



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Veertiende Voortgangsrapportage – Tweede halfjaar 2025

Kenmerk ProRail [K20150009-1241660001-11437](#)

Datum 1 april 2026

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	22
4.3	Reizigerscorridor Breda-Eindhoven	26
4.4	Reizigerscorridor Den Haag-Rotterdam-Breda	28
4.5	Goederencorridor Zuid-Nederland	29
4.6	Reizigerscorridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad	31
4.7	Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen	33
5	Bijlagen	36
	Bijlage A: Budgetontwikkelingen van 2018 tot heden	36
	Bijlage B: Financiële aansluiting voortgangsrapportage en begrotingsstukken	38

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	: Goederenroutering Zuid-Nederland
HRN-concessie	: Hoofdrailnet-concessie
IBOI	: Investeringsindex Bruto Overheidsinvesteringen
IMA	: Integrale Mobiliteitsanalyse
IenW	: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
NS	: Nederlandse Spoorwegen
mIn.	: 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 tienminutetrein ingevoerd. Deze intercity vanuit Rotterdam rijdt via Schiphol door naar Arnhem, waarmee ook op de corridor Den Haag-Rotterdam een tienminutetrein 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. In juli heeft de Raad van State een positieve uitspraak gedaan met betrekking tot het Tracébesluit Alkmaar-Amsterdam, waardoor dit besluit nu onherroepelijk is en gestart is met de uitvoering van de projecten op deze corridor. Hiermee is ook het laatste Tracébesluit Alkmaar-Amsterdam van PHS onherroepelijk geworden.

In oktober is met bewoners en betrokken bestuurders feestelijk stilgestaan bij de ingebruikname van het tijdelijke spoor bij Vught. Met het tijdelijke spoor kan het treinverkeer blijven rijden gedurende de bouw van de verdiepte ligging van het spoor. De ingebruikname is een belangrijke mijlpaal in dit complexe project, waarbij in goede afstemming met de regionale partners en omgeving is gewerkt.

In december zijn de projecten op de corridor Den Haag-Rotterdam-Breda afgesloten. Naast de tijdige indienststelling van de extra treinen is ook een financieel positief resultaat bereikt van het PHS-project Rijswijk-Rotterdam.

Voortgang en ontwikkelingen

Bij de uitvoering van de projecten is buiten veel werk verzet. Bij de soms ingrijpende werkzaamheden is zichtbaar en merkbaar hoe impactvol dit programma is, ook voor reizigers, omwonenden, verladers en vervoerders. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de werkzaamheden in Nijmegen, de verdiepte ligging in Vught en bij Amsterdam Centraal.

Het werk op Amsterdam Centraal gaat onverminderd door. Zo wordt gewerkt aan de vrije kruising bij de Dijkgracht, de verbreding van de perrons, de vernieuwing van de spoorbruggen, de verbeterde reizigerstunnel en de nieuwe fietsenstalling. Door de omvang van de werkzaamheden en de vele raakvlakken tussen de projectonderdelen in een volledig operationeel station kent het werk veel uitdagingen. Het groeiende gebruik van het station maakt dat de complexiteit verder is toegenomen. Om de werkzaamheden uit te kunnen voeren zijn tijdens de bouwfase aanvullende maatregelen nodig met effecten op de omvang of robuustheid van de dienstregeling.

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

Dit is onvermijdelijk om de geplande treinvrije periodes in 2026 en 2027 te kunnen halen en verdragingskosten te beperken.

De schaarste aan personeel bij de aannemers doet zich in toenemende mate gelden. Het speelt bij meerdere disciplines en raakt onder meer de voorbereiding van de werkzaamheden en de beschikbaarheid van treinvrije periodes. De schaarste speelt in de gehele spoorsector en ook daarbuiten. Het 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. Bij PHS Nijmegen is in goede samenwerking met aannemer en vervoerders een verschuiving en verruiming van de treinvrije periodes mogelijk gemaakt. Het tekort aan gespecialiseerd personeel bij dit project is hiermee voor 2026 beheerst.

Een nadere toelichting is te vinden bij de betreffende corridorbeschrijvingen.

Financiële ontwikkeling in de afgelopen verslagperiode

Het potentieel tekort van het programma is toegenomen van € 106 mln. tot € 178 mln. Deze stijging wordt voor een groot deel veroorzaakt door de in de Voorjaarsnota 2025 genoemde taakstelling op de jaarlijkse prijsbijstelling van het Mobiliteitsfonds. In de vorige voortgangsrapportage is het negatieve effect van deze taakstelling reeds aangekondigd.

Daarnaast is het in de vorige voortgangsrapportage genoemde nader onderzoek naar de omvang van de benodigde post onvoorzien van het project Amsterdam Centraal afgerond. Gebleken is dat een aanvulling van de post onvoorzien noodzakelijk is. Hierdoor is de kostenprognose van het project en het potentieel tekort van het programma gestegen. De hogere kosten bij Amsterdam Centraal kunnen, ondanks het positieve financiële resultaat bij de afronding van het project Rijswijk-Rotterdam, niet binnen het totale PHS-programma worden gecompenseerd. Bij de Voorjaarsnota 2026 wordt extra budget voorgesteld voor PHS Amsterdam.

Naast het potentieel tekort zijn er de exogene risico's voor het programma. Deze zijn in omvang gestegen naar een omvang van circa €137 mln. De stijging wordt veroorzaakt door een toename van het risico op een indexeringstekort. In de Miljoenennota 2026 heeft het kabinet besloten om ook in 2026 een taakstelling op de prijsbijstelling op te leggen en deze in te zetten als dekking van structurele problematiek Rijksbreed². Dit zal naar verwachting leiden tot een stijging van het potentieel tekort, afhankelijk van de uitwerking.

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 verschenen³. Ten opzichte van deze basisreferentie zijn halfjaarlijkse voortgangsrapportages opgesteld over 2019 tot en met de eerste helft van 2025.

Deze voortgangsrapportage gaat in op de voortgang van PHS in de periode 1 juli 2025 tot en met 31 december 2025. Voor de zelfstandige leesbaarheid zijn scope, planning, financiën en risico's integraal opgenomen in deze voortgangsrapportage.

² Kamerstukken II 2025/26, 36 800-XII

³ 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 toekomst vaste 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.

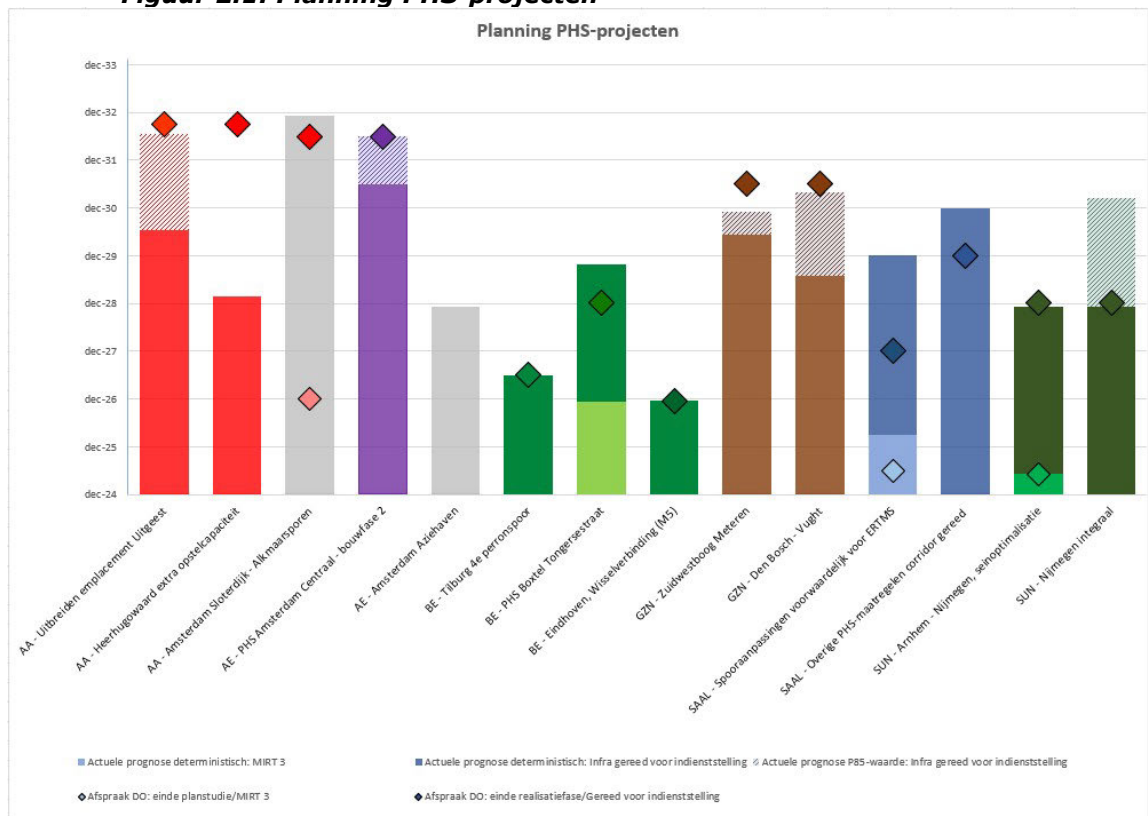
In de verslagperiode hebben geen wijzigingen in de programmascope plaatsgevonden.

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 een en ander nader in hoofdstuk 4 toegelicht. Voor de projecten met een lichtgrijze balk is nog geen specifieke planning vastgesteld. In bovenstaand figuur worden de projecten/corridors die gereed zijn, niet meegenomen. Voor Amsterdam Centraal is alleen bouwfase 2 opgenomen. Bouwfase 3 kan pas starten nadat Zuidasdok en het derde perron Amsterdam Zuid gereed zijn. Dit is na 2027.

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.):

- Amsterdam-Alkmaar: In de tweede helft van 2025 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over het Tracébesluit voor PHS Alkmaar-Amsterdam. Het Tracébesluit is inmiddels onherroepelijk geworden en de mijlpalen “Gereed voor Indienstelling” zijn vastgesteld.
- SAAL: De productstap is afhankelijk van de uitrolstrategie van ERTMS. ERTMS is noodzakelijk om hoogfrequent te kunnen rijden op de SAAL-corridor. De oorspronkelijke mijlpaal om eind 2027 de PHS-infrastructuurmaatregelen gereed 2027, die onafhankelijk van ERTMS kunnen worden uitgevoerd gereed te hebben, zal niet worden gehaald, maar ligt niet op het kritieke pad van de productstap. Voorzien is om in 2026 deze PHS-mijlpaal opnieuw vast te stellen.
- Breda-Eindhoven: De planning van aanpassing van de overwegen te Boxtel is onzeker omdat de aanpassing 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. Een nieuwe mijlpaal kan worden vastgesteld zodra meer juridische zekerheid is over deze lopende planologische procedures.
- SUN: De haalbaarheid van de mijlpaal voor PHS Nijmegen Integraal is afgelopen halfjaar verbeterd door het verkrijgen van treinvrije periodes in 2026 en 2027 (zie 4.7.2). Het project kent echter nog steeds een grote bandbreedte in de planning.

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 volgt⁴:

- 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.

⁴ 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 31 december 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.

Ten opzichte van VGR13 is nu de prijspeilaanpassing naar 2025 doorgevoerd. Budget, prognose en de omvang van het potentieel tekort zijn nu in prijspeil 2025.

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

x € 1 mln., incl. btw, 2025-1: prijspeil 2024 2025-2: prijspeil 2025	Prognose eindstand verkenning en planuitwerking			Prognose eindstand realisatie		
	BR (2018)	2025-1	2025-2	BR (2018)	2025-1	2025-2
Projectkosten IenW	4,7	5,2	5,2	-	-	-
Verkenning	12,9	12,6	12,6	-	-	-
Alkmaar-Amsterdam	13,8	20,2	22,3	244,1	370,8	381,5
Amsterdam-Eindhoven	59,3	59,9	59,9	1.121,7	1.576,3	1.657,9
Breda-Eindhoven	17,5	17,4	17,4	163,1	207,8	208,8
Den Haag-Breda	13,2	19,9	18,7	358,9	421,2	395,6
Goederen Oost-Nederland	10,4	10,4	10,4	-	-	-
Goederen Zuid-Nederland	45,8	45,0	44,8	852,0	1.049,1	1.072,4
SAAL	29,6	31,6	34,1	271,7	187,2	190,0
Schiphol-Utr.-Nijmegen	34,9	37,0	37,0	543,4	608,6	610,3
TEV	-	13,8	13,8	-	176,6	181,4
Overige maatregelen	38,0	34,8	34,2	113,7	103,5	115,0
Programmakosten	-	-	-	-	25,0	25,3
Subtotalen	280,0	307,8	310,4	3.668,6	4.726,1	4.838,2
Totaal kosten				3.948,6	5.033,9	5.148,6
Budget						
IenW PHS-budget				3.467,3	4.347,4	4.387,2
Overige financiering (bijbestellingen, subsidies derden, w.o. EU) scope overdracht e.d.)				126,7	580,1	583,3
Totaal budget				3.594,0	4.927,5	4.970,5
Potentieel tekort				354,7	106,4	178,1

De prognoses worden in 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 toegenomen met € 71,7 mln. tot een totaal van € 178,1 mln. Dit is het resultaat van de ontwikkelingen in de verslagperiode en de keuzes in de begroting 2025.

De stijging 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 is eind 2025 afgerond. Hier is een meevaller (vrijgevallen budget) ontstaan van € 21,8 mln., als resultaat van aanbestedingsmeevallers en goede risicobeheersing tijdens de uitvoering.
- Door de uitwerking van de in de Voorjaarsnota 2025 en in de vorige voortgangsrapportage genoemde taakstelling met betrekking tot de prijsbijstelling 2025 van het Mobiliteitsfonds, is het tekort met € 45,9 mln. toegenomen.
- Door diverse ontwikkelingen bij PHS Amsterdam Centraal is, op basis van het in de vorige voortgangsrapportage aangekondigde onderzoek naar de post onvoorzien, de prognose van het project met € 52,9 mln. opgehoogd. In paragrafen 3.2 en 4.2.5 wordt hier nader op ingegaan.

De overige mutaties kleiner dan € 5 mln. zorgen gezamenlijk voor een afname van ca. € 5,3 mln. van het potentieel tekort.

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 de projecten 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 2025) en de prognoses voor de uitgaven in 2026 en verder van het programma.

Afwijkingen in het budget ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage (VGR 13 – eerste halfjaar 2025) zijn ingegeven doordat het budget is aangesloten bij het verwachte uitgavepatroon (kasritme) van het programma. Deze mutaties zijn onderdeel van de Najaarsnota 2025 en zijn daar toegelicht.

Tabel 2.2: Overzicht meerjarenbudget

x € 1000, incl. btw	t/m 2024	2025	2026	2027 e.v.	Totaal
VGR 2025-1	1.758.949	232.032	277.659	2.078.811	4.347.451
VGR 2025-2	1.758.949	257.475	252.216	2.118.575	4.387.214

Aangegane verplichtingen

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

Tabel 2.3: Aangegane verplichtingen t/m 31 december 2025

x € 1000, incl. btw	t/m 2024	2025	Totaal
Planuitwerking en verkenning	294.646	6.550	301.197
Projectkosten IenW	5.215	0	5.215
Planuitwerking en verkenning	289.431	6.550	295.982
Realisatie	3.638.513	84.962	3.723.478
Alkmaar-Amsterdam	297.917	5.022	302.939
Amsterdam-Eindhoven	1.200.740	40.855	1.241.595
Breda-Eindhoven	141.671	1.264	142.935
Den Haag-Breda	387.885	-11.233	376.653

Goederen Zuid-Nederland	803.600	21.628	825.229
SAAL	72.274	3.538	75.813
Schiphol-Utrecht-Nijmegen	545.329	13.285	558.615
TEV	145.294	1.917	147.211
Overige maatregelen	31.303	146	31.450
Programmakosten ProRail	12.498	8.540	21.038
Totaal aangegane verplichtingen programma	3.933.159	91.512	4.024.673

Aangegane verplichtingen ten behoeve van PHS uitgedrukt in het prijspeil van het jaar waarin de verplichtingen zijn aangegaan. Som der delen kan afwijken van het totaal door afrondingen.

In het tweede halfjaar van 2025 zijn de volgende aanvullingen op realisatiebeschikkingen (alle bedragen prijspeil 2025 en incl. BTW, tenzij anders aangegeven) verleend:

- PHS Den Bosch-Vught (€ 1,8 mln.);
- PHS Amsterdam Centraal (€ 9,1 mln.);
- PHS Nijmegen en Westentree (€ 7,9 mln.);
- PHS Planstudie (€ 4,4 mln., prijspeil 2024);
- PHS SAAL (€ 8,2 mln.).

Uitgaven

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

Tabel 2.4: Gerealiseerde uitgaven t/m 31 december 2025

x € 1000, incl. btw	t/m 2024	2025	Totaal
Planuitwerking en verkenning	283.599	4.721	288.319
Projectkosten IenW	5.215	0	5.215
Planuitwerking en verkenning	278.384	4.721	283.104
Realisatie	1.475.348	252.753	1.728.105
Alkmaar-Amsterdam	17.867	4.287	22.155
Amsterdam-Eindhoven	449.172	92.200	541.373
Breda-Eindhoven	71.208	11.924	83.133
Den Haag-Breda	327.424	23.083	350.506
Goederen Zuid-Nederland	132.984	64.206	197.191
SAAL	51.785	1.797	53.582
Schiphol-Utrecht-Nijmegen	359.340	36.492	395.833
TEV	38.417	15.932	54.349
Overige maatregelen	18.602	907	19.509
Programmakosten ProRail	8.549	1.925	10.474
Totaal uitgaven programma	1.758.949	257.475	2.016.423
Terugontvangen voorschotten	95.962	9.110	105.072
Negatieve uitgaven	3.137	241	3.378
Uitgaven begroting	1.858.048	266.826	2.124.873

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 begrotingsystematiek van IenW tot hogere aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten. De ontvangsten betreffen de door IenW ontvangen bedragen. In 2025 zijn er te veel betaalde voorschotten verrekend met de over te maken voorschotten wat per saldo tot een bruto-uitgave en een bruto-ontvangst van ca. € 9,4 mln. heeft geleid.

Tabel 2.5: Gerealiseerde ontvangsten t/m 31 december 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	241	3.378
Ontvangsten begroting	102.816	9.351	112.167

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 € 393 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	1e halfjaar 2025	2e halfjaar 2025
Benoemde risico's Projecten PHS (endogeen)	160	162
Benoemde risico's Programmaniveau PHS (endogeen)	23	23
Onbenoemde risico's PHS (endogeen)	231	208
Totaal risico's endogeen PHS (ProRail)	414	393
Benoemde risico's exogeen (IenW risico's)	126	137
Totaal ingeschatte risico's	540	530

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 € 178,1 mln. (tabel 2.1). Daarnaast zijn er voor € 137,0 mln. aan exogene risico's geïnventariseerd (tabel 2.8). 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. Dit bedrag is in de begroting in 2025 niet geïndexeerd, waardoor de onzekerheid of deze reservering toereikend is toeneemt.

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 uitvalt.

De omvang van de benoemde risico's van de projecten is per saldo vrijwel gelijk gebleven. Er is een toename van de benoemde endogene risico's bij de PHS-scope van programma TEV (Tractie- en Energievoorziening). Vanuit het programma TEV is het afgelopen kwartaal ingezet op het actualiseren van de risicodossiers. Hierdoor is een beter inzicht ontstaan in de totale risicoreservering wat heeft geleid tot een toename van de benoemde risico's.

De omvang van de onbenoemde risico's van de projecten is met € 23 mln. gedaald naar € 208 mln. Deze daling komt vooral doordat bij het project Den Bosch-Vught van de corridor Goederenroutering Zuid-Nederland onvoorzien kosten zijn opgetreden bij een aantal contracten en deze kosten in de verslagperiode onderdeel geworden zijn van de totale prognose eindstand van het project. Bij de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen zijn de onbenoemde risico's verlaagd doordat het project PHS Nijmegen het onvoorzien m.b.t. de bouwkosten opnieuw heeft beoordeeld en een deel heeft kunnen laten vervallen. Verder heeft bij de PHS-scope van TEV een verschuiving plaatsgevonden van onbenoemde naar benoemde risico's door actualisaties van de risicodossiers. Daarbij heeft het programma ook ruimte gezien

de omvang van de onbenoemde risico's te verlagen omdat de zwaarte van de scope steeds meer verschuift naar de uitvoering.

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 onttrekkingen aan het budget onvoorzien plaatsgevonden die groter waren dan € 5 mln. (excl. BTW). Bij het project Amsterdam Centraal is er een toevoeging aan het budget onvoorzien gedaan ter hoogte van €52,9 mln. (€ 43,7 mln. excl. BTW). De aanleiding hiervoor is het in de vorige voortgangsrapportage genoemde onderzoek naar de benodigde omvang van de post onvoorzien voor Amsterdam Centraal. Hieruit bleek onder andere dat het budget onvoorzien te laag was om de actuele prognose onvoorzien te kunnen dekken. Zie ook paragrafen 3.2 en 4.2.5.

Het totaal van de post onvoorzien is met de bovengenoemde toevoeging op dit moment in essentie van voldoende omvang om voor de beschikte projecten de endogene risico's op te kunnen vangen. 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 13 – eerste helft van 2025) toegenomen van € 126 mln. naar € 137 mln. De toename wordt veroorzaakt door de in de Miljoenennota 2026 aangekondigde taakstelling met betrekking tot de prijsbijstellingstranche 2026 van het Mobiliteitsfonds. Aangezien de uitwerking van dit kabinetsbesluit nog onduidelijk is, is dit nu nog als risico opgenomen. Voorzien wordt dat op basis van de feitelijke indexatiecijfers en de prijsbijstelling in de Ontwerpbegroting 2027 in Voortgangsrapportage 16 het werkelijke effect zichtbaar wordt in een stijging van het potentiële tekort.

Toprisico's Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

In tabel 2.7 van deze rapportage zijn de toprisico's van het programma opgenomen.

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.	<ul style="list-style-type: none"> - Op basis van de ProRail masterplanning afwegen welke projecten van de totale portefeuille wanneer zullen worden uitgevoerd. - Waar mogelijk werkzaamheden doordeweeks en overdag uitvoeren. - De benodigde grotere onttrekkingen worden in het reguliere proces met vervoerders besproken. 	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. Bij PHS Amsterdam leidt dit risico tot extra logistieke beperkingen en hinder om het werk maakbaar te houden. Het risico is onveranderd hoog en gelijk gebleven ten opzichte van VGR 13.
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.	<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	De scope van het programma is gedefinieerd. Randvoorwaardelijke projecten hebben of een zelfstandig budget of zijn opgenomen in spoorcapaciteit 2030 (dit betreft een aantal specifieke benoemde risico's). Daarmee heeft dit risico geen financieel effect voor PHS. Andere ontwikkelingen zijn op

Risico	Toelichting	Beheersmaatregelen	Effect en ontwikkeling
	De productstap SAAL is afhankelijk van ERTMS. Ook op traject Utrecht-Geldermalsen is er sprake van afhankelijkheid van ERTMS.	<ul style="list-style-type: none"> - Bij inframaatregelen bij het uitvoeringsbesluit de scope overhevelen naar 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 eerder een productverbetering (ingroeimodel) voor reizigers gerealiseerd kan worden, als tussenstap naar de volledige PHS frequentieverhoging. 	voorhand niet te kwantificeren. Het is nog niet duidelijk wanneer ERTMS wordt gerealiseerd op deze corridors. Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van VGR 13.
PHS productstappen kunnen niet worden gereden, omdat geen landelijke dienstregeling mogelijk is door robuustheidsproblemen, baanstabieleit op tracédelen waaraan PHS geen wijzigingen uitvoert en/of de 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. De effecten voor PHS zijn inzichtelijk gemaakt. De productstap 5 ^e en 6 ^e Intercity Alkmaar- Amsterdam wordt hierdoor mogelijk gemaakt.	<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Dit risico heeft effect op de planning. Voor maatregelen is budget gereserveerd in Spoorcapaciteit 2030. De monitoring van baanstabieleit is gecontracteerd en daarnaast zal vooruitlopend op de resultaten van de monitoring aanvullend grondonderzoek worden gedaan op risicovolle delen van het traject. Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van VGR 13.
Budgettekort door tegenvallende aanbestedingsresultaten door marktwerking en een indexeringstekort (verschil tussen de IBOI en de marktindex en ontbreken indexering over het tekort, plus eventuele taakstellingen op de IBOI).	Algemeen programma.	<ul style="list-style-type: none"> - Monitoren en inzichtelijk maken verschil gehanteerde index (IBOI en marktindex). - 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 projecten 	De taakstelling bij het Mobiliteitsfonds leidt tot een stijging van het verwachte indexeringstekort. Dit risico is in 2025 opgetreden en de omvang van het risico is door een nieuwe aangekondigde taakstelling toegenomen ten opzichte van VGR 13
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).	<ul style="list-style-type: none"> - Het zorgpunt agenderen in het directeurenoverleg PHS en bespreken op welke wijze hiermee om te gaan. - Tijdig rekening houden met nieuwe regels/handlingskaders waardoor effect zo beperkt mogelijk is. - Overleggen en afspraken maken met bevoegde gezagen. 	Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van VGR 13.
Benodigde vergunningen en/of ontheffingen worden niet of niet tijdig verkregen door grote hoeveelheid projecten in de projectomgeving 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. Concreet voorbeeld hiervan is het aansluiten van de Zuidwestboog Meteren op een oudere versie van ERTMS op de Betuweroute.	<ul style="list-style-type: none"> - In gesprek gaan met bevoegd gezag/vergunningverlener 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 gelijk gebleven ten opzichte van VGR 13.

Risico	Toelichting	Beheersmaatregelen	Effect en ontwikkeling
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 de komende jaren met name op de corridor Breda-Eindhoven en de gesprekken rond SAAL.	- IenW voert gesprekken met NS over de ontwikkeling van de vervoersvraag.	Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van VGR 13.
Vertraging bij het verkrijgen van een onherroepelijk Tracébesluit doordat de behandeling en uitspraak door de Raad van State langer duren dan voorzien.	Dit risico was nog van toepassing op de corridor Alkmaar-Amsterdam in afwachting van de 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.	Dit risico is vervallen . Het laatste Tracébesluit van PHS is na de positieve uitspraak van de Raad van State nu ook onherroepelijk.
Tijdens de looptijd van het langlopende PHS programma 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.	Dit risico is relevant voor de corridor Amsterdam-Eindhoven waarin meerdere projecten aan het werk zijn en de ombouw van Amsterdam Centraal een lange doorlooptijd kent. Dit risico is deels opgetreden en blijft actueel door de doorzettende reizigersgroei op Amsterdam Centraal en de open toegang met andere vervoerders.	- Afstemming tussen verschillende projecten en gesprekken met stakeholders om inzicht te krijgen in dilemma's en tot afgewogen keuzes te komen.	Dit risico is gelijk gebleven ten opzichte van VGR 13. Het 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 toegang vervoerders die hebben aangegeven 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. -Besluitvorming over eventueel aanvullende maatregelen expliciet en integraal laten plaatsvinden.	Dit risico was nieuw in VGR 13 en ten opzichte hiervan gelijk gebleven en tegelijkertijd is duidelijk geworden dat het risico deels ook optreedt. Om de werkzaamheden uit te kunnen voeren en de verdragingskosten te beperken, zijn tijdens de bouwfase op Amsterdam Centraal aanvullende maatregelen nodig met effecten op de omvang of robuustheid van de dienstregeling.

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 top risico's Programma PHS

Benoemde risico's (exogeen)	Financiële verwachtingswaarde (x € 1 mln., incl. btw)
Tegenvallende aanbestedingsresultaten door marktwerking en een indexeringstekort (verschil tussen de IBOI en de marktindex en ontbreken indexering over het tekort).	97,2
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	137,0

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 tweede helft van 2025. De ECF oordeelt dat VGR14 PHS, over het tweede halfjaar 2025, een realistisch beeld geeft van de voortgang en beheersing van het programma. Het beeld is gevormd op basis van eigen waarnemingen van de ECF, zowel binnen het programma als bij een aantal individuele projecten. Deze waarnemingen komen overeen met de teksten die zijn opgenomen in de rapportage.

Daarnaast vraagt de ECF aandacht voor het volgende punt:

Tijdige en complete aanlevering informatie vraagt extra inspanning. Het programma staat voor openheid en transparantie en vraagt dat ook van de onderliggende projecten. In algemene zin maken de projecten al in een vroegtijdig stadium melding van successen dan wel tegenvallers, maar in een enkel geval is het inzicht in de prognose en de communicatie hierover te laat geweest. Dit heeft in de afgelopen verslagperiode in een specifiek geval geleid tot verrassingen voor de opdrachtgever die voorkomen hadden kunnen worden.

Voor een goede beheersing is het cruciaal om tegenslagen op een eerder moment/tijdig te delen. Hiermee worden de tegenslagen niet altijd voorkomen, maar krijgen programma en opdrachtgever wel meer tijd om te anticiperen.

Nu het merendeel van de projecten in de uitvoeringsfase zitten, kost het meer inzet om complete en actuele informatie aan te leveren, omdat projecten ook afhankelijk zijn van de informatievoorziening van de uitvoerende aannemers. De focus in de bouwfase ligt primair op het halen van de planning en vastgestelde treinvrije periodes (sturing op voortgang). Dit wordt versterkt door schaarste aan voldoende gekwalificeerd personeel.

Gevolg hiervan is dat meer financieel-administratieve aspecten, zoals het indienen van wijzigingsverzoeken (VTW's) door de opdrachtnemer en de besluitvorming, inclusief het formeel afhandelen, binnen een project soms achter blijft.

3.2 Kwaliteitsmanagement

Kwaliteitsmanagement wordt toegepast als onderdeel van integrale projectbeheersing en contractbeheersing. Kwaliteitsmanagement is 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 de tweede helft van het jaar de volgende audits plaatsgevonden:

Meting Start Aanbesteding

- PHS Goederenroutering Zuid-Nederland: monitoren opvolging bevindingen meting start aanbesteding voor het project Den Bosch-Vught. Conclusie is dat alle overeengekomen verbetermaatregelen adequaat zijn opgevolgd.

Meting Kleine Projecten Start Realisatie

Er waren in de periode van 1 juli 2025 tot 31 december 2025 geen projecten waar een meting kleine projecten Start Realisatie van toepassing was.

Prognose eindstand / onvoorzien

- PHS Goederenroutering Zuid-Nederland: Second opinion op de bandbreedte van de kostenraming van het project Den Bosch-Vught is uitgevoerd door een

externe partij. Er is in essentie een gedeeld beeld over de bandbreedte. De aanbevelingen zijn opgenomen in het bevindingen register en de opvolging daarvan wordt gemonitord.

- PHS Amsterdam: in de vorige voortgangsrapportage is een onderzoek naar de benodigde omvang van de post onvoorzien aangekondigd. Dit onderzoek is uitgevoerd door een externe partij. Hieruit blijkt dat de onderbouwing van het onvoorziene deel van de prognose eindstand herleidbaar is. De onzekerheid binnen het project is nog altijd groot. Het risicoprofiel blijft onverminderd hoog door de vele werkzaamheden in een klein gebied en een operationeel station, waarbij pas na buitengebruikname en sloop van de bestaande constructies de werkelijke situatie buiten onderzocht kan worden. Het is niet aannemelijk dat dit risicoprofiel snel zal afnemen. Er is geen aanleiding om het percentage onvoorzien naar beneden bij te stellen. Het nog beschikbare budget onvoorzien is te laag om de actuele prognose onvoorzien te kunnen dekken. Dit heeft geleid tot de hiervoor genoemde aanvulling van de post onvoorzien met € 52,9 mln. (paragraaf 2.4.).

3.3 Totstandkoming voortgangsrapportage

ProRail levert elk halfjaar een rapportage op die de basis vormt 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 planning- en studiefase. 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 berekend⁵. NS gebruikt voor de bepaling van de reizigersaantallen per 2024 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 was, is 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.

⁵ De reizigersaantallen over 2025 worden zoals gebruikelijk opgenomen in de volgende VGR.

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, aanpassing van de sporen bij Alkmaar, de aanpassing van station Amsterdam Sloterdijk 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 2037 verwacht. Om die reden Daarom wordt onderzocht welke tussentijdse verbeteringen voor de reizigers en vervoerders mogelijk zijn.

In de tweede helft van 2025 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over het Tracébesluit voor PHS Alkmaar-Amsterdam dat in november 2023 is gepubliceerd. Het Tracébesluit is daarmee onherroepelijk geworden. Na de uitspraak van de Raad van State konden de mijlpalen "Gereed voor Indienststelling" opnieuw worden vastgesteld. De lange doorlooptijd bij de Raad van State, in combinatie met de beperking dat bepaalde werkzaamheden bij Uitgeest niet in het broedseizoen mogen

worden uitgevoerd, zorgen voor een verschuiving van de mijlpalen van 2030 naar 2032.

Voor de maatregelen op locatie Alkmaar is in de verslagperiode gestart met de aanbesteding en de gunning van het contract wordt in februari 2026 verwacht.

Voor PHS Amsterdam Sloterdijk-Alkmaarsporen (sporen van/naar Alkmaar) wordt toegewerkt naar een goedkeuring van de voorkeursvariant in 2026. De indienststeldatum is 2032.

4.1.3 Maatregelen

Tabel 4.1: Maatregelen corridor Alkmaar-Amsterdam

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
	BR (2018)	VGR 2025 - 1	VGR 2025 - 2	
Uitbreiden emplacement Uitgeest (perron, transfer en goederentreinen tot 740m)	Q4-2026	Q3-2030	Q3-2032	Q4-2026
Heerhugowaard extra opstelcapaciteit reizigersmaterieel	Q4-2026	Q3-2030	Q3-2032	Q2-2027
Alkmaar aanpassen sporen en geluidschermen	n.v.t	Q3-2030	Q3-2032	Q1-2026
Overige maatregelen (geluid, overwegen en extra onderhoud)	Q4-2026	Q3-2030	Q3-2032	Q3-2026
Amsterdam Sloterdijk-Alkmaarsporen	Q4-2024	Q2-2032	Q2-2032	Q4-2028

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

Met het onherroepelijk worden van het Tracébesluit is een belangrijk risico vervallen. 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.

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 niet tot de scope van PHS. Behalve het mogelijk maken van PHS levert het project Guisweg 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.

Onderzoeken naar baanstabieleit en netcongestie voor deze corridor worden (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 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 met name aanpassing van station Amsterdam Centraal.

4.2.2 Planning en voortgang

De werkzaamheden bij het project PHS Amsterdam Centraal zijn in volle gang. Er is gestart met het tweede en laatste deel van de vrije kruising Dijkgracht. De landhoofden en tussensteunpunten worden gereed gemaakt voor de volgende spoorbrug. Het invaren en plaatsen van deze tweede van in totaal vijf te vervangen spoorbruggen staat gepland voor zomer 2026.

In het station is voor de nieuwe ondergrondse fietsenstalling en de waterberging beton gestort. Verder worden veel voorbereidende werkzaamheden verricht voor de buitendienststellingen in de tweede helft van 2026 en de eerste helft 2027. In het afgelopen half jaar zijn diverse kabels en leidingen in het vijfde perron verlegd om tijdig het sloopwerk van de Oosttunnel en de vloer van onder het IJ-viaduct uit te kunnen voeren.

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, het voorkomen niet commerciële stops voor goederentreinen en het maken van ruimte om de treinaantallen rondom Amsterdam Centraal te laten stijgen. Daarom is besloten om samen met de opgave voor Spoorcapaciteit 2030 de planuitwerking voor deze maatregel te starten.

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 indienstelling is nu nog niet te noemen. Een nieuwe planning zal worden vastgesteld zodra er zicht is op het verkrijgen van deze vergunning. De PHS-maatregelen bij Amsterdam Amstel en station Geldermalsen zijn inmiddels uitgevoerd. Er loopt nog een trillingsonderzoek en zo nodig zullen beheersmaatregelen worden uitgevoerd. De realisatie van Culemborg Transfermaatregelen is in volle gang. In het komende halfjaar zullen de laatste werkzaamheden worden uitgevoerd.

4.2.3 Maatregelen

Tabel 4.4: Maatregelen corridor Amsterdam-Eindhoven

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
	BR (2018)	VGR 2025 – 1	VGR 2025 – 2	
Amsterdam Centraal (perrons, transfer, herinrichting emplacement, vrije kruising Dijkgracht, aansluiting Transformatorweg, Kabelweg overweg, seinoptimalisatie)	Q4-2028	Q2-2032	Q2-2032	Gestart

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
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
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 een 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

PHS Amsterdam

In 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 gebruik op Amsterdam Centraal is de afgelopen jaren ten opzichte van de referentie aanzienlijk toegenomen. De groei van het internationale treinverkeer zet zich ook door, met nieuwe *open access* vervoerders op het station. 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'.

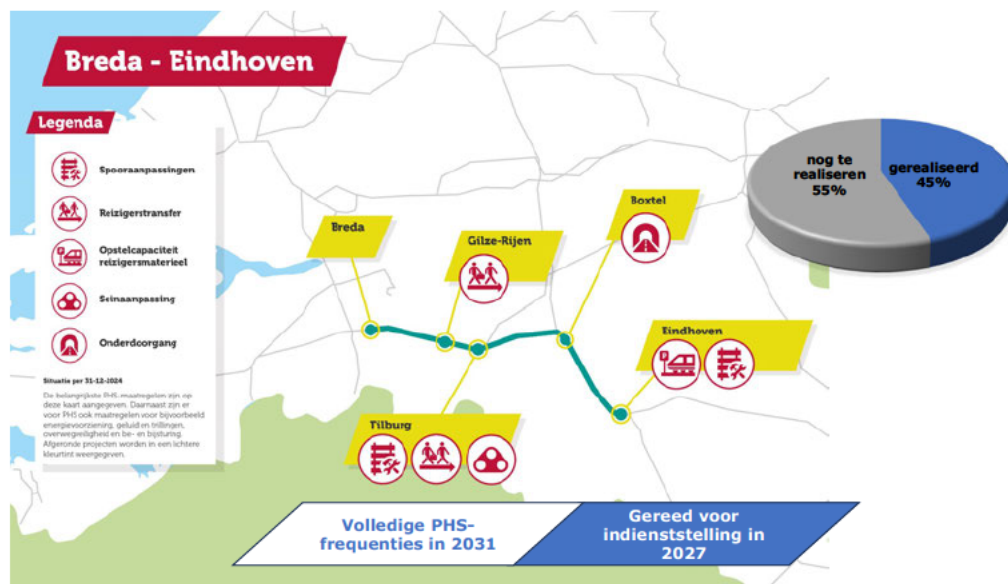
PHS Amsterdam Centraal blijft een project met een hoog risicoprofiel. De grootste projectrisico's betreffen met name het halen van de hoofdmijlpalen in de planning. Het afronden van de ontwerpen en voorbereiding van de realisatiestappen voor PHS Amsterdam vraagt veel energie en aandacht.

Een groot deel van de buitensituatie en de ondergrond kan pas onderzocht worden na buitengebruikname en sloop van de bestaande constructies. Afwijkingen in de feitelijke situatie buiten maken herontwerp tijdens de uitvoering noodzakelijk. De beperkte ruimte om te bouwen in het station is dwingend voor de bouwlogistiek en daarmee voor de volgorde van bouwen. In combinatie met de vele raakvlakken tussen de contracten zorgt dit ervoor dat risico's optreden en de planning onder druk staat. Het project onderzoekt het inzetten van extra maatregelen, zoals het accepteren van meer hinder, voor het beheersen van de grootste risico's. Alles is gericht op een tijdige en beheerste uitvoering in de geplande grote buitendienststellingen in oktober 2026 en eerste helft 2027.

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. Gelet op de onzekerheden bij ERTMS is ook onzeker of de voor eind 2032 (dienstregeling 2033) geplande productstap realiseerbaar is.

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. De infrastructuur voor deze productstap is in voorbereiding (concessieafspraken met NS stellen deze productstap gerechtigd vanaf dienstregeling 2027, verplicht in dienstregeling 2033).

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

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

Vanaf medio 2031 is NS gerechtigd om tussen Tilburg Universiteit en Breda het aantal sprinters te verhogen van 2 naar 4 per uur (in dienstregeling 2033 verplicht). Deze sprinterfrequentieverhoging wordt vanaf dat moment mogelijk door herroutering van goederenverkeer na voltooiing van de PHS-corridor Goederenroutering Zuid-Nederland.

4.3.2 Planning en voortgang

Afgelopen halfjaar is de aannemer gestart met de voorbereiding van de realisatie van de wisselverbinding in Eindhoven. Het werk wordt in 2026 gerealiseerd. De afrondende werkzaamheden op station Tilburg worden in de eerste helft van 2027 uitgevoerd. De voortgang op het maatregelenpakket in Boxtel 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. De zitting van de Raad van State over het bestemmingsplan heeft in november 2025 plaatsgevonden. De uitspraak wordt in 2026 verwacht. Daarnaast wordt gewacht op het hervatten van de vergunningverlening onder de wet Natuurbescherming. Deze laatste is vanwege de stikstofproblematiek door de provincie Noord-Brabant opgeschort.

Inmiddels is duidelijk dat de einddatum van het maatregelenpakket Boxtel naar achter zal gaan schuiven. Een nieuwe mijlpaal kan worden vastgesteld zodra er meer juridische zekerheid is over de lopende planologische procedures.

De regionale partners vinden de productstap van groot belang. Provincie en Rijk hebben in de MIRT-overleggen bestuurlijk afgesproken zich in te spannen om zo spoedig mogelijk een frequentieverhoging (3^e/4^e Intercity) te realiseren. Gemeente, Provincie Noord-Brabant en Rijk bezien daarom de mogelijkheden om ondanks de problematiek tot een tussentijdse oplossing te komen, 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 2025 – 1	VGR 2025 – 2	
Tilburg 4 ^e perronspoor 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

De belangrijkste risico's zijn de het uitblijven van een uitspraak van de Raad van State en de onzekerheid wanneer de provincie Noord-Brabant de vergunningverlening hervat. Tot die tijd kan niet gestart worden met de bouw van de verbindingsweg Ladonk-Kapelweg en kunnen de overwegmaatregelen bij Boxtel niet verder voorbereid worden. Deze overwegmaatregelen zijn een voorwaarde om de productstap van de 3^e en 4^e intercity te nemen. 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 2025 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 Prognose en realisatie reizigersvervoer en dienstregeling

Tabel 4.10: 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 4.11: Aantal reizigerstreinen corridor Den Haag-Rotterdam-Breda (bron NS)

Jaartal Productverbetering	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	
2029	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
2029	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. Vanwege personeelstekorten zijn de 5^e en 6^e sprinters tot 2024 afgeschaald op Rotterdam-Dordrecht.

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 wordt de Betuweroute intensiever gebruikt. Ingebruikname van onder meer de verdiepte ligging Vught en de Meterenboog zijn voorzien in 2031.

4.5.2 Planning en voortgang

Op deze corridor is men volop bezig met de werkzaamheden buiten.

Voor het project Zuidwestboog Meteren is nagenoeg al het zand in het werk aanwezig. Er is inmiddels ook volop beton gestort voor de funderingen en draagconstructie van de boog. Het deelcontract voor de realisatie van de bovenbouw op de Verlegde Betuweroute is in juli 2025 definitief gegund.

Bij het project Den Bosch-Vught zijn in oktober de tijdelijk sporen, inclusief de nieuwe tijdelijke halte Vught, conform planning in dienst gesteld. Hierdoor kan het treinverkeer blijven rijden gedurende de bouw van de verdiepte ligging van het spoor. De ingebruikname van het tijdelijk spoor is een belangrijke mijlpaal in dit complexe project, waarbij in goede afstemming met de regionale partners en omgeving is gewerkt. Deze tijdelijke ligging van het spoor in Vught heeft helaas een aantal jaren forse impact in de gemeente Vught. Ook voor de dienstregeling levert dit een uitdaging op. Uiteindelijk zal er met de verdiepte ligging van het spoor in Vught en de extra sporen tussen Den Bosch en Vught meer capaciteit zijn op het spoor en minder impact op de omgeving, waarbij ook een aantal overwegen worden opgeheven.

Bij het alliantiecontract voor de verdiepte ligging bij Vught wordt doorgedaan met het opstellen en uitwerken van het ontwerp.

4.5.3 Maatregelen

Tabel 4.12: maatregelen Goederenrouting Zuid-Nederland

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
	BR (2018)	VGR 2025-1	VGR 2025-2	
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 oorzaak hiervan is dat er na de uitrol van ERTMS op de Betuweroute nieuwe Europese eisen inzake Technische Specificaties voor Interoperabiliteit 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.

Met het halen van de mijlpaal voor het tijdelijk spoor bij Vught is een belangrijk planningsrisico en randvoorwaarde voor de tijdige start bouw van de verdiepte ligging vervallen.

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.

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 is nader uitgewerkt om de maakbaarheid hiervan te bepalen. Invoering van de beoogde productstap in de dienstregeling 2033 is onzeker, aangezien de uitrol van ERTMS op de SAAL-corridor noodzakelijk is om hoogfrequent te kunnen rijden. In de afgelopen verslagperiode is met de regio gesproken over de landelijke uitrol van ERTMS en de frequentieverhoging op de SAAL-corridor. Daarbij is uitgebreid stilgestaan bij de complexiteit, onzekerheden en verwachtingen van de betrokken partijen. Het rijden van extra treinen in 2033 (conform Dienstregelingsmodel II) is de gezamenlijke ambitie, maar vormt een grote uitdaging.

De programmadirectie ERTMS werkt de landelijke uitrol verder uit. De voortgangsrapportage van het programma ERTMS gaat hier nader op in.

Daarnaast wordt in overleg met alle betrokken partijen gewerkt aan mogelijke alternatieve verbeteringen van de bereikbaarheid, en wordt de ontwikkeling van het aantal reizigers onderzocht. Het streven is om in 2026 te komen tot verdere keuzes.

Realisatiefase

In deze verslagperiode is goede voortgang geboekt. De voorbereiding van de realisatie voor verbeterde transfervoorzieningen op station Muiderpoort is in gang gezet. De aanbesteding voor de verbetering van de transfervoorziening op station Weesp is afgerond met de definitieve gunning in oktober 2025. De maatregel Hoofddorp gelijktijdigheid ligt op koers voor realisatie begin 2026.

4.6.3 Maatregelen

Tabel 4.13: Maatregelen corridor SAAL

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
	BR (2018)	VGR 2025 - 1	VGR 2025 - 2	
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 4.14: 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 4.15: 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	
2029-2032 ^[1]	0	10	
<i>Meetpunt Diemen Zuid-Weesp, aantal per uur/richting</i>			
Basis (2013)	6	4	
2017	6	4	
2021	6	4	
2029-2032 ^[1]	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. Het functionele ontwerp voor ERTMS op de SAAL-corridor is gereed. Hieruit blijkt dat voor de invoering van ERTMS extra infrastructuurmaatregelen nodig zijn om Dienstregelingsmodel II maakbaar te maken. Deze maatregelen vallen buiten de scope van PHS. Daarnaast onderzoekt ProRail de baanstabieleit op de SAAL-corridor en eventuele benodigde maatregelen om extra treinen over het tracé te kunnen laten rijden.

De programma's ERTMS en PHS werken nauw samen om het SAAL-dienstregelingsmodel te realiseren en rapporteren hierover via hun eigen voortgangsrapportages.

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 er 2 per uur doorrijden naar Rhenen. Deze hoge frequenties rijden al. De oplevering van PHS Nijmegen maakt uiteindelijk ook een verbetering in de tijdligging van de treinen mogelijk.

De meeste PHS-inframaatregelen 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. Inmiddels is ook duidelijk geworden dat naast de in voorbereiding zijnde seinoptimalisatie geen andere overige maatregelen op de corridor meer nodig zijn.

De eerder mogelijk voorziene maatregelen (onder andere be- en bijsturing) zijn hierdoor vervallen.

4.7.2 Planning en voortgang

Inmiddels is de realisatie voor PHS Nijmegen in volle gang. Bepalend voor de voortgang is de beschikbaarheid van de benodigde treinvrije periodes. Inmiddels is duidelijk geworden dat de gevraagde treinvrije periodes voor PHS Nijmegen ook zijn toegekend waardoor de werkzaamheden in 2026 en 2027 conform planning kunnen worden uitgevoerd en het planningsrisico is gedaald.

Het Project Seinoptimalisatie Arnhem-Nijmegen is gestart met het uitwerken van de ontwerpen en de voorbereiding van het aanbestedingsdossier voor de realisatie.

4.7.3 Maatregelen

Tabel 4.16: Maatregelen corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen

Maatregel	Indienststelling			Start realisatie
	BR (2018)	VGR 2025 - 1	VGR 2025 - 2	
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	Vervallen
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 4.17: 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 Maarsse-nt 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. 18: Aantal reizigerstreinen corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen (bron NS)

Jaartal product- verbetering	Aantal intercity's	Aantal sprinters	Toelichting
<i>Meetpunt Maarsse-nt 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

Er blijft aandacht voor de benodigde treinvrije periodes. Bij vertraging van de werkzaamheden kan de planning een jaar doorschuiven, omdat de treinvrije periodes alleen in afgebakende tijdsvakken mogen vallen.

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

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 meevaller
			48,8	oplevering
			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 desaldering
			-130,6	ontvangsten overdracht t.b.v.
			-2,3	EOV
6e VGR (2021-2)	Stand NajaarsNota 2021	3.517,3		
				Overdracht t.b.v.
			-5,6	EOV
7e VGR (2022-1)	Stand VoorjaarsNota 2022	3.511,7		
			128,4	Prijsbijstelling 2022
			11,5	Scopetoevoeging

8e VGR (2022-2)	Stand NajaarsNota 2022	3.647,5	-4,1	Overdracht t.b.v. EOV
			19,0	Prijsbijstelling 2022
			2,2	Scopetoevoeging
				Overdracht t.b.v.
			0,2	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
11e VGR (2024-1)	Stand VoorjaarsNota 2024	3.883,9	76,3	Prijsbijstelling 2024
			253,0	Budgettoevoeging
			102,2	Scopetoevoeging
12e VGR (2024-2)	Stand NajaarsNota 2024	4.315,4		Meerkosten agv
			21,8	Prijsstijgingen
				Compensatie kosten
			10,7	NG-seinen
				Overdracht t.b.v.
			-0,5	EOV
13e VGR (2025-1)	Stand VoorjaarsNota 2025	4.347,4	39,4	Prijsbijstelling 2025
			0,4	Scopetoevoeging
14 VGR (2025-2)	Stand NajaarsNota 2025	4.387,2		
	Totaal mutaties		919,9	

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	4.387	Zie tabel 2.1
OV SAAL KT Planuitwerking ^[1]	32	
OV SAAL KT Realisatie ^[1]	630	
Terugontvangen voorschotten ^[1]	106	
Correctie negatieve uitgaven	2	
Programmabudget	5.158	

^[1] Bron: Mobiliteitsfonds 2025, 2^e Suppletoire, tabel 44

Voorschotten

In het onderzoeksvoorstel van de Auditdienst Rijk aan de Tweede Kamer in het kader van de voortgangsrapportages van PHS, is aangegeven dat ook een controle op de afrekening van voorschotten in het betreffende jaar zal plaatsvinden. Dit conform de Regeling Financieel Beheer. Dit overzicht is hieronder weergegeven.

Tabel B.2 – Voorschotten

x €1 mln., incl. btw	Stand van de voorschotten per 1-1- 2025	Verleende voorschotten in 2025	Afgerekende voorschotten in 2025	Stand van de voorschotten per 31-12- 2025
17.10.01 Realisatiefase	254,3	253	282,8	224,5
17.10.02 Verkenning en planuitwerking	8,2	4,7	8,3	4,6
Totaal MF	262,5	257,7	291,2	229