



Aan Staatssecretaris

# nota

Kamerbrief Tiende voortgangsrapportage PHS 2023-2 +  
overhevelen risicoreservering

## TER BESLISSING

### Datum

4 april 2024

### Onze referentie

IENW/BSK-2024/97767

### Opgesteld door

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

### Beslistermijn

9 april 2024

### Bijlage(n)

2

## Aanleiding

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) maakt meer personen- en goederentreinen mogelijk op zeven corridors. U rapporteert over PHS onder de Groot Projectregeling tweemaal per jaar aan de Kamer. Voor u ligt de rapportage over het tweede deel van 2023. Daarnaast is het jaarlijkse onderzoeksrapport van de Audit Dienst Rijk (ADR) bijgevoegd.

## Geadviseerd besluit

- U wordt geadviseerd om:
  - Kennis te nemen van de Tiende voortgangsrapportage PHS (2023-2) en het bijbehorende onderzoeksrapport van de ADR;
  - Akkoord te gaan met de verzending van de Kamerbrief met bijlagen door deze te ondertekenen, nadat het onderzoeksrapport door de ADR is vastgesteld (na 1 april);
- U wordt tevens geadviseerd om vanuit de PHS-risicoreservering € 150 mln. over te hevelen naar PHS zodat het uitvoeringsbesluit PHS Alkmaar-Amsterdam kan worden genomen. Na uw akkoord kan dit bij een volgend begrotingsmoment geëffectueerd worden.

## Kernpunten

- Het programma is inmiddels in volle uitvoering. Op verschillende corridors is de PHS-dienstregeling ingevoerd. Met de gunning van de HRN-concessie aan NS, is meer duidelijkheid over de invoering van de PHS-dienstregeling gekomen. Er is afgesproken om uiterlijk eind 2033 alle frequentieverhogingen in dienst te nemen. In december 2024 (dienstregeling 2025) zal de 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> sprinter Den Haag – Rotterdam worden ingevoerd. De afgelopen periode zijn enkele grote werken gegund aan aannemers. Het potentieel tekort is beperkt gedaald. Het grootste risico blijft de schaarste van materiaal en persoon op de markt.
- In november heeft u het Tracébesluit PHS Alkmaar – Amsterdam vastgesteld om extra treinen mogelijk te maken. Om de vervolgstap, het uitvoeringsbesluit, beheerst te kunnen zetten is aanvullend budget uit de risicoreservering nodig. U wordt geadviseerd om nu € 150 mln. uit de PHS risicoreservering beschikbaar te stellen aan het programma.

- De ADR heeft geen onrechtmatigheden geconstateerd. De aanbevelingen in het rapport zullen, samen met ProRail, worden opgevolgd. Deze voortgangsrapportage kent een nieuwe opzet. De Kamer wordt gevraagd hiermee akkoord te gaan of anders te laten weten wat ze ervan vindt.
- De rapportage zou op 1 april in de Kamer moeten liggen. De ADR heeft aangegeven pas in diezelfde week het onderzoeksrapport op te leveren. Hierdoor zal de verzending een week later plaatsvinden dan de Kamer wenst. Als alternatief kunt u ervoor kiezen om de rapportage voor 1 april zonder het onderzoeksrapport naar Kamer te zenden. In dat geval stuurt u het onderzoeksrapport een week later separaat naar de Kamer, wat minder overzichtelijk is.

**Datum**

25 maart 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/97767

**Opgesteld door**

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

**Aan**

Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

2

## Krachtenveld

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

## Toelichting

### *Politieke context*

De Tweede Kamer heeft PHS in 2018 aangewezen als Groot Project. Volgens de wensen van de Tweede Kamer is bijgevoegde rapportage opgesteld en deze rapportage dient uiterlijk op 1 april in de Kamer te liggen. Op het moment van schrijven is er geen rapporteur voor PHS benoemd in de Kamer.

### *Financiële/juridische overwegingen*

PHS beschikt over een budget van € 3,6 miljard. Hiervan is circa 91% gekoppeld aan concrete projecten. In de vorige verslagperiode is een potentieel tekort gerapporteerd van circa € 400 mln. Tijdens deze verslagperiode is het potentieel tekort gedaald met € 24,7 miljoen. Dat betekent dat eind 2023 het potentieel tekort € 375,0 miljoen is geworden.

Het exogene risico dat de werkelijke kosten binnen de sector harder stijgen dan de uitgekeerde inflatiecorrectie (IBOI) blijft de komende jaren actueel. In de rapportage over de eerste helft van 2024 worden de gerealiseerde prijsstijgingseffecten voor PHS over 2023 gerapporteerd.

### *Uitvoering Tracébesluit Alkmaar-Amsterdam en risicoreservering*

Uitvoering van het in november 2023 door u vastgestelde Tracébesluit Alkmaar-Amsterdam maakt extra treinen mogelijk in de noordelijke MRA (woningbouwlocatie) en richting de kop van Noord-Holland. Tevens wordt hiermee benodigde extra opstelcapaciteit voor treinen gerealiseerd in Heerhugowaard. De eerste helft van 2024 is het uitvoeringsbesluit (MIRT 3) voor dit project voorzien voor € 260 mln. Dit is binnen de beschikbare budgetten.

PHS heeft al geruime tijd een potentieel tekort en een risicoreservering die in de pas loopt met dit tekort. Tot nu toe is het steeds mogelijk geweest om, ondanks de voortgang van het programma, een keuze tussen inzet van de risicoreservering of versobering van de scope uit te stellen. Na het nemen van het uitvoeringsbesluit Alkmaar-Amsterdam is het niet reëel om een potentieel tekort van meer dan € 250 mln. binnen het programma op te vangen. Al het vrije budget dat nog resteert is dan nodig om de corridors die reeds in uitvoering zijn

te kunnen afronden. Er wordt daarom geadviseerd € 150 mln. vanuit de risicoreservering PHS bij ontwerpbegroting 2025 toe te voegen aan het programmabudget.

Dan blijft er een potentieel tekort over van circa € 100 mln.. Hiertegenover staan nog reële versoberingen van de scope van dezelfde omvang. Op een later moment volgt dan opnieuw de keuze of het laatste deel van de risicoreservering beschikbaar wordt gesteld of dat versobering van de doelstellingen gewenst is. Versoberingen zijn in dat geval mogelijk om het potentieel tekort op te vangen, maar hiermee zouden niet alle bestuurlijke afspraken worden waargemaakt.

Als alternatief kunt u besluiten het uitvoeringsbesluit uit het bestaande budget te financieren. Dit betekent uiteindelijk dat kleinere restopgaven van het programma niet meer gedekt kunnen worden en meerdere programmadoelstellingen onder druk komen te staan. Dit zal er toe leiden dat extra treinen uiteindelijk niet kunnen rijden, omdat laatste kleinere maatregelen niet zijn uitgevoerd, terwijl grote investeringen wel reeds zijn gedaan.

Het uitvoeringsbesluit zelf kan door de DG Mobiliteit genomen worden.

#### *Nieuwe opzet VGR*

Er is voor gekozen om de rapportage leesbaarder te maken door verschillende financiële informatie en informatie die aan belang heeft ingeboet, naar de bijlage te verplaatsen of niet meer op te nemen. De Kamer wordt gevraagd om akkoord te geven op deze wijzigingen of te laten weten hoe ze het anders wil. Vanwege de huidige verplichtingen in de Regeling Grote Projecten en het onderzoeksvoorstel ADR is deze keer alle informatie wel opgenomen.

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

Niet van toepassing.

#### **Bijlagen**

| <b>Volgnummer</b> | <b>Naam</b>                                       | <b>Informatie</b> |
|-------------------|---|-------------------|
| 02                | Kamerbrief Tiende voortgangsrapportage PHS 2023-2 |                   |
| 03                | Bijlage 1 Tiende voortgangsrapportage PHS 2023-2  |                   |
| 04                | Bijlage 2 Accountantsrapport bij VGR 10 PHS       |                   |

#### **Datum**

25 maart 2024

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/97767

#### **Opgesteld door**

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

#### **Aan**

Staatssecretaris

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

2