

**Actieplan 'Groei op het spoor' en  
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer**

Voortgangsrapportage nr. 6

## **Actieplan 'Groei op het spoor' en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer**

Voortgangsrapportage nr. 6

# Inhoudsopgave

## Inleiding

### 1. Actieplan 'Groeï op het spoor'

- 1.1 Tussenresultaten Actieplan 'Groeï op het spoor'
- 1.2 Vervoergroeï eerste helft 2011
- 1.3 Cluster 1 Voor- en natransport
- 1.4 Cluster 2 Informatievoorziening
- 1.5 Cluster 3 Treinaanbod
- 1.6 Cluster 4 Kaartjes en kennismaking
- 1.7 Cluster 5 Spreiding van mobiliteit

### 2. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

- 2.1 Inleiding
- 2.2 Stand van zaken sinds VGR 5
- 2.3 Samenvatting aanpak planuitwerkingsfase PHS
- 2.4 Maatregelen per corridor en werkpakket PHS
- 2.5 Uitvoering moties en toezeggingen
- 2.6 Resultaten en bevindingen ETMET
- 2.7 Risico's en onzekerheden
- 2.8 Raakvlakken met andere projecten

### 3. OV SAAL

- 3.1 Inleiding
- 3.2 OV SAAL korte termijn maatregelen
- 3.3 OV SAAL (middel)lange termijn maatregelen

#### Bijlage:

- 1. Financieel overzicht PHS en OV SAAL
- 2. Indicatieve planning werkpakketten PHS

## Inleiding

Deze voortgangsrapportage (VGR) heeft tot doel de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de spoorambities voor de korte en middellange termijn, zoals toegezegd tijdens het AO van 23 januari 2008. Dit is de zesde voortgangsrapportage.

In deze voortgangsrapportage wordt gerapporteerd over de uitvoering van het Actieplan 'Groei op het spoor' welke betrekking heeft op de korte termijn tot en met 2012. Tevens wordt gerapporteerd over de stand van zaken ten aanzien van de uitwerkingsfase van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) welke betrekking heeft op de middellange termijn tot en met 2020. Ook wordt ingegaan op de wijze waarop PHS is verwerkt in de begroting 2012.

OV SAAL maakt zoals aangegeven in de tweede voortgangsrapportage van 14 april 2009 (kamerstuk 29 984, nr. 175) deel uit van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Omdat PHS en OV SAAL qua planning niet synchroon lopen, OV SAAL al langer dan PHS bezig is en een deel van OV SAAL in de realisatiefase zit, worden beide onderdelen separaat aangestuurd. Over de voortgang van OV SAAL wordt gerapporteerd in hoofdstuk 3. Naar aanleiding van de uitkomsten van het VAO van 28 april 2011 zal voor OV SAAL middellange termijn eind 2012 nadere besluitvorming aan de orde zijn. Na deze besluitvorming over de middellange termijn maatregelen is het voornemen dat de projectorganisatie voor OV SAAL wordt geïntegreerd in de projectorganisatie voor PHS.

## **Actieplan 'Groeï op het spoor'**

## 1.1 Tussenresultaten Actieplan 'Groei op het spoor'

Het aantal reizigerskilometers per spoor op het hoofdrailnet en de Fyra samen is in de eerste helft van 2011 met 4% toegenomen ten opzichte van de eerste helft van 2010; op het hoofdrailnet is de groei ca. 2,9% geweest in de eerste helft van 2011. In de eerste helft van 2010 was nog sprake van een krimp van 1,2% ten opzichte van de eerste helft van 2009. In de volgende paragraaf wordt dit nader toegelicht. Vervolgens zal per cluster worden gemeld wat de stand van zaken is.

Het Actieplan heeft een looptijd van 2008-2012. Dat betekent dat ook volgend jaar nog maatregelen worden uitgevoerd om de trein aantrekkelijker te maken voor reizigers. Het gaat bijvoorbeeld om maatregelen die ook in het Regeerakkoord zijn genoemd, zoals het uitbreiden van P+R voorzieningen en fietsvoorzieningen.

Met het programma Beter Benutten (kamerstuk 32500 A, nr. 81) wordt gezocht naar mogelijkheden om op een innovatieve wijze tot een verbeterde benutting van onze bestaande netwerken te komen. Dit geldt ook voor spoor. De aanpak in het programma Beter Benutten richt zich op de volgende twee aspecten:

- 1) Een betere spreiding over de dag in het gebruik van het gehele netwerk.
- 2) De beschikbare capaciteit van de infrastructurele netwerken optimaliseren en deze netwerken slim(mer) met elkaar verbinden.

Enkele maatregelen uit het Actieplan bevinden zich op het snijvlak Actieplan en het programma Beter Benutten waarbij de krachten worden gebundeld. Het gaat hier bijvoorbeeld om de maatregel Spitsmijden in het OV en de maatregel Mobiliteitsmanagement werkgevers. Waar mogelijk worden afspraken opgenomen in de gebiedspakketten Beter Benutten.

## 1.2 Vervoergroei eerste helft 2011

Het aantal reizigerskilometers per spoor op het hoofdrailnet en de Fyra samen is in de eerste helft 2011 met 4% toegenomen ten opzichte van de eerste helft van 2010. NS geeft aan dat deze toename met name wordt veroorzaakt door het toegenomen aantal reizen met de Studentenkaart. Er is wel enige verschuiving van het hoofdrailnet naar de Fyra, zodat de groei op het hoofdrailnet 2,9% bedraagt in de eerste helft van 2011. Ook bij andere producten is herstel zichtbaar ten opzichte van het eerste halfjaar van 2010. De aangetrokken vervoersgroei in de tweede helft van 2010 heeft doorgezet in de eerste helft 2011 en past in het beeld dat er geen sprake is van structurele krimp. Wat de ontwikkeling in geheel 2011 zal zijn zal de komende maanden blijken.

### *Correctie voortgangsrapportage maart 2011*

In de voortgangsrapportage van maart 2011 is gemeld dat het aantal reizigerskilometers per spoor op het hoofdrailnet in 2010 hetzelfde was gebleven als in 2009 (oftewel: een groei van 0%). Onlangs heeft NS de reizigerskilometers over 2010 met terugwerkende kracht aangepast. Reden hiervoor is dat de afstandentabel van het meetsysteem niet correct was aangepast nadat gedurende 2010 enkele nieuwe stations waren toegevoegd. In de loop van 2011 is het jaar 2010 herberekend met de juiste kilometertabel. Dit heeft als resultaat dat in 2010 ten opzichte van het jaar 2009 0,3% minder reizigerskilometers zijn gerealiseerd (oftewel: een krimp van 0,3%). Dit is niet van wezenlijke invloed op de ingezette trend naar groei.

### *Vergelijking met het hoofdwegennet*

In de Midterm Review is de vergelijking gemaakt met het hoofdwegennet. Aandachtpunten daarbij zijn dat cijfers van het hoofdwegennet niet zonder meer kunnen worden vergeleken met die van het spoor en dat eventuele verklaringen voor het verschil tussen weg en spoor wat de vervoersgroei betreft, moeten worden gezocht in de verplaatsingsmotieven. De vervoersgroei op de weg wordt uitgedrukt in aantal afgelegde voertuigkilometers. Op het hoofdwegennet is in de

eerste helft van 2011 het aantal voertuigkilometers ten opzichte van het aantal in de eerste helft van 2010 toegenomen met ongeveer 1,94%<sup>1</sup>.

### 1.3 Cluster 1 Voor- en natransport

Alle maatregelen, met uitzondering van de maatregel 'Stimuleren van shuttleservices tussen stations en bedrijfslocaties' (zie voortgangsrapportage maart 2011), zijn in uitvoering.

#### *Stimuleren van initiatieven voor nieuwe vormen van voor- en natransport*

Het subsidieprogramma is op 1 juli 2010 in werking getreden. Bedrijven en onderzoeksinstituten konden tot 1 februari 2011 subsidie aanvragen. In totaal zijn 39 subsidieaanvragen ingediend. Van deze 39 projecten zijn er 16 projecten gehonoreerd met subsidie. De projecten variëren van het vergemakkelijken van het huren van (e-)fietsen, het opzetten van een taxidienst met elektrische scooters, het aantrekkelijker maken van de taxi tot het combineren van kaartjes voor het voor- en natransport naar Schiphol.

Met de SBIR (small business innovation research) 'Innovatief reizen van en naar het station' zijn partijen uitgenodigd voorstellen in te dienen voor een haalbaarheidsonderzoek naar en de ontwikkeling van nieuwe producten, processen of diensten die bijdragen aan een beter voor- en natransport van de trein. Uit de ingediende voorstellen zijn vier beste projecten geselecteerd om tot ontwikkeling van een prototype te komen. Dit zijn een instrument om stationsomgevingen te verbeteren, een nieuw fietsparkeersysteem om de capaciteit rond stations beter te benutten, een concept om het openbaar vervoer in gebieden met lage dichtheid, zoals Zuid-Limburg, levensvatbaar te houden door betere afstemming van trein en bus en de inzet van de gemeenschap en de Vrachtfiets voor Recreatie.

Begin 2012 wordt een prijsvraag uitgeschreven. Met de prijsvraag wordt een bredere doelgroep aangesproken dan het geval is bij het subsidieprogramma en de SBIR. De verwachting is dat door het inzetten van een prijsvraag creatieve en innovatieve ideeën om het voor- en natransport naar het station te verbeteren worden aangedragen.

#### *Veraangenamen van wachten op stations*

De insteek van deze maatregel is dat circa twintig kleine en middelgrote stations worden aangepakt op het gebied van wachten. Het gaat om stations die een lage klanttevredenheid kennen. De verbeteringen lopen uiteen van het creëren van meer 'leven' op een station tot het herinrichten van de wachtruimte. Van de meeste stations zijn de plannen in een vergevorderd stadium. Van de overige stations zijn schetsontwerpen gemaakt. Op basis van de definitieve ontwerpen worden de verbeteringen in 2011 en 2012 aangebracht. De aanpassingen op de stations Breukelen, Zutphen en Rijswijk zijn het afgelopen half jaar gestart.

Daarnaast is in de afgelopen periode verder gewerkt aan het vorstvrij houden van de afgesloten wachtruimtes op perrons, de zogenaamdeabri's, op de plusstations (stations met minimaal 10.000 in-/uitstappers per dag). Inmiddels is 100 % hiervan vorstvrij. Ook is geïnventariseerd op welke plusstations mogelijk nog geen toilet aanwezig was. Uit de inventarisatie is gebleken dat op alle plusstations een toegankelijk toilet aanwezig is.

Ook komt een vervolg op de pilot met Spoor TV die eind 2009 succesvol heeft plaatsgevonden op de stations Hilversum Noord en Leiden. Verwacht wordt dat SpoorTV een positieve bijdrage levert aan de klantwaardering met betrekking tot wachttijd, sociale veiligheid en de behoefte aan informatie bij stationsverbouwingen en calamiteiten. ProRail en NS zijn gestart met de voorbereiding van de uitrol van SpoorTV schermen op de perrons van de stations Amsterdam Centraal, Rotterdam Centraal, Utrecht Centraal, Schiphol, Leiden Centraal en Eindhoven Centraal. Momenteel wordt de programmering voor SpoorTV voorbereid.

---

<sup>1</sup> Bron: Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet, 1<sup>o</sup> kwartaal 2011, 6 april 2011, Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet, 2<sup>o</sup> kwartaal 2011, 15 juli 2011.

#### *Verbeteren van transfervoorzieningen*

Op station Amsterdam-Zuid, dat de komende jaren wordt verbouwd, worden maatregelen genomen om de grote stroom reizigers beter te kunnen geleiden. Met een financiële impuls vanuit het Actieplan vinden een perronverbreding en perronverlenging plaats. De aanpassingen worden nog dit jaar gerealiseerd, en worden uitgevoerd binnen het project OV SAAL.

Ook wordt, mede dankzij het Actieplan, eind 2012 gestart met verbreding van de voetgangerstunnel op station Zwolle, als onderdeel van het project ZwolleSpoort. Onderdelen van het project ZwolleSpoort zijn Zwolle Transfer en Zwolle 4e perron. De voetgangerstunnel wordt in het kader van Zwolle Transfer verbreedt van 5 meter naar 17 meter. De nieuwe reizigerspassage wordt naar verwachting uiterlijk 1 juli 2013 in gebruik genomen.

#### *P+R-locaties uitbreiden en verbeteren*

De ambitie is om tot en met 2012 met een investeringsimpuls van € 30 miljoen, 7.500 tot 10.000 P+R-plaatsen aan te leggen. Momenteel is over de aanleg van circa 6.500 plaatsen een positief besluit genomen. De maaiveldplekken zullen naar verwachting eind 2012 zijn gerealiseerd. Voor de P+R-plekken in de gebouwde voorzieningen (garages/parkeerdekken) is de planning dat de besluitvorming en start van de bouwwerkzaamheden plaats vindt voor eind 2012 en de realisatie voor medio 2014.

#### *Fietsenstallingen uitbreiden en verbeteren*

Voor de uitbreiding van fietsenstallingen bij stations en het vergroten van de bekendheid van fietsenstallingen is een vervolg gegeven aan het programma Ruimte voor de Fiets. Vanuit het Actieplan is € 20 miljoen aan dit programma toegevoegd.

Vanuit het programma Ruimte voor de Fiets zijn sinds de start van het programma in 1999 bijna 280.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

## **1.4 Cluster 2 Informatievoorziening**

Alle maatregelen, met uitzondering van de maatregel 'Pilots met dynamische reisinformatie' (zie voortgangsrapportage maart 2011), zijn in uitvoering.

#### *I-teams: reisinformatie op en rond stations op orde brengen*

De verbeteringen op de eerste 50 stations zijn inmiddels uitgevoerd door ProRail. De inventarisatie van de verbeteringen op de 36 extra stations is inmiddels afgerond. De uitvoering van de verbeterde bewegwijzering op 32 van deze extra stations loopt volgens planning en zal eind september van dit jaar gereed zijn. Voor vier monumentale stations is een monumentenvergunning aangevraagd waardoor op deze stations de bewegwijzering naar verwachting in het eerste kwartaal van 2012 gereed is.

Daarnaast wordt tijdens de grootschalige werkzaamheden op de zeven grote stations tijdelijke bewegwijzering geplaatst, zodat de reizigers tijdens de verbouwing hun weg kunnen vinden op het station. De stations van Rotterdam Centraal, Delft en Arnhem hebben de bewegwijzering op orde gebracht. De tijdelijke bewegwijzering op de stations Amsterdam Centraal, Den Haag Centraal en Utrecht zal nog dit jaar, naar verwachting in oktober, gerealiseerd zijn. De verbouwingswerkzaamheden van station Breda zijn nog niet van start gegaan, daarom zal de inventarisatie voor dit station pas in 2012 plaatsvinden.

In aanvulling op de bewegwijzeringborden zal een aantal grote stations gedurende de verbouwingswerkzaamheden voorzien worden van aanvullende dynamische reisinformatie. Het betreft de stations Rotterdam Centraal, Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal. De informatieschermen zullen naar verwachting in oktober 2011 geplaatst worden.



### *Panelen met actuele reisinformatie*

De ambitie van het Actieplan is om op circa 50 stations in Nederland panelen te plaatsen met actuele treinvertrektijden op bus/tramstations. Dankzij deze panelen worden de OV-reizigers die uit bus (of tram) stappen vroegtijdig geïnformeerd over de actuele vertrektijd en het vertrekperron van hun trein. De bijdrage uit het Actieplan bedraagt maximaal € 2 miljoen.

Bij aanvang van het project is door NS geïnventariseerd welke stations geschikt zouden zijn voor de plaatsing van de panelen met actuele treinvertrektijden op de bus/tramstations. Een nadere verkenning naar de interesse van regionale overheden voor de plaatsing van de informatiepanelen op hun bus/tramstations en hun bereidheid hieraan financieel bij te dragen heeft laten zien dat minder panelen aangeschaft zullen worden door de regionale overheden dan oorspronkelijk ingeschat. In de Zuidvleugel zullen naar verwachting in het tweede kwartaal van 2012 de eerste 14 panelen geplaatst zijn. Daarnaast heeft de provincie Gelderland een verzoek ingediend voor het plaatsen van 3 panelen. Met nog twee regio's vinden momenteel gesprekken plaats over het plaatsen van 5 tot 10 panelen. In de volgende voortgangsrapportage zal meer duidelijkheid worden gegeven over het eindbeeld.

### *Treintraining senioren 'Ik Spoor'*

In de workshop voor 55+ staat het gehele reisproces, van het bedenken en plannen van een treinreis, tot het vervoer van het station naar de eindbestemming, centraal. Tevens wordt aandacht besteed aan actuele ontwikkelingen zoals de OV-chipkaart.

In de eerste helft van 2011 zijn er ruim 150 workshops en presentaties door de ambassadeurs uitgevoerd. De doelstelling van deze maatregel, het bereiken van 50.000 55-plussers, is inmiddels bereikt en de maatregel zit in de afrondende fase.

Omdat het informeren van (toekomstige) treinreizigers een taak van de vervoerders zelf is, zal er geen soortgelijke vervolgmaatregel op initiatief van het ministerie worden gestart. De uitvoerende organisatie van 'Ik Spoor' is op dit moment in gesprek met vervoerders over voorzetting van deze maatregel.

## **1.5 Cluster 3 Treinaanbod**

Alle maatregelen zijn in uitvoering.

Met verschillende decentrale overheden en NS is gekeken of uitbreiding van treinaanbod gerealiseerd kan worden. Dit heeft geleid tot een rijksbijdrage voor de volgende treindiensten:

Eindhoven-Deurne (zon- en feestdagen)	periode 2009 t/m 2012
Amsterdam-Lelystad (zon- en feestdagen)	periode 2009 t/m 2012
Lelystad-Schiphol (IC) (werkdagen)	periode 2010 t/m 2012
Arnhem – Doetinchem (werkdagen)	periode 2010 t/m 2012
Leeuwarden - Groningen	periode 2010 t/m 2012
Groningen – Zuidbroek	periode 2010 t/m 2012
Deventer – Enschede	periode 2010 t/m 2012
Groningen Roodeschool	periode 2011 t/m 2012
Zuidhorn - Groningen	periode 2011 t/m 2012
Groningen – Leeuwarden	periode 2011 t/m 2012
Arnhem –Doetinchem (zaterdag)	periode 2011/2012

Daarnaast is een rijksbijdrage verstrekt ten behoeve van de aanpassing van de infrastructuur gericht op de stoomtrein van Friesland.

Een eerste indicatie van de realisatiecijfers 2010 van het aantal gemaakte reizigerskilometers op een viertal verbindingen geeft het volgende beeld. Voor de treindienst Groningen-Zuidbroek, Eindhoven-Deurne en Amsterdam-Lelystad is er in 2010 sprake van uiteenlopende groei, die echter

achterblijft bij de verwachting. De eerste cijfers van de treindienst Lelystad-Schiphol laten (nog) geen groei zien. Samen met betrokken regionale overheden en NS volg ik de ontwikkeling. Mede op basis daarvan zal ik met NS bezien of definitief maken van de HRN-treindiensten reëel is, aangezien permanente invoering het streven is geweest bij het starten van de subsidie.

#### *Keukenhof*

Ook is verkend om een halte te openen in Lisse bij de Keukenhof, om de Keukenhof een aantal maanden per jaar per trein te bedienen. De trein is een aantrekkelijk vervoermiddel wanneer grote groepen mensen naar een bepaalde bestemming reizen. Gedurende een korte periode in het jaar trekt de Keukenhof veel bezoekers. In dat kader is gekeken of het toevoegen van een extra stop realiseerbaar is in Lisse gedurende de twee maanden per jaar dat de Keukenhof geopend is.

Op basis van eerdere analyse heeft NS aangegeven geen bedieningsgarantie af te willen geven voor de halte Lisse (Keukenhof). Op verzoek van de Tweede Kamer (naar aanleiding van de voorgenomen motie van mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink van de Christen Unie) is met NS hernieuwd overleg gestart om te bezien of en hoe bediening eventueel toch mogelijk is.

Uitkomst van dit overleg is een bevestiging van de eerder gemaakte analyse van NS dat NS geen bedieningsgarantie wil afgeven voor een halte in Lisse bij de Keukenhof, voor een dagelijkse bediening in de maanden dat de Keukenhof geopend is. Bij deze analyse heeft NS de criteria voor opening van een regulier nieuw station toegepast.

Nu een bedieningsgarantie voor na de Actieplanperiode ontbreekt wordt vanuit het Actieplan geen bijdrage verleend voor de aanleg voor een perron en de extra haltering keukenhof.

#### *Internet in de trein*

In 2009 is € 16,1 miljoen subsidie verleend aan NS en Arriva voor het realiseren en gratis aanbieden van internet in de treinen. Hiervan is € 1,1 miljoen afkomstig uit het Actieplan.

Sinds het voorjaar van 2010 rijden de eerste treinen die voorzien zijn van internet. NS zal uiteindelijk in honderden Intercity's de benodigde technische voorzieningen inbouwen. Dit zal enkele jaren gaan duren. Medio 2011 was circa 40% van de Intercity's voorzien van internet. Volgens de huidige planning zal eind 2013 in alle Intercity's van NS internet beschikbaar zijn. Arriva heeft inmiddels internet gerealiseerd in alle treinen op de treindienst Dordrecht–Geldermalsen.

## **1.6 Cluster 4 Kaartjes en kennismaking**

#### *Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen*

Inmiddels hebben circa 77.970 ex-studenten de gratis voordeelurenkaart aangevraagd. In de vorige voortgangsrapportage is de verwachting uitgesproken dat met de komst van de OV-chipcard en daarmee de vereenvoudiging van het aanvraagproces, meer ex-studenten van dit aanbod gebruik maken. De eerste helft van de 2011 laat inderdaad een groei van 30% ten opzichte van het eerste halfjaar van 2010 zien. Het beoogde resultaat zoals genoemd in het Actieplan, maximaal 609.000 ex-studenten, zal desondanks niet meer kunnen worden bereikt.

NS is met ingang van augustus 2011 gestopt met het 'oude' Voordeelurenabonnement (VDU) en heeft nieuwe kortingproposities geïntroduceerd. NS is met regionale vervoerders overeen gekomen dat deze in de toekomst ook de NS kortingproposities zullen toelaten op hun net in hun treinen. Verwachting is dat dit per januari 2012 de praktijk zal zijn. NS heeft de wens bij IenM neergelegd om de VDU (40% korting in de daluren) voor ex-studenten te vervangen door een nieuwe dalpropositie 'Altijd Voordeel' (40% korting in de daluren en 20% in de spitsuren).

## 1.7 Cluster 5 Spreiding van mobiliteit

Alle maatregelen zijn in uitvoering.

### *Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden*

Vanuit het Actieplan is in de afgelopen periode een bijdrage geleverd aan verschillende projecten van Rijkswaterstaat om de weggebruiker tijdens wegwerkzaamheden te verleiden de trein te gebruiken. Met het verstrekken van circa 400 MinderHinder-passen in de regio Utrecht en 300 in Limburg, wordt enerzijds de verkeersdruk verminderd en kunnen automobilisten anderzijds gratis of goedkoper kennis maken met de trein. Opvallend is dat door (voormalig) automobilisten het aanbod gemiddeld met bijna een negen wordt gewaardeerd. De MinderHinder-passen zullen ook volgend jaar nog ingezet worden.

Ook is een bijdrage geleverd aan het opzetten van een website om vouchercodes voor E-tickets te verkopen. Op deze manier kon Rijkswaterstaat voor een zelf vastgestelde prijs vervoerbewijzen verkopen voor verschillende NS-trajecten. Dit werd ingezet bij de wegwerkzaamheden aan de A20 en A2 in de zomer van 2011. De vervoerbewijzen konden alleen gekocht worden via de website vananaarbeter.nl. In totaal kochten ruim 200 personen zo'n 1.100 E-tickets. Dat zorgde dagelijks tijdens de spits voor ongeveer 70 auto's minder op de weg. Ook dit initiatief werd hoog gewaardeerd met een negen.

### *Spreiding in werk,- school,- en openingstijden bevorderen (Spitsmijden in het OV)*

In het afgelopen half jaar is uitgezocht hoe aan de uitvoering van de pilots en het daaraan gekoppelde onderzoek organisatorisch vorm kan worden gegeven. Op dit moment vindt de uitwerking hiervan plaats die moet uitmonden in afspraken met betrokken partijen. Dit heeft allemaal meer tijd gekost dan was voorzien. Planning is dat de pilots zullen plaatsvinden in 2012 en dat de onderzoeksresultaten in de eerste helft van 2013 beschikbaar komen.

### *Mobiliteitsmanagement werkgevers (Mobiliteitscans uitvoeren bij MKB bedrijven)*

Voor deze maatregel is het subsidieprogramma 'Voucherregeling Mobiliteitsmanagement werkgevers' opgezet voor het midden- en kleinbedrijf. Het subsidieprogramma had een aanvraagtermijn tot eind juni 2011. Er was een subsidiebudget beschikbaar van € 3 miljoen. In de vorige voortgangsrapportage werd gemeld dat sprake was van een stijgende lijn in het aantal aanvragen. Die stijgende lijn heeft zich goed doorgezet. Aan de hand van een in april 2011 uitgevoerde voortgangsmeting kon het succes van de subsidieregeling worden bepaald. Er waren op dat moment 481 vouchers uitgegeven. In augustus 2011 was dat aantal toegenomen tot een aantal van ruim 850 (kleine en grote) uitgegeven vouchers. Goed voor een bereik van ongeveer 60.000 werknemers. Dit is aanleiding geweest om de subsidieregeling Mobiliteitsvouchers te verlengen tot en met 1 december 2011. Tevens is het budget verhoogd van € 3 miljoen naar € 5,5 miljoen.

In het kader van het gezamenlijk optrekken van het Actieplan, het Programma Beter Benutten en het Platform Slim Werken Slim Reizen is een gezamenlijke evaluatie gestart op basis waarvan een go/no-go besluit wordt genomen over de voortzetting van het subsidieprogramma na 1 december 2011 voor de resterende looptijd van het Actieplan. Indien er een nog-go besluit valt, dan kunnen de resterende middelen op een andere wijze worden ingezet ten behoeve van de stimulering van mobiliteitsmanagement. Hiermee wordt invulling gegeven aan de aangenomen motie van de leden Verhoeven en Monasch (kamerstuk 32500 XII nr. 35).

## **Programma Hoogfrequent Spoorvervoer**

## Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

PHS heeft tot doel op de drukste trajecten in het land te komen tot hoogfrequent spoorvervoer en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer met zo intensief mogelijk gebruik van de Betuweroute. Er gaan 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute nog extra te stimuleren. Dat is de kern van het besluit dat de ministerraad op 4 juni 2010 nam over de uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het treinvervoer wordt zo aantrekkelijker voor zowel reizigers als goederen. Het besluit betekent een keuze voor duurzame mobiliteit.

### 2.1 Inleiding

Deze voortgangsrapportage (VGR) heeft tot doel de Tweede Kamer te informeren over de voortgang die sinds de vijfde voortgangsrapportage van 11 maart 2011 in het programma is geboekt.

Deze rapportage heeft nagenoeg dezelfde opzet als de vijfde rapportage. De nadruk ligt op de in gang gezette studies van de planuitwerkingsfase van PHS, de aanpak van de m.e.r.-studie in Oost Nederland en de in de uitwerkingsfase onderscheiden tracébesluiten, de aanpak van de moties over de voorkeursbeslissing en de planning. Tevens wordt ingegaan op de begroting 2012. Verder worden de resultaten en bevindingen ten aanzien van de twee proeven Elke Tien Minuten Een Trein (ETMET) aangegeven.

### 2.2 Stand van zaken sinds VGR 5

In de vijfde voortgangsrapportage is ingegaan op de kamerbehandeling van PHS (paragraaf 2.2). Ook is aangegeven dat medio 2012 de eerste uitkomsten van de deelonderzoeken naar de routing van het goederenvervoer in Oost-Nederland beschikbaar komen.

In het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte is de uitvoering van PHS bevestigd: *"Het programma Hoogfrequent Spoor dat is gericht op spoorboekloos reizen, wordt uitgevoerd, rekening houdend met de woon- en leefomgeving"*. Tevens is in het Regeerakkoord het principe opgenomen dat er afspraken komen met regionale en lokale overheden over het meebetalen aan bovenwettelijke inpassingsmaatregelen, als deze door de betreffende overheden wenselijk worden geacht.

Het kabinet heeft als gevolg van vereenvoudiging van het omgevingsrecht, meer gebruik maken van PPS en minder bovenwettelijke inpassing een taakstelling doorgevoerd op de IenM begroting. Voor het beschikbare budget voor PHS betekent dit dat sprake is van een taakstelling van € 194 miljoen. Het is de intentie van het kabinet om deze taakstelling te realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de ambities rond PHS. Voor OV SAAL is een taakstelling van € 45 miljoen opgenomen, deze maakt beide varianten voor OV SAAL voor de middellange termijn mogelijk (zie OV SAAL, hoofdstuk 3).

In de uitwerkingsfase van PHS noopt deze taakstelling er toe te zoeken naar nog effectievere maatregelen om binnen het nu beschikbare budget de ambities mogelijk te maken. IenM heeft ProRail gevraagd per maatregel een zogeheten 85% oplossing uit te werken. Dit is behulpzaam om na te gaan waar nog besparingen verantwoord mogelijk zijn en/of hoe kostenstijgingen die kunnen optreden in de nu lopende planuitwerkingsfase kunnen worden opgevangen binnen PHS. Indien daar onverhoopt aanleiding toe mocht zijn, zal met de spoorsector en de regio's worden bezien of er aanpassing van de scope van PHS nodig is.

Het beschikbare budget voor PHS is in de begroting 2012 € 2,841 miljard (prijsspeil 2011, excl. OV SAAL).

IenM wil PHS in 2020 gerealiseerd hebben: dan moeten alle infrastructurele aanpassingen gereed zijn en moet NS de hoogfrequente treindiensten hebben ingevoerd. Ook de goederenrouting moet dan doorgevoerd zijn. Een aantal maatregelen uit PHS is opgenomen in de brief aan de Tweede Kamer over het programma Beter Benutten (kamerstuk 32500 A, nr.81). Dit betekent dat het realiseren van de fietsenstallingen en seinoptimalisaties wordt versneld ten opzichte van de eerdere plannen. Er wordt daarnaast nog bezien of een versnelling van het project "Doorstroomstation Utrecht (DSSU)" mogelijk is.

### **Consultatie en participatie van regionale en lokale overheden**

Het overleg tijdens de planuitwerkingsfase met betrokken regionale en lokale overheden is als volgt opgezet.

- Corridoroverleg van IenM en ProRail met provincies, stadsregio's en gemeenten voor de afstemming over de reizigers en goederencorridors en de overige maatregelen (elk kwartaal)
- Bilaterale overleggen met lokale partijen en gemeenten voor lokale onderwerpen, onder meer ten aanzien van leefbaarheid en veiligheid (ad hoc)
- Landelijk overleg met de provincies en stadsregio's met het oog op de landelijke samenhang binnen PHS (elk kwartaal)
- Landelijke bestuursconferenties waarin bestuurders de voortgang en inhoud van het programma met elkaar en IenM bespreken (jaarlijks)

Alle langs de verschillende PHS spoorlijnen gelegen regionale en lokale overheden zijn betrokken bij de planuitwerkingsfase van PHS. Inmiddels is er drie maal een ronde corridoroverleggen geweest (januari/begin februari, mei en september). Hierin is de aanpak door IenM en ProRail toegelicht aan de betrokkenen en zijn de inhoudelijke vraagstukken met elkaar besproken.

Zoals ook aangegeven in het BO MIRT van mei 2011 gaan IenM en de regio voort met de gezamenlijke aanpak van PHS en zal IenM daarbij tijdig en proactief communiceren over PHS (conform de Elverding aanpak).

Naast het corridoroverleg vindt er naar behoefte overleg per PHS maatregel plaats tussen ProRail en de betrokken overheden. Dit bilaterale overleg heeft inmiddels met meerdere overheden en betrokkenen overleg plaatsgevonden. Zo is er onder meer gesproken over de goederenrouting in Oost Nederland met belangengroeperingen, met de betreffende gemeenten en provincies over overwegen in Noord Holland, maatregelen rond Amsterdam centraal, Doorstroomstation Utrecht, stations/transferaanpassing Tilburg en de combinatie van de viersporigheid Rijswijk-Delft Zuid met de in uitvoering zijnde spoortunnel Delft.

Naast het ambtelijk overleg vindt ook waar nodig bestuurlijk overleg plaats over de nadere uitwerking van de individuele PHS maatregelen. PHS komt tevens indien gewenst in het Bestuurlijk Overleg MIRT aan de orde.

In de genoemde ambtelijke en bestuurlijke overleggen worden lokale en bovenlokale onderwerpen en de aanpak van de diverse studies besproken. IenM is in deze gesprekken tevens helder en transparant over de realiteit van sommige door regio's of gemeenten aangedragen voorstellen gezien het beschikbare budget, tijd en scope van PHS. IenM en ProRail zullen dergelijke gesprekken continueren, waarbij de lokale wensen en nationale samenhang altijd een element in de bespreking zullen zijn. Dit gezien het behouden van het draagvlak, het taakstellend budget en het feit dat er daarbinnen verantwoorde keuzes moeten worden gemaakt. Waar nodig zal IenM actief op zoek gaan naar medefinanciering door andere overheden.

Eind november 2011 zal de eerste landelijke conferentie sinds de voorkeursbeslissing over PHS plaatsvinden, zoals afgesproken tijdens de recente MIRT overleggen in het voorjaar 2011. Alle bij PHS betrokken regionale en lokale bestuurders zullen hiervoor uitgenodigd worden.

### **Plannen van Aanpak IenM en ProRail**

De voorkeursbeslissing, de parlementaire behandeling eind 2010 en de toezeggingen en aangenomen moties, alsmede de eerste ronde ambtelijke afstemming met de regionale en lokale

overheden zijn verwerkt in plannen van aanpak voor de planuitwerkingsfase van PHS. Deze zijn inmiddels vastgesteld. Ook de aanpak en scope van de diverse (m.e.r.-)studies rond de goederenroutering, binnenvaart en het lange termijnperspectief goederen is besproken en vastgesteld.

Voor alle maatregelen geldt een stringente procedure rond wijzigingen van scope, tijd en budget. De plannen maken het tevens mogelijk om nieuwe inzichten (waar relevant) mee te nemen waaronder kansrijke elementen vanuit het project "robuust spoor", waar de spoorsector aan werkt.

Op basis van de onderscheiden werkpakketten, regelgeving en de juridische noodzaak om voor een deel van de maatregelen (Ontwerp) Tracébeluizen te maken is de verwachting dat de volgende negen tracebesluiten zullen worden opgesteld;

- Tracébesluit Alkmaar-Amsterdam West
- Tracébesluit Amsterdam-Utrecht Noord
- Tracébesluit Geldermalsen
- Tracébesluit Elst-Nijmegen
- Tracébesluit Doorstroomstation Utrecht
- Tracébesluit Den Haag-Rotterdam
- Tracébesluit Breda-Eindhoven
- Tracébesluit goederen Zuid (Meteren-Boxtel)
- Tracébesluit goederen Oost (vanaf Elst naar Oldenzaal, route via Deventer of via Twentekanaallijn, nog te kiezen op basis van m.e.r.-onderzoek)

Elk van deze Tracébesluiten heeft een eigen doorlooptijd, gerelateerd aan de in bijlage 2 gegeven planning van de oplevering van deelpakketten van de PHS-treindienst en goederenroutering.

Binnen de Tracébesluiten vallen de betreffende infrastructurele maatregelen zoals opgenomen in de voorkeursbeslissing (excl. de korte boog van Deventer die niet verder wordt uitgewerkt) en de overige maatregelen (met name geluid).

Aan ProRail is de financiële beschikking verleend voor de eerste fase van de planuitwerking voor de activiteiten die in 2011 en 2012 starten (en deels doorlopen in 2013 en 2014). Hiermee is in de eerste fase een budget van € 46 miljoen gemoeid, dat onderdeel is van het budget PHS. Dit bedrag is bedoeld voor de diverse deelstudies, uit te voeren m.e.r.- studies en het overleg met de omgeving.

### **Aanpak en versnelling realiseren fietsenstallingen PHS**

Wat betreft het realiseren van extra fietsenstallingen is besloten dit deel van PHS (€96 miljoen is hiervoor opgenomen in de voorkeursbeslissing) apart uit te laten werken. Dit gezien de al bestaande projectorganisatie Ruimte voor de Fiets bij ProRail en de uitwerking van het actieplan fietsparkeren, zoals aangegeven in de brief van 28 juni jl (kamerstuk 324040, nr. 53). Voor deze fietsenstallingen is in totaal € 107 miljoen beschikbaar: naast € 96 miljoen uit het PHS-budget is er binnen het budget van OV SAAL € 11 miljoen beschikbaar. Hierop zijn de nieuwe spelregels die staan aangegeven in de brief over het actieplan fietsparkeren (kamerstuk 32404, nr. 53) van toepassing, zoals medefinanciering van minimaal 50% van de kosten en het opstellen van een businesscase.

## **2.3 Samenvatting aanpak planuitwerkingsfase PHS**

### **Doel planuitwerkingsfase PHS**

De planuitwerkingsfase van PHS heeft tot doel alle maatregelen uit de voorkeursbeslissing, infrastructurele en overige maatregelen, tot een zodanig niveau uit te werken dat de benodigde planologische procedures (Tracéwet al dan niet in combinatie met m.e.r.-procedure) kunnen worden doorlopen en er op basis van de juiste, volledige en transparante informatie kan worden gekomen tot realisatiebesluiten. De planuitwerkingsfase moet voortvarend uitgevoerd worden omdat

realisatie van alle maatregelen uiterlijk in 2020 einddoel is. Het beschikbare budget voor PHS is in de begroting 2012 € 2,841 miljard (prijsspeil 2011, excl. OV SAAL).

Bijlage 1 geeft een beeld van de financiële stand van zaken van PHS. Van de beschikbare middelen voor PHS zijn de volgende uitgaven gedaan dan wel vastgelegd. Het betreft de planstudie ten behoeve van de voorkeursbeslissing (ad € 14 miljoen), de aanwending vanuit PHS van € 2 miljoen voor de nieuwe Diezebrug bij Den Bosch, alsmede de beschikking voor de eerste fase van de planuitwerkingsfase PHS (ad € 46 miljoen) en overige kosten ten behoeve van het programma (ad. € 4 miljoen).

De vervoersdoelen van PHS worden mogelijk gemaakt door het uitvoeren van infrastructurele en overige maatregelen. De overige maatregelen betreffen investeringen op het gebied van overwegen, geluid, trillingen, externe veiligheid, onderhoud, tractie - en energievoorziening, be- en bijsturing, opstel- en rangeercapaciteit reizigers en goederen, transfervoorzieningen en fietsenstallingen. Deze overige maatregelen zijn cruciaal voor het kunnen komen tot hoogfrequent spoorvervoer en daarbij de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid op een aanvaardbaar peil te houden. Ongeveer de helft van het beschikbare budget voor PHS is gereserveerd voor de overige maatregelen.

Een deel van de overige maatregelen kan meegenomen worden bij de realisatie van de infrastructuurprojecten, een ander deel van de maatregelen wordt separaat verder uitgewerkt omdat het nu nog niet direct aan een concreet PHS-project toe te wijzen is.

#### **Verantwoordelijkheden van partijen**

IenM is verantwoordelijk voor het politiek-bestuurlijke besluitvormingsproces over PHS en fungeert als opdrachtgever van ProRail. ProRail is verantwoordelijk voor de technisch inhoudelijke uitwerking van de PHS maatregelen en op projectniveau voor de participatie van de regionale en lokale overheden daarbij. ProRail neemt op projectniveau ook de communicatie voor haar rekening. Het overleg met de regionale en lokale overheden, en in latere instantie ook met belangengroepen en omwonenden zal ProRail in nauwe samenwerking met IenM voeren. ProRail voert permanent overleg met de vervoerders over de uitwerking van de maatregelen om te verzekeren dat de noodzakelijke functionaliteit geleverd wordt. Het risico bestaat dat optimalisatie binnen een specifiek project negatieve effecten heeft op de betreffende gehele corridor. De vervoerders kunnen aangeven of een bepaalde uitwerking negatieve effecten heeft op de lijnvoering op een corridor. De regionale en lokale overheden zijn aan zet om te borgen dat er een optimale uitwerking en inpassing van de PHS maatregelen komt binnen de kaders van de gezamenlijk opgestelde voorkeursbeslissing en het bijbehorende budget.

#### **Bewaking van scope, tijd en budget**

PHS kenmerkt zich door een lange doorlooptijd tot 2020, vele infrastructurele en overige maatregelen en een verregaande samenhang tussen individuele maatregelen per corridor, alsook tussen de diverse corridors. Dit betekent dat actief zal worden bewaakt of er op basis van het monitoren van risico's aanleiding is tot wijziging van de scope (het totaal aan maatregelen) of het nemen van beheersmaatregelen.

Gezien de omvang en de doorlooptijd van het programma is het van groot belang om zo efficiënt mogelijk om te gaan met actuele ontwikkelingen en nieuwe inzichten ten behoeve van de beheersing van de scope, tijd en het budget. Indien zich een situatie voordoet dat bij de verdere uitwerking van de voorkeursvariant sprake is van bijvoorbeeld tegenvallende vervoersgroei op het spoor, extra omgevingswensen, kostenstijgingen of eventuele bezuinigingen, dan zal beoordeeld worden welke mogelijkheden er zijn tot bijsturing van programma, fasering in tijd, dan wel andere mogelijkheden op basis van recente inzichten bij diverse partijen. Indien fasering niet mogelijk is en afhankelijk van de omvang van eventuele budgettaire effecten, zal overeenkomstig de voorkeursbeslissing van 2010 voor alle of enkele corridors worden teruggevallen op variant "6/maatwerk". Deze variant "6/maatwerk" gaat uit van minder Sprinters dan "maatwerk 6/6", alsook minder Intercity's op de Brabantroute, en kent daarmee minder spooruitbreidingen en



overige maatregelen. Een eventuele terugval op 6/maatwerk zal in overleg tussen de spoorsector en overheden op basis van in overleg te bepalen objectieve criteria plaatsvinden.

### **Robuust spoor**

De spoorsector ontwikkelt initiatieven om te komen tot een toename van de betrouwbaarheid van het spoornetwerk onder de noemer "robuust spoor". Deze initiatieven bieden kansen voor een efficiëntere uitwerking van maatregelen die nodig zijn voor PHS. Bij de totstandkoming van de PHS voorkeursbeslissing is reeds rekening gehouden met seinoptimalisaties. Met ProRail is afgesproken dat in de planuitwerkingsfase PHS waar mogelijk nieuwe inzichten van robuust spoor worden meegenomen. Bij de uitwerking van deze plannen door NS en ProRail is het treinproduct in de voorkeursbeslissing (reizigerscorridors 6/6 en de gekozen goederenrouting) leidend.

## **2.4 Maatregelen per corridor en werkpakket PHS**

Hieronder worden per corridor de onderwerpen aangegeven die in de verslagperiode aan de orde zijn gekomen in de diverse overleggen die zijn gevoerd.

### **2.4.1. Reizigerscorridor Alkmaar - Amsterdam**

Belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Uitgeest: aanpassing perron en emplacement
- Haarlem Aziëhaven
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen

Met name de emplacementaanpassingen zijn nauw gekoppeld met andere lopende projecten van ProRail.

In deze corridor zijn deze verslagperiode de volgende zaken opgepakt:

- a) In overleg met de gemeente Uitgeest is gestart met de planuitwerking en wordt toegewerkt naar een voorkeursvariant.
- b) Uitwerking verbindingsboog spoorlijn Amsterdam-Haarlem met Aziëhaven in samenhang met de uitwerking van de overige maatregelen in en rond Amsterdam is gestart.
- c) Met de gemeente Castricum is de uitwerking opgepakt van de aanpak van de overweg 'Beverwijkerstraatweg'. Deze overweg is expliciet benoemd in de voorkeursbeslissing PHS. Door middel van een variantenstudie wordt toegewerkt naar een voorkeursvariant.

### **2.4.2. Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven**

Belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Amsterdam perron en emplacement
- Amsterdam CS-Bijlmer seinoptimalisatie
- Breukelen seinoptimalisatie
- Houten seinoptimalisatie
- Geldermalsen seinoptimalisatie
- Geldermalsen inhaalpoor
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen

Het project "Doorstroomstation Utrecht" is opgenomen onder werkpakket Schiphol-Utrecht - Arnhem-Nijmegen (paragraaf 2.4.3); het project Den Bosch-Vught 4-sporig en vrije kruising Vught is opgenomen onder werkpakket goederenrouting Zuid Nederland (paragraaf 2.4.6).

In deze corridor zijn deze verslagperiode de volgende zaken opgepakt:

- a) Over de financiering van de Rabobrug is met de regio Utrecht overeenstemming bereikt
- b) ProRail is gestart met een aanvullende capaciteitsanalyse voor Amsterdam CS op basis waarvan detaillering van infrastructurele maatregelen zal plaatsvinden
- c) Het project 'vrije kruising Transformatorweg' is opgenomen in het Tweede Fase Herstelplan en daarom als uitgangspunt opgenomen voor PHS. Het TB voor de vrije kruising

Transformatorweg is in 2010 vastgesteld. In de capaciteitsanalyse Amsterdam CS wordt de nut en noodzaak van aanleg van de vrije kruising in samenhang met PHS gezien.

- d) ProRail is gestart met de uitwerking van de seinoptimalisatie tussen Amsterdam CS en Bijlmer.
- e) Planuitwerking voor de seinoptimalisatie Breukelen is gestart. De seinoptimalisaties in Houten en Geldermalsen worden later aangepakt vanwege samenhang met ontwikkelingen rond kort volgen.

### **2.4.3. Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen**

Belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Doorstroomstation Utrecht
- Driebergen/Zeist keerspoor\*
- Ede Wageningen extra zijperron \*
- Seinoptimalisatie Arnhem-Nijmegen
- Elst vrije kruising
- Emplacement Nijmegen
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen

\* Voor de maatregelen Keerspoor Driebergen/Zeist en Extra zijperron Ede/Wageningen geldt dat deze alleen noodzakelijk zijn in combinatie met 6 sprinters. Of er ook 6 sprinters gaan rijden is afhankelijk van het al dan niet handhaven van de intercitystatus van station Driebergen/Zeist en Veenendaal de Klomp.

In deze corridor zijn in de verslagperiode de volgende zaken opgepakt:

- a) Op 7 maart 2011 is in een Bestuurlijk Overleg met betrokken partijen de voorkeursvariant DSSU bepaald, die nu verder door ProRail wordt uitgewerkt. Ook zijn nadere afspraken gemaakt tussen IenM en ProRail om in de bestaande realisatieprojecten (VleuGel/RSS en NSP Utrecht) vast te anticiperen op de komst van DSSU en zo synergievoordelen te bewerkstelligen.
- b) In de voorkeursbeslissing PHS is de exacte treinbediening op de corridor Utrecht-Arnhem nog opengelaten. Wel is rekening gehouden met een tweetal infrastructuurmaatregelen: een keerspoor Driebergen/Zeist en een extra zijperron te Ede/Wageningen. Ten aanzien van deze maatregelen geldt dat noodzakelijk zijn in combinatie met het rijden van 6 Sprinters. Of er ook 6 Sprinters gaan rijden is afhankelijk van het al dan niet handhaven van de IC-status van zowel Driebergen/Zeist als Veenendaal de Klomp. Op initiatief van de betrokken decentrale overheden is een open planproces gestart. Doel is om in het najaar van 2011 te komen tot een voorkeursvariant voor de treinbediening op de corridor Utrecht-Arnhem.
- c) Voor de korte termijn blijken de verwachte aanvragen van alle vervoerders (reizigers en goederen) voor de treindienst Arnhem – Elst niet te passen op de beschikbare infrastructuur. ProRail heeft daarom de infrastructuur 'overbelast verklaart voor de nabije toekomst'. De overbelastverklaring beslaat een periode van maximaal 5 jaar. In de komende periode wordt een capaciteitsanalyse uitgevoerd en wordt een capaciteitsvergrotingsplan opgesteld. Hierbij houdt ProRail ook rekening met de reeds voorziene maatregelen in PHS en vanuit andere (realisatie)projecten.
- d) In overleg met de gemeente Overbetuwe is gestart met de planuitwerking van de vrije kruising en wordt toegewerkt naar een voorkeursvariant.
- e) In overleg met de gemeente Nijmegen is gestart met de planuitwerking van de maatregelen op het emplacement en wordt toegewerkt naar een voorkeursvariant.
- f) Met de gemeente Veenendaal is de uitwerking opgepakt van de aanpak van de overweg 'Nieuweweg-Noord/Klompersteeg'. Deze overweg is expliciet benoemd in de voorkeursbeslissing PHS. Door middel van een variantenstudie wordt toegewerkt naar een voorkeursvariant. Bij de uitwerking worden ook de Provincies Gelderland en Utrecht en de gemeenten Ede en Renswoude betrokken.

#### **2.4.4. Reizigerscorridor Den Haag – Rotterdam - Breda**

Belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Delft 4-sporigheid tunnel en viersporigheid Rijswijk-Delft Zuid
- Delft Zuid seinoptimalisatie
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen

In deze corridor zijn in de verslagperiode de volgende zaken opgepakt:

- a) Een nadere invulling van de lijnvoering met de voorgenomen spooruitbreiding uit de Voorkeursbeslissing voor PHS als uitgangspunt
- b) Afspraken zijn gemaakt voor het verrichten van een tracéstudie en MER voor de spooruitbreiding tussen Rijswijk en Delft Zuid, te beginnen met een Aanvangsbeslissing van de tracéwetprocedure en het uitbrengen van een Nota Reikwijdte en Detailniveau in het kader van de m.e.r-procedure naar verwachting in december van dit jaar.

In een apart project is nagegaan welke effecten van een eventueel nieuw station Schiedam Kethel te verwachten zijn. Hiertoe is een vervoerinschatting en kostenactualisatie doorgevoerd, zoals toegezegd tijdens het MIRT overleg van 6 december 2010. De beantwoording hier van is aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer van 18 augustus 2011 over station Schiedam Kethel (kamerstuk 31801, nr.20).

#### **2.4.5. Reizigerscorridor Breda - Eindhoven**

Belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Tilburg 4<sup>e</sup> perronspoor
- Breda-Tilburg seinoptimalisatie
- Liempde vrije kruising
- Emplacement Eindhoven
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen

In deze corridor zijn in de verslagperiode de volgende zaken opgepakt:

- a) Ten aanzien van de treinbediening op het traject Den Haag – Breda en Breda – Eindhoven is op initiatief van Breda, Dordrecht en de Provincies Noord- Brabant en Zuid Holland een workshop georganiseerd. Dit om de toekomstige treinbediening door IC's en stoptreinen tussen Breda en Dordrecht cq. tussen beide provincies nader te analyseren.
- b) Verkennend gesprek tussen ProRail en de gemeente Eindhoven over de mogelijkheid van uitbreiding opstelcapaciteit te Eindhoven.

#### **2.4.6. Routing goederenvervoer Zuid-Nederland**

Belangrijkste PHS- maatregelen voor deze goederenrouting zijn:

- Meteren zuidwestboog goederen
- Den Bosch-Vught viersporigheid en vrije kruising Vught
- Geluid, externe veiligheid, trillingen, opstellen

In de corridor zijn in de verslagperiode de volgende zaken opgepakt:

- a) Het voornemen is om de beide projecten in Meteren en Vught onder te brengen in 1 Tracébesluit. Bezien wordt of een m.e.r.-onderzoek noodzakelijk is. De aanpak zal dit najaar nader worden bepaald in nauw overleg met de betrokken gemeenten.
- b) Met de gemeente Vught heeft inmiddels meermaals overleg plaatsgevonden. Een belangrijk punt van gesprek is de wens van de gemeente Vught om het spoor verdiept of buiten de gemeente om aan te leggen. IenM is bereid om in overleg te treden met de gemeente Vught waar het gaat om eventuele aanvullende wensen. Echter wel zal duidelijk moeten worden of er voldoende aanvullende middelen door andere partijen worden opgebracht om beide opties als haalbare variant te bestuderen.
- c) Er is ook overleg met de gemeente Vught gestart over de verdere uitwerking van varianten voor de aanpak van de overwegen Wolfskamerweg en Loonsebaan die onderdeel uitmaken van PHS. Daarbij spelen wensen en verwachtingen over toekomstige lokale verkeerscirculatie een rol. Benodigd onderzoek zal plaatsvinden in nauwe samenwerking

tussen Prorail en Vught. Mogelijke ontwikkelingen omtrent de N65 zullen hierbij in beschouwing worden genomen door middel van een toekomstvastheidsanalyse.

#### **2.4.7. Routing goederenvervoer Oost-Nederland**

Belangrijkste PHS-maatregelen voor deze goederenrouting zijn:

- Passage Zutphen-Oldenzaal\*
- Zutphen emplacement en perron
- Zutphen bediening brug
- Arnhem vrije kruising Velperbroek
- Geluid, externe veiligheid, trillingen, opstellen

\*: Deze maatregel is in de voorkeursbeslissing aangeduid als de dubbelsporige korte boog bij Deventer. Naar aanleiding van de behandeling van de voorkeursbeslissing in de Tweede Kamer is een korte boog bij Deventer uitgesloten van verdere uitwerking. Via een m.e.r.-procedure zullen de alternatieven bij Deventer en een Twentekanaallijn optie nader worden uitgewerkt.

Daarnaast wordt de informatie uit de studie naar de Noordtak van de Betuweroute (uit 1999) geactualiseerd, opdat actuele informatie beschikbaar komt over zo'n geheel nieuwe spoorverbinding. Deze actualisatie is toegezegd tijdens de behandeling van de voorkeursbeslissing in de Kamer.

Voorts wordt, ter uitvoering van door de Kamer uitaangenomen moties, onderzocht of en in hoeverre de binnenvaart een deel van het goederenvervoer per spoor door Oost Nederland zou kunnen overnemen, en worden opties onderzocht om meer goederenvervoer via de Betuweroute en de grensovergang Zevenaar/ Emmerich te laten rijden, in plaats van via de grensovergang Oldenzaal/ Bad Bentheim. Over de resultaten van dit onderzoek zal vervolgens overleg plaatsvinden met de Duitse autoriteiten.

Op basis van de resultaten van de uit te voeren studies moet medio 2012 een samenhangende beslissing worden genomen over de goederenrouting door Oost-Nederland.

Een beslissing over de keuze van de routevariant tussen Zutphen en Hengelo is medio 2012 nog niet mogelijk. Deze keuzebeslissing is m.e.r.-plichtig, en kan derhalve pas genomen worden als het Milieu Effecten Rapport (MER) beschikbaar is en daarover inspraak en advisering heeft plaatsgevonden; dat zal volgens de huidige planning niet eerder dan medio 2013 kunnen zijn. In paragraaf 2.5.5. wordt de aanpak van de m.e.r.-studie toegelicht.

De onderzoeksopgaven worden om praktische redenen (doelmatig projectbeheer) uitgewerkt in een aantal deelprojecten. Hieronder is een globale planning gegeven van de deelprojecten en de beslistmomenten, en de relatie tussen beiden. De tussenresultaten en de uitkomsten van de kortere durende studies kunnen invloed hebben op andere onderzoeken.

De planning is erop gericht om medio 2012 een samenhangend besluit over het vervolgproces rond de Goederenrouting van PHS in Oost Nederland mogelijk te maken, mede in relatie tot de overige PHS-maatregelen in andere corridors. Hierbij wordt beoogd het aantal varianten voor de goederenrouting in Oost Nederland via een trechtering te verkleinen. Die beslissing wordt, na consultatie van betrokken bestuurders, genomen door de minister van IenM, en aansluitend aan de Tweede Kamer bericht. Vervolgens is medio 2013 formele besluitvorming n.a.v. het MER 1<sup>e</sup> fase aan de orde: na inspraak en advisering keuze van de tracévariant tussen Zutphen en Hengelo door de minister IenM.

Goederenrouting Oost Nederland : globale planning												
jaar:	2011				2012				2013			
kwartaal:	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
actualiseren NOV-studie												
Betuweroute maximaliseren												
inzet binnenvaart												
LT perspectief goederenvervoer												
Beschrijving varianten Zutphen - Hengelo												
<b>Beslismoment</b> medio 2012 (trechtering)												
MER 1 <sup>e</sup> fase: Zutphen – Hengelo												
<b>Besluit</b> voorkeursvariant Zutphen - Hengelo												
MER 2 <sup>e</sup> fase: Elst – Oldenzaal												

De wijze waarop de moties en toezeggingen inzake de leefbaarheidaspecten, met name in Oost-Nederland, worden uitgevoerd tijdens de planuitwerkingsfase van PHS wordt beschreven in hoofdstuk 2.5.

#### 2.4.8. Overige maatregelen

Om PHS mogelijk te maken zijn er naast infrastructurele maatregelen, ook maatregelen nodig op het gebied van geluid, veiligheid, transfer, fietsenstallingen, be- en bijsturing, onderhoud en dergelijke. Een deel van deze maatregelen is onderdeel van de genoemde werkpakketten per corridor. Een deel van de maatregelen is echter (nog) niet toe te delen aan een corridor of individueel project. Deze maatregelen worden uitgewerkt in het werkpakket overige maatregelen.

Met ProRail worden voor de uitwerking van de overige maatregelen afspraken gemaakt om zoveel mogelijk synergie met bestaande projecten te bereiken. Waar mogelijk wordt voor de realisatie van PHS maatregelen aangesloten bij bestaande projecten en programma's zodat de realisatie sneller en goedkoper kan plaatsvinden dan wanneer een aparte PHS organisatie zou worden ingericht. Dit geldt onder meer voor de fietsenstallingen waarbij wordt aangesloten bij het programma "Ruimte voor de Fiets" en analyses voor spoorwegveiligheid op overwegen (metingen ten aanzien van dichtligtijden). Als wordt aangesloten bij bestaande projecten en programma's blijven de PHS scope en het budget afzonderlijk herkenbaar en worden deze door de PHS organisatie bewaakt.

#### 2.4.9. Planning op hoofdlijnen

De planning van de werkzaamheden uit de planuitwerkingsfase is opgesteld met de randvoorwaarde dat de PHS maatregelen uiterlijk in 2020 gerealiseerd zijn.

##### Tot medio 2012

De na te streven resultaten voor de periode tot medio 2012 zijn:

- De infrastructuurprojecten zijn uitgewerkt tot lokale uitvoeringsvarianten;
- Er is inzicht in de financiële impact van de maatregelen tot op het niveau van het programmabudget (om mee- en tegenvallers te bezien);

- Er is inzicht in de beoogde lijnvoering: de resterende keuzes over de lijnvoering bijvoorbeeld ten aanzien van de twee extra intercity's tussen Den Haag en Eindhoven zijn gemaakt;
- Er zijn aanvangsbeslissingen genomen voor cruciale projecten van PHS;
- Er heeft participatie (inspraak en advisering) door regionale en lokale overheden, belangengroepen en omwonenden plaatsgevonden over de reikwijdte en het detailniveau van de m.e.r.-studies;
- De afspraken en het regelgevend kader zijn ingevuld;
- De toezeggingen en aangenomen moties zijn ingevuld en de resultaten van aanvullende studies -waar relevant voor aanvangsbeslissing en beschikkingen- zijn beschikbaar. Hierbij hoort ook de trechtering van de varianten ten aanzien van de goederenrouting in Oost Nederland.

### 2013 - 2019

Vanaf 2012 zal de uitvoering van de eerste PHS maatregelen plaatsvinden. Ook zal vervoerder NS op basis van actuele informatie over de markt overgaan tot gefaseerde invoering van de eerste stappen van de productverbeteringen d.m.v. innovatieve benutting in de dienstregeling 2012 en toepassingen van de ervaringen met de proeven met ETMET. De lessen uit de proeven met ETMET worden meegenomen in de verdere uitwerking van PHS en bij de voorbereidingen van de spoorsector op de concrete dienstregeling na realisatie van PHS. In de periode tot en met 2020 zullen de vervoerders s tapsgewijze hoogfrequent spoorvervoer en routing van het spoorgoederenvervoer invoeren zodra de daarvoor benodigde PHS maatregelen zijn uitgevoerd.

In bijlage 2 is een eerste indicatieve planning opgenomen voor de verschillende PHS corridors. Dit geeft een beeld van de diverse werkpakketten en de doorlooptijden. Deze planning is opgesteld door ProRail op basis van de informatie die beschikbaar was ten tijde van het nemen van de voorkeursbeslissing PHS. Deze (start)planning zal in de periode tot en met 2012 met het nader uitwerken van alle maatregelen aangepast worden aan de beschikbaar komende informatie. Met het starten van de planologische procedures voor een aantal infrastructuurmaatregelen in 2012 zal de planning stabiel worden. Gezien de omvang van het PHS programma, het open karakter van de planuitwerkingsfase en de strikte financiële kaders zal de planning tot en met de realisatie van de laatste maatregel onderhevig zijn aan bijsturing en optimalisatie.

## 2.5 Uitvoering moties en toezeggingen

Tijdens de parlementaire behandeling van de voorkeursbeslissing PHS zijn door de Tweede Kamer tien moties aangenomen en heeft de minister een aantal toezeggingen gedaan. De stand van zaken bij deze moties en toezeggingen en de wijze waarop deze worden uitgevoerd gedurende de planuitwerkingsfase van PHS wordt hieronder toegelicht, waarbij de nieuwe ontwikkelingen ten opzichte van de vijfde voortgangsrapportage centraal staat. De inhoud van de moties staat in de VGR-5 vermeld.

### 2.5.1. MIRT-onderzoek goederenvervoer lange termijn (motie: 32 404, nr. 07)

Dit betreft een versnelling en nadere invulling van het in PHS voorgenomen "lange termijn onderzoek goederenvervoer". De groeimogelijkheden voor regionaal spoor en grensoverschrijdend personenvervoer worden meegenomen bij de uitvoering van het onderzoek.

De opdrachtformulering voor het onderzoek is besproken met de regionale en lokale overheden in het ambtelijke overleg in de corridor goederenrouting Oost-Nederland. De planning is om de uitkomsten van het onderzoek medio 2012 gereed te hebben.

### 2.5.2. Inzetten op meer binnenvaart (motie: 32 404, nr. 15)

De uitvoering van deze motie wordt in het kader van PHS meegenomen in de uitwerking van de maatregelen voor de goederenrouting. Daarnaast wordt een onderzoek uitgevoerd om alle

beschikbare inzichten over de onderlinge relatie tussen goederenvervoer per binnenvaart en per trein te verzamelen.

De aanpak van het onderzoek is met de regio besproken. Ook de resultaten worden met de regio en de betrokken vervoerders en verladers besproken, aangezien de verladers en vervoerders vrij zijn om een keuze te maken tussen spoor of binnenvaart.

Op basis van het onderzoek en de reactie van marktpartijen kan de centrale vraag worden beantwoord in welke mate dit capaciteit op de oost-west spoorlijnen kan vrijspelen en welke invloed dit heeft op het treinvervoer via Oldenzaal-grens.

Het onderzoek is gereed in het voorjaar van 2012 zodat de uitkomsten beschikbaar zijn als nadere besluitvorming over de PHS maatregelen in Oost-Nederland aan de orde is.

### **2.5.3. Toekomstbestendige alternatieven** (motie: 32 404 , nr. 16)

De aanpak is aangegeven in VGR-5 (paragraaf 2.5).

Bij de actualisatie van de studie naar de Noord Oostelijke Verbinding van de Betuweroute (NOV-studie) zullen van de acht alternatieven van de NOV studie uit 1998, actuele beschrijvingen worden gemaakt. Bekeken wordt of er nieuwe belemmeringen of kansen zijn voor deze varianten en of nieuwe wetgeving tot andere ontwerpen zou leiden. Voor de zo verkregen alternatieven worden kosten ingeschat, effecten op de omgeving globaal beschreven en zullen de acht alternatieven onderling worden vergeleken. De natuurgerichte aspecten (o.a. bodem, landschap, ecologie, ruimte), mensgerichte aspecten (o.a. geluid, trillingen, veiligheid), overige aspecten (uitvoerbaarheid, regionaal economische effecten, doelmatigheid en aanlegkosten) zullen in kaart worden gebracht. De NOV-actualisatie heeft het detailniveau van een preverkenning.

Op prijspeil 2010 waren de kostenramingen van de NOV-alternatieven voor het goedkoopste alternatief ( bestaande baan): € 3,4 tot € 4,0 miljard, en voor het duurste alternatief € 4,2 miljard tot € 5,0 miljard. De bovengeschetste aanpak zal deze inschattingen actualiseren en passend maken bij huidige stand van zaken en huidige maatschappelijke wensen in geval van deze alternatieven.

De uitkomsten zijn in het voorjaar 2012 beschikbaar zijn als de vervolgbesluitvorming over de PHS maatregelen in Oost-Nederland aan de orde is.

### **2.5.4. Normen, meetmethoden en handhavinginstrumenten met betrekking tot geluid en trillingen** (motie: 32 404, nr. 17)

Ten aanzien van normen, meetmethoden en handhavinginstrumenten voor *geluid* is het wetsvoorstel SWUNG medio 2011 unaniem door de Tweede Kamer aangenomen. Deze nieuwe geluidswetgeving omvat het instellen van geluid productie plafonds (GPP) waardoor er uitsluitend meer treinen over een spoorlijn kunnen rijden als de totale geluidproductie vanaf de spoorlijn onder het geluidsplafond blijft. Om een substantiële toename van het treinverkeer zoals na de realisatie van PHS mogelijk te maken is het dus noodzakelijk dat treinen stiller worden. Daarom is bij de voorkeursbeslissing van PHS als randvoorwaarde van een toename van het gebruik van stiller materieel uitgegaan.

Ten aanzien van *trillingshinder* heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer bij brief van 18 januari 2011 (kamerstuk 32 404, nr. 31) gemeld hoe hij de wens van de Kamer om te komen tot wettelijke normen voor trillingshinder door railverkeer zal uitvoeren. In zijn voortgangsbrief van 25 augustus 2011 (kamerstuk 32 404, nr. 54) heeft de Staatssecretaris bericht dat hij start met onderzoek dat zeker een jaar zal vergen. Het wetgevingstraject duurt derhalve te lang om er bij de PHS-projecten gebruik van te maken. In de planstudies en m.e.r.-onderzoeken voor de PHS-projecten zal voor het onderdeel trillingen worden gewerkt conform de bestaande SBR-richtlijn voor trillingshinder. Omdat de Raad van State recent twee tracébesluiten op dit onderdeel heeft afgekeurd wordt onderzocht welke verbeteringen noodzakelijk zijn.

### **2.5.5. Maximaal benutten van de Betuweroute (incl. MER studie) (motie: 32 404, nr. 21)**

Deze motie wordt ten aanzien van punt 1 van de motie (maximaal benutten Betuweroute) uitgevoerd door middel van (a) onderzoek en (b) overleg met als beoogd resultaat: *het gebruik van de Betuweroute zodanig te maximaliseren dat zoveel mogelijk doorgaande internationale goederentreinen van/naar Duitsland die via de grensovergang Oldenzaal zouden willen rijden, de route via Emmerich nemen.*

De aanpak van het onderzoek en het overleg zijn in de vijfde voortgangsrapportage toegelicht.

#### *MER (Milieu Effect Rapportage)*

Ten aanzien het opstellen van een MER voor de Noordoostelijke goederenrouteringsvarianten (punt 2 van de motie), heeft de minister toegezegd een MER op te stellen voor de alternatieven voor de korte boog bij Deventer; dat is overigens, gezien de te onderzoeken varianten, een wettelijke verplichting. De m.e.r.-studie zal alle maatregelen omvatten die nodig zijn om 2 goederenpaden te faciliteren op de verbinding vanaf de aansluiting Betuweroute bij Elst tot Oldenzaal grens. Uitgangspunt is hetgeen de minister van VenW bij brief van 14 september 2010 aan de Tweede Kamer schreef (kamerstuk 32 404, nr. 3) over de alternatieven voor de spoorverbinding bij Deventer die tot dat moment onderzocht waren, minus de zogenaamde "korte boog bij Deventer".

De volgende alternatieven meegenomen in het m.e.r.-onderzoek:

- lange verbindingsboog bij Deventer
- lang-lange verbindingsboog bij Deventer
- kopmaken te Deventer
- spoorlijn Zutphen – Hengelo (Twentekanaal lijn)
- referentie alternatief (situatie zónder PHS-maatregelen)

Een volledig nieuwe spoorlijn zoals de NOV (Noordtak) wordt in dit m.e.r.-onderzoek niet meegenomen aangezien dit buiten de scope (tijd en budget) van de PHS-voorkeursbeslissing valt. Zoals hierboven aangegeven wordt de informatie uit de NOV-studie van 1998 geactualiseerd, zodat medio 2012 wel een geactualiseerd beeld beschikbaar zal zijn van een geheel nieuwe spoorverbinding en de effecten daarvan. De PHS-maatregelen in Zutphen maken deel uit van de MER. Vooralsnog wordt de vrije kruising Velperbroek hierin niet meegenomen maar apart uitgewerkt omdat deze onafhankelijk van een keuze voor een van de alternatieven noodzakelijk is.

In paragraaf 2.4.7. is aangegeven welke tussentijdse besluitvorming medio 2012 mogelijk zal zijn.

### **2.5.6. Maximaal benutten van de Betuweroute en over de mogelijkheden hiertoe voor 1 januari 2011 de Kamer te informeren (motie: 32 404, nr 22)**

Deze motie is uitgevoerd met het de brief van de minister aan de Kamer van 1 februari 2011 (kamerstuk 32 404, nr. 32).

### **2.5.7. Maximaal benutten van de Betuweroute door overleg met de Duitse overheden (motie: 32 404, nr. 25)**

Zoals beschreven in de toelichting op motie 32 404, nr. 21 (zie paragraaf 2.5.5.) zal overleg met de Duitse overheden plaatsvinden om te bepalen of nog intensiever gebruik van de Betuweroute mogelijk is. Tijdens dit overleg zal ook uitvoering worden gegeven aan deze motie.

### **2.5.8. Geluidspreferente routing en stil materieel (motie: 32 404, nr. 26)**

De aanpak staat in de vijfde voortgangsrapportage weergegeven in paragraaf 2.5.



### 2.5.9. Lokale bereikbaarheid en lokale leefbaarheid (motie: 32 404, nr. 27)

De aanpak staat in de vijfde voortgangsrapportage weergegeven in paragraaf 2.5.

## 2.6 Resultaten en bevindingen ETMET

Tijdens het AO van 9 februari 2010 heeft de minister van VenW de Tweede Kamer toegezegd dat, zodra de resultaten van de ETMET proef beschikbaar zijn, de Kamer over deze uitkomsten zou worden geïnformeerd.

Recent heeft de spoorsector de evaluatie van de tweede proef in september 2010 afgerond en is aangegeven tot welke resultaten en bevindingen dit heeft geleid. De tweede proef tijdens de spitsuren van maandag 6 september tot en met vrijdag 1 oktober 2010 op de corridor Amsterdam-Eindhoven had in essentie hetzelfde doel als de eerste proef: het leren in de praktijk van een hoogfrequente treindienst. De aanpak van de eerste proef en de evaluatierapportage van de spoorsector van de eerste proef zijn toegelicht in de brief van 25 januari 2010 (kenmerk VENW/DGMO-2010/614). De tweede proef is te kenmerken als een duurtest van 4 weken, daar waar de eerste proef een studietest is geweest van 1 week.

### *Bevindingen van de spoorsector op basis van beide proeven*

Gekeken is naar een aantal aspecten die van belang zijn voor de spoorsector om te kunnen besluiten binnen welke condities over wordt gegaan tot de daadwerkelijke invoering van ETMET in de reguliere dienstregeling. Zo is gekeken naar: reacties van de bestaande reizigers van de 10 minutentreindienst, de spreiding van de reizigers over de treinen en perrons, punctualiteit, de betrouwbaarheid, reisinformatie en veiligheid.

Op basis van de eerste en met name de tweede proef komt de spoorsector tot de volgende conclusies:

- Een 10-minuten dienstregeling in de brede Randstad op het drukbereden Nederlandse spoor wordt door de reizigers als attractief beoordeeld;
- De sectorpartijen zijn gesterkt in hun gezamenlijke ambitie om elke tien minuten een intercity en sprinter aan te bieden aan de reiziger op de PHS corridors;
- Er dienen echter voor een verantwoorde invoering een aantal aanvullende maatregelen te worden genomen, omdat de kwaliteit van het treinproduct tijdens de tweede proef onvoldoende was;
- De verbeterpunten worden de komende periode nader uitgewerkt.

De condities, waarbinnen ETMET goed uitvoerbaar en rendabel kan worden ingevoerd, worden meegenomen in een brede studie van de spoorsector naar de nieuwe dienstregeling voor de komende vijf tot acht jaar op weg naar PHS. Invoering op korte termijn is nog niet aan de orde.

### *ETMET ervaringen en PHS uitwerking*

Met de spoorsector zal ter uitwerking van zowel de be- en bijsturingsmaatregelen uit PHS als ook robuust spoor, maximaal gebruik worden gemaakt van de ervaringen van deze twee proeven.

Er zullen in de uitwerkingsfase PHS metingen worden gedaan t.a.v. de dichtligtijden bij overwegen. Deze informatie, die onderdeel is van het overwegenregister, zal door ProRail worden betrokken bij de uitwerking van maatregelen van PHS. Verder zijn binnen de werkpakketten van de diverse corridors gesprekken voorzien om te komen tot eventuele regionale medefinanciering van een aantal aan te pakken overwegen op de PHS corridors. De gegevens die ten behoeve van de ETMET zijn verzameld zullen daar eveneens bij gebruikt worden omdat deze inzicht bieden in de effecten op de lokale bereikbaarheid, hetgeen voor IenM en de betrokken gemeente van belang is voor de beoordeling in hoeverre er sprake is van een bereikbaarheidsvraagstuk en niet alleen een spoorveiligheidsvraagstuk. Er is zoals bekend een gemaximeerd budget voor de aanpak van overwegen beschikbaar.

## 2.7 Risico's en onzekerheden

### *Risico's*

Bij het in kaart brengen en beoordelen van risico's is voor PHS allereerst een tijdig oplevering van de diverse studies en OTB's een eerste belangrijke mijlpaal. Hiermee wordt ook een tijdige uitvoering van maatregelen mogelijk zodat PHS uiterlijk 2020 kan zijn ingevoerd. Op dit moment doen zich vanuit deze optiek geen risico's voor.

De komende jaren zal voor PHS als geheel, voor cruciale onderdelen daarvan en individuele maatregelen met een hoog risicoprofiel een risicoanalyse plaatsvinden. Dit om samen met ProRail risico's vroegtijdig op te kunnen sporen en beheersmaatregelen door IenM en ProRail te nemen, zowel wat betreft kosten als de bouwplanning.

### *Onzekerheden*

Specifieke onzekerheden doen zich voor ten aanzien van:

- Kort volgen/robuust spoor; het tijdig opleveren van de specificaties voor kort volgen en robuust spoor is voor PHS van belang. Kort volgen is reeds aan de orde geweest in de debatten met de Tweede Kamer over OV SAAL. ProRail is in overleg met IenM bezig met de uitwerking van de diverse onderdelen van kort volgen en robuust spoor.
- Kostenstijgingen en/of extra wensen van regionale overheden t.a.v. inpassing in relatie tot het beschikbare budget en het aanpakken van extra overwegen vanuit de optiek van bereikbaarheid en oversteekbaarheid op een aantal baanvakken van PHS. Zoals aangegeven in paragraaf 2.4. komen alternatieven voor maatregelen aan de orde in de diverse gesprekken. Zo nodig zullen met gemeenten en regio's prioriteiten en of bovenregionale afwegingen moeten worden gemaakt. Regionale overheden hebben evenals het Rijk, een financiële taakstelling, zodat de mate van financiering van extra wensen onzeker lijkt.
- Het tijdig opleveren van het nieuwe Tracebesluit Utrecht-Houten is van belang om ook tijdig te kunnen starten met DSSU.

## 2.8 Raakvlakken met andere projecten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op een aantal ontwikkelingen die voor PHS van belang zijn.

### *ERTMS*

Voor de uitwerkingsfase PHS moet bij het nemen van de PHS-maatregelen op de verbindingen Rotterdam-Dordrecht-Antwerpen en Amsterdam-Utrecht-Betuweroute (aansluiting Meteren) rekening worden gehouden met de aanleg van ERTMS uiterlijk in 2020, conform beschikking 2009/561/EG van de Europese Commissie. Dit betekent dat bij de uitwerking van maatregelen op deze trajecten zo nodig fysieke mogelijkheden voor de invoering van ERTMS moeten worden getroffen.

Op basis van het door de spoorsector in 2013 in te dienen voorstel voor de verdere implementatie van ERTMS zal ook voor de overige PHS-corridors landelijke besluitvorming plaatsvinden over de verdere uitrol van ERTMS. Over deze aanpak is de Tweede Kamer geïnformeerd in juli 2010 bij de beantwoording van vragen van het lid Cramer over de stand van zaken MKBA ERTMS in relatie tot het programma hoogfrequent spoorvervoer.

## **OV SAAL**

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat beknopt de stand van zaken inzake OV SAAL beschreven. Een onderscheid is gemaakt in de maatregelen voor de korte termijn welke allemaal in procedure en realisatie zijn en de maatregelen op middellange termijn waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden.

### 3.2 OV SAAL korte termijn maatregelen

Voor de korte termijnmaatregelen OV SAAL zijn twee tracéwetprocedures gestart:

- Hoofddorp - Diemen (het Tracébesluit is inmiddels onherroepelijk)
- Weesp - Lelystad (het ontwerp Tracébesluit is gepubliceerd in april 2011 en op basis van de inspraakreacties zal er in oktober 2011 een Tracébesluit worden genomen.

#### *Deel Hoofddorp – Diemen*

Het betreft de volgende maatregelen die in het Tracébesluit zijn opgenomen:

- een dubbele vorkaansluiting Riekerpolder bij de splitsing van de spoorlijnen Schiphol-Amsterdam Centraal en Schiphol-Amsterdam Zuid/WTC;
- viersporigheid tussen Riekerpolder en de Utrechtboog (exclusief het station Amsterdam Zuid/WTC dat reeds viersporig is);
- een dubbele vorkaansluiting bij de aansluiting van de spoorlijnen Duivendrecht-Amsterdam RAI en Utrecht-Amsterdam RAI.

ProRail en NS hebben een voorstel voor een aantal wijzigingen gedaan op het punt van het spoorontwerp en de sporenlayout (onder meer een aanzienlijke vermindering van het aantal wissels) met als doel een verdere verbetering van de capaciteit en kwaliteit. Dit voorstel zal de komende maanden met NS en ProRail en vervolgens de betrokken (regionale) partijen worden besproken en beoordeeld.

Op 19 september 2011 is de “eerste paal geslagen” voor dit belangrijke korte termijnpakket maatregelen, waarmee een investering van € 605 miljoen gemoed. Na uitvoering van deze maatregelen is er in 2015/2016 integrale viersporigheid beschikbaar tussen Schiphol en de Utrechtboog en zijn de aansluitingen zo ingericht dat kruisende treinen elkaar niet meer in de weg zitten. Hierdoor wordt de capaciteit, kwaliteit en betrouwbaarheid van het treinverkeer van en naar Schiphol en de Amsterdamse Zuidas vanuit Flevoland, het Gooi en Utrecht verbeterd.

#### *Deel Weesp - Lelystad (Flevolijn)*

Dit deel van het korte termijnpakket bestaat uit de volgende maatregelen:

- keersporen in Almere Centrum;
- keersporen in Almere Oostvaarders;
- geluidsmaatregelen in Weesp, Muiderberg en Almere;
- kort volgen om treinen korter op elkaar te kunnen laten rijden;
- diverse kleinere maatregelen, zoals aanpassing wisselcomplexen en de energievoorziening.

Voor dit pakket is een budget van € 240 miljoen beschikbaar, exclusief een bijdrage uit het project Goenoord van € 20 miljoen voor de kosten van geluidsmaatregelen vanwege de ingebruikname van de Hanzelijn voor goederenvervoer.

Na publicatie van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) – in april 2011 – wordt nu het Tracébesluit opgesteld zodat dit zeer binnenkort kan worden vastgesteld. Dit Tracébesluit is van belang met het oog op de ingebruikname van de Hanzelijn eind 2012.

### *Stand van zaken kort volgen*

Over het onderdeel Kort volgen is de Kamer op 2 november 2010 (VENW/BSK-2010/181953) nader geïnformeerd. Kort volgen is ook onderdeel van diverse alternatieven voor de middellange termijn. In de middellange termijn zijn zowel varianten met als zonder kort volgen opgenomen.

Tijdens het VAO over OV SAAL van 28 april jl is door de Tweede Kamer een motie aangenomen om te komen tot een audit van kort volgen.

### **3.3 OV SAAL (midde)lange termijn maatregelen**

In de voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van 4 juni 2010 was nog geen passend pakket gevonden dat - binnen de gestelde uitgangspunten en kaders van capaciteit, kwaliteit en het beschikbare budget - hoogfrequent spoorvervoer op de OV SAAL corridor mogelijk maakte. Het kabinet heeft toen aangekondigd te zoeken naar een alternatieve oplossing om op middellange termijn rond 2020 hoogfrequent spoorvervoer ook op deze corridor mogelijk te maken binnen het beschikbare, taakstellende budget.

Sindsdien is in overleg met de regio en de spoorsector een aantal alternatieven uitgewerkt. Dit heeft er toe geleid dat er op 13 april 2011 tussen IenM en de regio gezamenlijk is geconstateerd dat er twee kansrijke varianten beschikbaar zijn voor de invoering van hoogfrequent spoorvervoer in de OV SAAL-corridor. De varianten verschillen zowel qua dienstregelingsstructuur als infrastructuur van elkaar. Vanwege de samenhang met oplossingen voor de lange termijn is besloten de exacte invulling van het middellange termijnpakket te koppelen aan besluiten over de lange termijn eind 2012. Hiermee kan een integrale afweging worden gemaakt.

Beide kansrijke varianten zullen ten grondslag worden gelegd aan de uitwerking voor de lange termijn. Voor de lange termijn zijn naast metroalternatieven voor de IJmeerverbinding ook een Hollandse brug variant in de studie.

De uiteindelijke keuze van de middellange termijn zal eind 2012 worden gemaakt. Hiermee wordt de tijdige uitvoering van de maatregelen mogelijk gehouden.

Op verzoek van de Tweede Kamer (zoals aangegeven in de motie Aptroot/Haverkamp) wordt parallel aan de studie voor de lange termijn een aantal maatregelen uitgewerkt die in alle varianten nodig zijn (kamerstuk 32404, nr. 52). Hiermee wordt ook bereikt dat een vliegende start kan worden gemaakt als eind 2012 precies duidelijk is welke van de varianten wordt uitgewerkt.

Op gezette tijden zal bestuurlijk overleg met de regionale bestuurders over OV SAAL plaatsvinden.

## Bijlage 1: Financieel overzicht PHS en OV SAAL

### Toelichting

Van de beschikbare middelen voor PHS zijn de volgende uitgaven gedaan danwel vastgelegd. Het betreft de planstudiekosten ten behoeve van de voorkeursbeslissing, de aanwending vanuit PHS voor de Diezebrug bij Den Bosch en overige kosten ten behoeve van het programma. Tevens is met de korte termijnmaatregelen OV SAAL € 605 miljoen belegd voor het deel Hoofddorp-Diemen.

Hieronder wordt aangegeven welke budgetten binnen het artikel PHS zijn vastgelegd.

PHS en OV SAAL kennen een taakstellend budget.

	Bedrag (in miljoenen €)	toelichting
Beschikbaar taakstellend budget begroting 2012 (PHS en OV SAAL)	2.841 + 1.623	Betreft deel PHS en deel OV SAAL, prijscorrecties e.d.
<b>Vastgelegde bestedingen/aangegane verplichtingen</b>		
Planstudiekosten t.b.v. voorkeursbeslissing juni 2010 PHS	14	Kosten gemaakt voor studies t.b.v de voorkeursbeslissing
PHS deel Diezebrug Den Bosch	2	Betreft kosten aan de Diezebrug, die voor PHS aan de orde (zie MIRT projectenboek)
Eerste deel beschikking planuitwerkingsfase PHS (40% van het te verwachten totaal van de gehele planuitwerking)	46	Beschikking eerste deel door IenM voor de jaren 2011 en 2013 (incl doorloop in 2013 en 2014)
Overige kosten IenM	5	Programmakosten, inhuur, organisatie
Korte termijn maatregelen OV SAAL	605	Deel Hoofddorp-Diemen
Planstudiekosten OV SAAL korte termijn	27	Planstudiekosten t.b.v. besluit april 2011
Planstudiekosten middellange termijn en lange termijn OV SAAL tot eind 2012 en overige kosten	13	Betreft diversen onderzoek en projectkosten (excl. RRAAM)

## **Bijlage 2: Indicatieve planning werkpakketten PHS**

Deze indicatieve planning geeft een beeld van de diverse werkpakketten en de doorlooptijden. Deze planning is opgesteld door ProRail op basis van de informatie die beschikbaar was ten tijde van het nemen van de voorkeursbeslissing PHS. Deze (start)planning zal in de periode tot en met 2012 met het nader uitwerken van alle maatregelen aangepast worden aan de beschikbaar komende informatie. De verwachting is dat met het starten van de planologische procedures voor een aantal infrastructuurmaatregelen in 2012 de planning stabielere zal worden. Gezien de omvang van het PHS programma, het open karakter van de planuitwerkingsfase en de strikte financiële kaders zal de planning tot en met de realisatie van de laatste maatregel onderhevig zijn aan bijsturing en optimalisatie.

Productiebetrening PHS

Schets initiele modellering - doorlooptijd obv. financiële gegevens (januari 1

