervoor bedoelde rapportagelijnen (zoals de reguliere MIRT-rapportages of specifieke voortgangsrapportages, zoals die van ERTMS of Zuidasdok). Dat laat onverlet dat IenW actief stuurt op de samenhang van projecten en de integraliteit van het netwerk monitort.
Ook is door de Kamer gevraagd naar de rapportage van de Eigenstandige Controlefunctie (ECF). Er is geen separate rapportage; de inhoudelijke bevindingen van de ECF worden één op één en zonder aanpassingen overgenomen in de VGR in het hoofdstuk over programmabeheersing.

Financiële stand van zaken
PHS is een omvangrijk programma met een budget van ca. € 5 miljard, waarvan het merendeel van de uitgaven verplicht is. Het programma heeft een potentieel tekort dat in de afgelopen jaren stapsgewijs en gecontroleerd verminderd is. In deze verslagperiode is het potentieel tekort verder gedaald van € 178 naar € 145 miljoen.
Dit betreft een saldo van een grote toe- en afname en overige kleine mutaties. De grote toename betreft de taakstelling op de indexering naar prijspeil 2026 op het Mobiliteitsfonds. Dit heeft een negatief effect op het PHS-budget ter hoogte van € 32 miljoen en komt bovenop de korting op de uitgekeerde prijsbijstelling over 2025. De grote afname betreft het bij de Voorjaarsnota beschikbaar

gestelde budget van € 69 miljoen voor de eerdere tegenvaller op PHS Amsterdam.
Ondanks de daling van het potentieel tekort zijn er ontwikkelingen die PHS de komende tijd naar verwachting financieel onder druk zetten. Ten eerste vormt een taakstelling op de prijsbijstelling een risico voor een programma in realisatie, evenals het risico dat de uitgekeerde prijsindexatie niet in de pas loopt met de ontwikkeling van de marktprijzen.
Ten tweede worden door de programmaorganisatie financiële tegenvallers op PHS Amsterdam en PHS Vught verwacht, maar de effecten daarvan op planning en kosten zijn momenteel nog niet te kwantificeren. In de volgende VGR kan daarover een concreter beeld worden geschetst. Ondanks sterke sturing van de programma-organisatie en het ministerie op financiële beheersing over de volle breedte van PHS, is de realiteit van een omvangrijk infrastructureel programma weerbarstig en laat de praktijk zien dat nieuwe ontwikkelingen zich niet altijd laten voorspellen en tegenvallers zich kunnen voordoen.
PHS kent ook exogene risico's (waaronder indexeringstekorten) die naast het potentieel tekort bestaan, waarvan de geschatte mogelijke impact € 133 miljoen bedraagt. Tegenover het potentieel tekort en de exogene risico's is een reservering in het Mobiliteitsfonds opgenomen van vergelijkbare omvang als deze exogene risico's. Ik stuur onverminderd op het volledig realiseren van het programma binnen het beschikbare budget. Daarbij worden afwegingen rond de financiën van PHS ook meegewogen in het bredere prioriteringsproces op het Mobiliteitsfonds binnen IenW, waarover uw Kamer in oktober wordt geïnformeerd.

Vooruitblik
- Buiten zijn op verschillende plekken de werkzaamheden in volle gang, zoals in Vught, Nijmegen, Meteren en Amsterdam.
- Voor de frequentieverhoging op de corridor Breda-Eindhoven spreekt de programmaorganisatie verder over de mogelijke tussentijdse oplossing voor de overweg in Boxtel. De Raad van State heeft in augustus een uitspraak gedaan over het bestemmingsplan van de verbindingsweg, waarmee de realisatie een stap dichterbij komt.
- Komende periode zal er meer duidelijk worden over de financiële impact van aanpassing van de bouwfasering op Amsterdam Centraal en de ontwikkeling van de uitvoering in Vught.
- PHS wordt meegenomen in het prioriteringsvraagstuk rond de financiële tekorten. Naar verwachting worden hier in het najaar keuzes gemaakt, die verwerkt worden in de Voorjaarsnota 2027.

Tot slot
PHS is een belangrijk fundament van het spoornetwerk en de basis voor de toekomstige doorontwikkeling hiervan. De uitvoering van het programma is dan ook in volle gang. Ondanks de vele uitdagingen zijn er veel successen om trots op te zijn. Met PHS werk ik onverminderd verder toe naar een beter spoorproduct voor de reizigers en het mogelijk maken van de groei van zowel het personen- als goederenvervoer op ons intensief gebruikte spoorwegnet.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram