Tweede Kamer
DER STATEN-GENERAAL

INTERN GEBRUIK

Rapporteursnotitie

Vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat

Rapporteur PHS
Björn Schutz

Aan
Leden en plv. leden van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat

Datum
19 november 2026

Te betrekken bij
Procedurevergadering 2 december 2026;
commissiedebat Spoor 3 december 2026

Beoogde inbreng rapporteur PHS – commissiedebat Spoor 3 december 2026

Inleiding

Tijdens het commissiedebat Spoor op 3 december 2026 zal ik als rapporteur PHS een inbreng leveren namens de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. In deze inbreng heb ik plaats ingeruimd voor een terugkoppeling uit mijn werkbezoeken aan Amsterdam CS, Vught en de Meterenboog. De inbreng is hiermee wat langer geworden dan gebruikelijk.

Beoogde inbreng

Voorzitter. Dank voor de gelegenheid om als rapporteur voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer namens deze commissie op te treden. En dank aan de leden van de Griffie die mij ondersteunden. Met PHS willen we meer treinen laten rijden op de zeven drukste trajecten in Nederland en daarnaast ook het spoorgoederenvervoer verbeteren.

[Voortgang]
Het Programma is in volle gang en ook in de eerste helft van 2026, waarop de 15e voortgangsrapportage betrekking heeft, is voortgang geboekt op de diverse PHS-corridors. Tijdens werkbezoeken aan Amsterdam Centraal, Vught en de Meterenboog heb ik kunnen zien dat daar door veel mensen hard wordt gewerkt aan de verbetering van ons spoor. De complexiteit van dat werk is daar ook goed duidelijk geworden.

[Werkbezoeken]
Wat heb ik gezien? Bijvoorbeeld de beperkte ruimte op Amsterdam CS dat op een eilandje ligt, waar ‘nieuw’ en ‘oud’ verbonden worden maar ook logistiek en organisatorische hoofdbrekers ontstaan met een veelheid aan partijen die tegelijkertijd aan de slag zijn. Waar men vraagt om ‘organisatorische rust’ (of te wel: alsjeblieft geen complexiteit meer toevoegen).

En in Vught, waar een groot gedeelte van het spoor verdiept wordt aangelegd, maar waar ook verzakkingen optraden en op alternatieve wijze hetzelfde zal worden bereikt, maar mét een jaar vertraging. Imposant om te zien als je erboven staat op een loopbrug. Het meest indrukwekkende was het verplaatsen van het oude station van Vught, met kelder en al, omdat het in de weg van het nieuwe spoor lag. Maar nog meer om de plaats van het verhaal van het Station en de kelder zelf, als 'helder lichtje', te behouden in een pikzwarte geschiedenis van gevangenschap en deportaties tijdens de Tweede Wereldoorlog, waar het stadje Vught en haar inwoners nooit om hebben gevraagd.

Hoe zat dat? De stationschef op station Vught tijdens de Tweede Wereldoorlog was Willem Jooren. Hij redde mensen door hen uit de rij te nemen, uit het zicht van de bewaking, en hen te verbergen in de kelder van het station. Van daaruit konden sommigen via het rangeerterrein ontsnappen en werden ze in Boxtel opgevangen door het verzet. Ik vond terug dat hij kinderen bewust in de trein richting Eindhoven zette, in plaats van richting Den Bosch en Kamp Westerbork. In 1984 kreeg Jooren postuum het Verzetsherdenkingskruis voor zijn verzetswerk.

Tenslotte 'de bocht bij Meteren', waarmee het goederenvervoer van de Betuwelijn aftakt richting Vught, Venlo en Duitsland. Hierdoor wordt ook het spoor tussen Breda en Tilburg vrijgespeeld voor passagiersvervoer. De 'bocht' is een imposant bouwwerk, vanaf de A15 goed zichtbaar, maar met oog voor ruimtelijkheid in het open landschap. Waarschijnlijk het laatste bouwwerk dat niet '*bare minimum*' zal zijn.

Ik zou willen vragen in de voortgangsrapportages meer verhalend aandacht te hebben voor de voortgang op de projecten. Dat maakt het 'van papier' meer inzichtelijk voor de Kamer. Het betreft immers soms technische huzarenstukjes.

[Planning]
Afronding van PHS is nog wel ver weg en op diverse trajecten blijven aanzienlijke uitdagingen bestaan. Bij Amsterdam Centraal en Vught zijn gedurende het eerste halfjaar tegenvallers opgetreden, respectievelijk door complexiteit en door eerder vermelde verzakkingen. De planning van PHS blijft onder druk staan. Bij sommige corridors (Alkmaar-Amsterdam en Breda-Eindhoven) schuift de planning naar achteren. Bij andere corridors is de planning onzeker of zal de planning worden bijgesteld als er meer duidelijkheid is. Aan de andere kant is de haalbaarheid van de mijlpaal voor Schiphol-Utrecht-Nijmegen juist verbeterd. Wat hierbij opvalt is dat ontwikkelingen en onzekerheden pas laat worden verwerkt in de planningsmijlpalen.

- *Mijn vraag aan de staatssecretaris is daarom of planningsmijlpalen regelmatiger kunnen worden bijgesteld naar aanleiding van de actuele ontwikkelingen en inschattingen, zodat de voortgang van de realisatie beter kan worden gevolgd?*

[SAAL]
Voorzitter. Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad – de SAAL-corridor – is een van de drukste lijnen van het land die bovendien belangrijker gaat worden door nieuwe woningbouwlocaties. Eerder was al duidelijk dat de beoogde frequentieverhogingen in gevaar kwamen door de afhankelijkheid van ERTMS. Inmiddels hebben wij een uitwerking van de eerste stappen van ERTMS na 2030 ontvangen, waaruit duidelijk wordt dat SAAL

ook bij de volgende tranche van ERTMS buiten beschouwing zal blijven. Volgens de staatssecretaris ligt inbouw van ERTMS nog niet voor de hand vanwege de logistieke complexiteit van het baanvak. Die complexiteit bestaat uit de combinatie van een intensieve dienstregeling met intensief gebruik van de infrastructuur met een grote hoeveelheid treinen. Dat is echter meteen ook de reden dat ERTMS nodig is voor frequentieverhoging. Mijn vragen zijn:

- *Kan de staatssecretaris inmiddels al iets meer kan zeggen over de inbouw van ERTMS op de SAAL-corridor?*
- *Welke stappen kunnen tussentijds gezet worden op de SAAL-corridor zonder ERTMS, bijvoorbeeld in de vorm van extra treinen?*
- *Hoeveel treinen kunnen zonder inbouw van ERTMS op de SAAL-corridor gaan rijden, als de overige PHS-maatregelen zijn afgerond?*

[Financiën]
Met de recente prioritering van het Mobiliteitsfonds is in oktober (na de verslagperiode) aangekondigd dat 378 miljoen euro aan het PHS-budget zal worden toegevoegd voor de dekking van het potentieel budgettekort en de verwachte tegenvallers. Daarmee komt het budget momenteel op circa 5,5 miljard euro. Maar enkele belangrijke ontwikkelingen en risico's, bijvoorbeeld bij Amsterdam Centraal en Vught, zijn nog niet verwerkt in de cijfers en kunnen nog tot substantiële kostenverhogingen leiden.

- *Mijn vraag aan de staatssecretaris is of het financiële beeld per stand vandaag met de blik vooruit met de toegevoegde 378 miljoen euro sluitend is?*

[Risico's]
Met het vorderen van het programma worden steeds meer risico's binnen het programma bekend. De financiële omvang van de risico's neemt met het verscheiden van tijd licht af. Het belangrijkste risico blijft de toenemende personele schaarste bij aannemers in de spoorsector. Deze schaarste kan leiden tot langere doorlooptijden en prijsstijgingen. In de voortgangsrapportage wordt ingegaan op de maatregelen die hiervoor soms wel en soms niet kunnen worden genomen. Zo is soms verschuiving en uitbreiding van treinvrije periodes nodig om te grote personeelspieken te voorkomen, soms kan dat niet.

Een nieuw toprisico zijn de risico's die samenhangen met de aard van de projecten. Met name projecten in complexe stedelijke omgevingen, zoals Amsterdam Centraal, kennen een verhoogd risicoprofiel vanwege de combinatie van technische complexiteit, beperkte fysieke ruimte en de noodzaak om werkzaamheden uit te voeren terwijl het spoor in gebruik blijft. Dat heb ik tijdens mijn werkbezoek ook kunnen ervaren.

[Inrichting voortgangsrapportages]
Voorzitter. Ik heb bij mijn vorige optreden als rapporteur gevraagd om het inzicht in de risico's van het programma te verbeteren. Dit zijn immers de belangrijkste onzekere factoren van grote projecten. De impact en kans van optreden van de risico's worden nu beter beschreven, maar nog steeds beperkt gekwantificeerd. De staatssecretaris geeft aan dat bij de informatievoorziening rekening wordt gehouden met vertrouwelijkheid en marktgevoeligheid, zodat de positie van ProRail en het Rijk niet wordt geschaad. Hierdoor blijft het lastig voor de Kamer om de totale risicopositie van het programma goed te

doorgronden. Ook zouden de beheersmaatregelen voor deze risico's concreter / SMART-er kunnen worden gemaakt.

- *Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om de informatievoorziening over de risico's en onzekerheden te verbeteren zonder daarbij vertrouwelijke of marktgevoelige informatie prijs te geven?*
- *Kunnen de beheersmaatregelen concreter (SMART) worden gemaakt en worden gekwantificeerd?*

[Hindermanagement]
Voorzitter. Ik vraag vaker aandacht voor hindermanagement (het mitigeren van overlast bij werkzaamheden), in veel gevallen bij grote infrastructuurprojecten toch een sluitpost. Ik zou vanuit mijn rol als rapporteur willen pleiten om hier structureel aandacht voor te hebben, ook bij PHS. Mijn vragen zijn:

- *In hoeverre en hoe is hindermanagement integraal onderdeel van de projecten?*
- *Zijn hiervoor protocollen en afwegingskaders beschikbaar?*
- *Wanneer is dat voor het laatst geëvalueerd?*
- *Welke governance wordt hiervoor gehanteerd en wie beslist uiteindelijk?*
- *Kan de staatssecretaris in volgende voortgangsrapportages een onderdeel over hindermanagement opnemen? Om daar waar hinder impactvol is per project waar het speelt een verduidelijkend paragraaf op te nemen?*

[Interne controle]
Binnen het programma is de Eigenstandige Control Functie (ECF) actief, die oordelen en adviezen geeft over de programmabeheersing. Ik heb aan de ECF ook in mijn vorige rapporteurstermijn aandacht besteed, omdat ik deze vorm van kwaliteitsborging waardevol vind. De ECF heeft verbeterpunten geconstateerd en geeft vier adviezen, die onder meer zijn gericht op het verbeteren van tijdige bijsturing van het project en het verbeteren van inzicht in ontwikkelingen met financiële impact. Dit lijken mij zeer relevante adviezen. Over de opvolging van deze adviezen wordt echter niets gemeld. Daarom de volgende vragen:

- *Welke opvolging wordt concreet gegeven aan de adviezen van de Eigenstandige Control Functie?*
- *Kan in of bij volgende voortgangsrapportages ook worden ingegaan op de opvolging van adviezen van de ECF?*

In deze periode heb ik veel tijd geïnvesteerd in PHS. Vooral door de werkbezoeken. Dat was leuk en waardevol. Grote projecten met mensen met hart voor hun project en soms met zorgen, zoals dat bij dergelijke projecten hoort. Begin volgend jaar ga ik naar Station Nijmegen.

Voor alle mensen die werken aan PHS-projecten: Dank voor uw werk, de hartelijke ontvangst en de energie op de bezochte plekken waarmee u mij uw verhalen vertelde. Dank voor het verbeteren van ons nationale spoorwegen. U en uw goede werk worden gezien in Den Haag.

Voorzitter, hiermee sluit ik mijn rapporteurtermijn af.