

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

Voortgangsrapportage nr. 7

Actieplan 'Groei op het spoor' en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Voortgangsrapportage nr. 7

Inhoudsopgave

Inleiding

1. Actieplan 'Groeï op het spoor'

- 1.1 Inleiding
- 1.2 Vervoergroeï 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 6
- 2.3 Stand van zaken planuitwerkingsfase PHS
- 2.4 Maatregelen per corridor en werkpakket PHS
- 2.5 Risico's en onzekerheden
- 2.6 Raakvlakken met andere projecten

3. OV SAAL

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

Bijlage:

- 1. Financieel overzicht PHS en OV SAAL
- 2. Planning diverse onderzoeken Oost-Nederland en kamer moties

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 zevende voortgangsrapportage (VGR-7).

In deze voortgangsrapportage wordt gerapporteerd over de uitvoering van het Nieuwe Actieplan 'Groeï 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. Hierbij wordt ingegaan op de gestarte MER procedures bij PHS en de afspraken tijdens de bestuurlijke conferentie over PHS op 21 november 2011.

OV SAAL maakt zoals aangegeven in de tweede voortgangsrapportage van 14 april 2009 (Kamerstuk 29 984, nr. 175) deel uit van PHS. Over de voortgang van OV SAAL wordt gerapporteerd in hoofdstuk 3. Zoals reeds aangegeven zal gezien de samenhang van PHS en OV SAAL uiteindelijk de projectorganisatie voor OV SAAL worden geïntegreerd in de projectorganisatie voor PHS. Daarom zal in de VGR-8 de indeling van de VGR daarop worden aangepast.

In deze voortgangsrapportage wordt verslag gedaan over de periode 1 oktober 2011 tot 1 april 2012. Alle genoemde bedragen zijn inclusief BTW.

1. Actieplan 'Groeï op het Spoor'

1.1 Inleiding

Het Actieplan 'Groeï op het Spoor' (Actieplan) heeft een looptijd van 2008-2012. Dat betekent dat dit jaar de uitvoering van de maatregelen wordt afgerond. Van een aantal maatregelen is gebleken dat ze niet in 2012 afgerond kunnen worden, en dus door zullen lopen in 2013. Het gaat om de maatregelen 'uitbreiden van P+R voorzieningen', Mobiliteitsvouchers MKB en Spitsmijden OV.

In paragraaf 1.2 wordt de vervoergroeï over het jaar 2011 nader toegelicht. Vervolgens wordt per cluster uit het Nieuwe Actieplan 'Groeï op het spoor' gemeld wat de stand van zaken is.

Bereikte resultaten in deze verslagperiode

Het afgelopen half jaar heeft in het teken gestaan van onder meer de volgende maatregelen. Ingebruikname van de vernieuwde wachtvoorzieningen op station Breukelen; ook op station Wolvega zijn de eerste werkzaamheden opgeleverd. Daarnaast is de 'treintraining senioren' afgerond met een slotevenement. Ook is de looptijd verlengd en het subsidiebudget verhoogd van de 'Voucherregeling Mobiliteitsmanagement werkgevers'. Op de laatste stations van de lijst van 86 stations die zijn genoemd in het Actieplan (I-teams) is de bewegwijzering op orde gebracht. De tijdelijke bewegwijzering op de stations Rotterdam Centraal, Delft, Arnhem, Amsterdam Centraal, Den Haag Centraal en Utrecht is in orde gemaakt. Het aantal uit te geven A2 MinderHinder-passen in Limburg is verhoogd, nadat de passen bijna 'uitverkocht' waren.

1.2 Vervoergroeï 2011

In 2011 heeft NS, in tijden van een lastig economisch klimaat, een totale vervoergroeï gerealiseerd van 2,7% ten opzichte van 2010. Op het hoofdrailnet bedroeg de groeï 2,3% ten opzichte van 2010. De overige 0,4% wordt vooral veroorzaakt door de toename van het gebruik van de Fyra. Verklaring van de groeï is volgens NS onder andere toename van het aantal reizen met de studentenkaart en de introductie van de zes nieuwe abonnementen. Daarnaast wist NS te groeien met meer zakelijke reizigers die profiteren van de NS-Business Card en de vele concepten die NS aanbiedt naast de trein (Greenwheels, OV-fiets, Seats2Meet en Park&Ride).

Vergelijking met het hoofdwegennet

In de Midterm Review is de vergelijking gemaakt met het hoofdwegennet. Aandachtspunten 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 vervoersgroeï betreft, moeten worden gezocht in de verplaatsingsmotieven. De vervoersgroeï op de weg wordt uitgedrukt in aantal afgelegde voertuigkilometers. Op het hoofdwegennet is in 2011 het aantal voertuigkilometers ten opzichte van het aantal in 2010 toegenomen met ongeveer 3,14%¹.

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.

¹ Bron: Bereikbaarheidsmonitor Hoofdwegennet 2011, Rijkswaterstaat.

Stimuleren van initiatieven voor nieuwe vormen van voor- en natransport

Doel van deze maatregel is nieuwe vormen van voor- en natransport te stimuleren door de inzet van een subsidieprogramma, een SBIR (small business innovation research) en een prijsvraag.

Van de 39 subsidieaanvragen is aan 16 projecten subsidie toegekend. De eerste resultaten van deze projecten zijn positief. Diverse uit te testen nieuwe concepten zijn nu zichtbaar op straat, bijvoorbeeld:

- TaxiID: een onafhankelijk netwerk dat, met behulp van een app op de telefoon, het taxiaanbod transparanter en aantrekkelijker maakt. Voor dit concept heeft TaxiID veel publiciteit gekregen en de taxi-innovatieprijs 2011 ontvangen. Bij het netwerk zijn inmiddels bijna 10.000 taxi's aangesloten.
- Callock: een geautomatiseerd verhuur- en parkeersysteem voor fietsen. Dit project draait op diverse locaties in Middelburg en Eindhoven.
- Elektrische OV-fietsen zijn te huur op 10 stations via de OV-fietsformule.

Van alle 16 subsidieprojecten zijn eind dit jaar de resultaten bekend.

De SBIR is een innovatieve manier van aanbesteden om het (midden/klein) bedrijfsleven aan te zetten tot creatieve oplossingen voor een maatschappelijke vraag. In dit geval gaat het om de barrières die een optimaal voor- en natransport tegenhouden. Tien haalbaarheidsstudies zijn afgerond. Hiervan zijn vier projecten geselecteerd voor het uitvoeren van een vervolgonderzoek. Deze vervolgonderzoeken zijn momenteel volop bezig en worden eind 2012 afgerond.

De prijsvraag is in voorbereiding. Deze is gericht op de reizigers zelf: wat maakt voor hen de reis van en naar het station prettiger? De huidige planning is om begin september een uitvraag te doen naar de ideeën en vervolgens in november de prijs uit te reiken. 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. Ook wordt op deze manier inzichtelijk gemaakt waar reizigers behoefte aan hebben.

Veraangename van wachten op stations

De insteek van deze maatregel is dat 25 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. Op ieder station wordt een maatwerk oplossing toegepast. Het eerste station, Breukelen, is inmiddels in gebruik genomen en ook op station Wolvega zijn inmiddels de eerste werkzaamheden opgeleverd. Het merendeel van de overige locaties zal nog dit jaar in uitvoering gaan. Op stations als Koog Zandijk, Almere Buiten, Oldenzaal en Barneveld Centrum wordt voor de uitvoering aansluiting gezocht bij andere lopende projecten, waardoor (een deel van) de werkzaamheden op deze locaties in 2013 worden gestart.

Ook wordt in 2012 een vervolg gegeven aan de pilot met SpoorTV 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. Momenteel is het beeld dat op de perrons van de stations Amsterdam Centraal, Rotterdam Centraal, Utrecht Centraal, Schiphol, Leiden Centraal en Eindhoven Centraal schermen worden geplaatst. Over de programmering zijn afspraken overeengekomen tussen ProRail en NS. Afhankelijk van de aanbestedingsresultaten voor de technische realisatie van het project zal SpoorTV in het vierde kwartaal van 2012 worden uitgerold over de stations. 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.

Verbeteren van transfervoorzieningen

Binnen deze maatregel worden de in gang gezette aanpassingen aan de transfervoorzieningen op de stations van Hilversum, Zwolle en Amsterdam Zuid voortgezet en afgerond.

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 vindt een perronverlenging plaats. In 2011 is reeds gestart met de realisatie en oplevering vindt naar verwachting eind 2012 plaats. Uitvoering van de werkzaamheden vindt plaats binnen het project OV SAAL; een verbreding van perrons is geen deel van dit project, zoals per abuis in de VGR-6 is aangegeven.

Ook wordt, mede dankzij het Actieplan, de voetgangerstunnel van station Zwolle verbreed van 5 meter naar 17 meter. In verband met nieuwe aanbestedingen in het kader van budget- en risicobeheersing binnen het project ZwolleSpoort zal deze tunnel niet, zoals in de vorige rapportage gemeld, medio 2012 gereed zijn. De bestaande tijdelijke traverse zal daardoor langer in stand blijven.

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. De ondergrens is inmiddels behaald: over de aanleg van circa 7.800 plaatsen is een positief besluit genomen. De verwachting is dat dit jaar over nog eens circa 4.000 P+R plaatsen (maaiveld en gebouwde voorziening) besloten kan worden. De meeste 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

Met deze maatregel wordt de groeiende vraag naar onbewaakte fietsenstallingen gefaciliteerd. 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 299.150 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

Doelstelling van deze maatregel is de statische reisinformatie op 86 stations op orde te brengen. Daarnaast is er ook aandacht voor de grote stations die in verbouwing zijn.

De verbeteringen op de eerste 50 stations zijn inmiddels uitgevoerd door ProRail. De uitvoering van de 36 extra stations is ook gereed, met uitzondering van vier monumentale stations. Hier zal de bewegwijzering gereed zijn in het tweede kwartaal van 2012.

De tijdelijke bewegwijzering op de stations Rotterdam Centraal, Delft, Arnhem, Amsterdam Centraal, Den Haag Centraal en Utrecht is ook in orde gemaakt. Op deze manier kunnen de reizigers tijdens de verbouwing hun weg vinden op het station. De verbouwwerkzaamheden op station Breda starten pas aan het einde van de Actieplanperiode, de tijdelijke bewijzering op dat station wordt daardoor niet vanuit het Actieplan uitgevoerd maar door de projectorganisatie zelf opgepakt.

In aanvulling op de bewegwijzeringborden worden een aantal grote stations gedurende de verbouwwerkzaamheden voorzien van aanvullende dynamische reisinformatie. Den Haag Centraal is inmiddels voorzien van deze informatie. Op de stations Utrecht Centraal, Amsterdam Centraal, Rotterdam Centraal en Delft zullen de informatieschermen in het tweede kwartaal 2012 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.

In de vorige voortgangsrapportage werd gemeld dat de bereidheid van regionale overheden om financieel bij te dragen aan de plaatsing van de informatiepanelen op hun bus/tramstations lager was dan oorspronkelijk ingeschat. Hierdoor zullen uiteindelijk in totaal 22 panelen worden geplaatst op 19 stations in de Zuidvleugel, Gelderland en bij de stations Enschede, Almelo, Den Bosch, Tilburg en Breda. Plaatsing van de panelen vindt plaats in het vierde kwartaal van dit jaar. Voor station Breda geldt dat plaatsing van de panelen pas plaatsvindt na oplevering van het verbouwde station.

Treintraining senioren 'Ik Spoor'

Met deze training worden senioren door andere senioren, de treinambassadeurs, getraind in het gebruik van de trein. In de workshop voor personen van 55 jaar en ouder 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.

Dit project is in december 2011 beëindigd. De 57 ambassadeurs hebben samen ruim 400 workshops en 22 beurzen uitgevoerd. Hierdoor zijn maar liefst 50.877 senioren bereikt. Hiermee is de doelstelling van deze maatregel, het bereiken van 50.000 55-plussers, bereikt.

1.5 Cluster 3 Treinaanbod

Treinaanbod vergroten

De ambitie vanuit het Actieplan is vervoerders te stimuleren om hun treinaanbod structureel verder uit te breiden of andere maatregelen te treffen die extra treinaanbod mogelijk maken.

Met verschillende decentrale overheden en NS is gekeken of uitbreiding van treinaanbod gerealiseerd kan worden. Dit heeft geleid tot een rijksbijdrage voor een aantal treindiensten, zoals aangegeven in de VGR-6 (paragraaf 1.5).

Een van die bijdragen is verstrekt ten behoeve van de aanpassing van de infrastructuur gericht op de stoomtrein van Friesland. In de verslagperiode is gebleken dat de stichting die de stoomtrein beheert en zou gaan exploiteren eind 2011 failliet is verklaard. Overleg tussen de curator, betrokken gemeente en provincies heeft erin geresulteerd dat een onderzoek gestart zal worden of alsnog op één of andere manier een stoomtreinconcept in Zuidwest Friesland haalbaar is. Medio 2012 zullen partijen de huidige situatie opnieuw bezien.

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.

In de vorige voortgangsrapportage werd al gemeld dat Arriva internet heeft gerealiseerd in alle treinen op de treindienst Dordrecht-Geldermalsen. Voor NS geldt dat medio maart 2012 ruim 41% van de intercitytreinen zijn voorzien van internet. In het derde kwartaal 2011 is de inbouw van internet in de enkeldekkers voltooid. Voor de inbouw in de dubbeldekkers is eerst uitvoerig getest en worden inmiddels per maand tien treinen met internet opgeleverd. Volgens de huidige planning zal eind 2013 in alle Intercity's van NS internet beschikbaar zijn. De uitrol loopt op schema.

1.6 Cluster 4 Kaartjes en kennismaking

Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen

Met deze maatregel wordt getracht afgestudeerden te behouden voor het reizen per trein. Bij inlevering van hun OV-studentenkaart kunnen zij een gratis voordelenkaart aanvragen. De ex-

studenten ontvangen bij hun gratis voordeelurenkaart ook twee gratis dagdalkaartjes, twee kaartjes om gratis een OV-fiets te huren en een Q-park aanbod.

Tot en met december 2011 hebben ongeveer 107.190 ex-studenten de gratis voordeelurenkaart aangevraagd. In 2011 zijn 30% meer aanvragen ingediend dan in 2010. Het beoogde resultaat zoals genoemd in het Actieplan, maximaal 609.000 ex-studenten, zal desondanks niet meer kunnen worden bereikt. De bijdrage van het Actieplan voor dit aanbod aan ex-studenten loopt tot oktober van dit jaar.

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. De A2MinderHinder-pas die in Limburg wordt ingezet is een succes te noemen. Het aantal uit te geven passen is in overleg met NS inmiddels verhoogd, nadat de passen bijna 'uitverkocht' waren. Er zijn nu circa 440 gebruikers van de pas. Zij gebruiken de pas gemiddeld vier keer per week voor hun woon-werkverkeer. De tevredenheid over het aanbod en het gebruik wordt door de gebruiker beoordeeld met een 8. Eind augustus zullen naar verwachting de wegwerkzaamheden zijn afgerond.

Eind 2011 is er een evaluatieonderzoek onder oud-pashouders gedaan. Hieruit blijkt dat de beoogde doelgroep van 'dagelijkse filerijders' wordt bereikt. Ook laat het onderzoek zien dat deze groep door dit aanbod vaker met het OV - en dan met name de trein - is gaan reizen. De belangrijkste reden om gebruik te maken van het aanbod, zijn -naast het kostenvoordeel en de reistijd- ook de mogelijkheid om onderweg te werken en het gemak van één pas aangeboden te krijgen om van huis naar werk te komen. De belangrijkste argumenten die tegen het gebruik van het openbaar vervoer gebruikt worden zijn de reistijd en de kosten.

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

De ambitie vanuit het Actieplan is om (nog) meer zicht te krijgen in de beweegredenen van reizigers wat betreft het gespreid reizen in de tijd.

Begin 2012 is de uitvoering van het project Spitsmijden in het OV formeel gestart. Hiervoor is vanuit het Actieplan € 2 miljoen beschikbaar gesteld. Afspraken over de samenwerking tussen vervoerders (NS, Veolia en Syntus), regionale overheden en het ministerie zijn vastgelegd in een Intentieverklaring. In april tot juni 2012 vindt de werving van deelnemers plaats en eind augustus 2012 (na de schoolvakanties) wordt gestart met de periode waarin deelnemers worden beloond voor het mijden van de spits. De regio's waarin het praktijkexperiment zal plaatsvinden zijn Stedendriehoek, Arnhem-Nijmegen, Maastricht, Metropoolregio Amsterdam en de provincie Overijssel. De Vrije Universiteit Amsterdam voert het wetenschappelijk onderzoek tijdens het experiment uit. De onderzoeksresultaten zullen uiterlijk in juni 2013 beschikbaar komen.

Mobiliteitsmanagement werkgevers (Mobiliteitsscans uitvoeren bij MKB bedrijven)

Doel van deze maatregel is om samen met werkgevers uit het MKB actief op zoek te gaan naar mogelijkheden om mobiliteit beter te spreiden. Hiertoe is het subsidieprogramma 'Voucherregeling Mobiliteitsmanagement werkgevers' opgezet. Van de mogelijkheden die het subsidieprogramma biedt wordt goed gebruik gemaakt. Na een gezamenlijke evaluatie van het Actieplan, het Programma Beter Benutten en het Platform Slim Werken Slim Reizen is besloten het subsidieprogramma voort te zetten tot eind december 2012 en is het budget opgehoogd van € 5,5 miljoen naar € 8 miljoen.

2. 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 zesde voortgangsrapportage van 10 oktober 2011 (zie kamerstuk nr 32 404, nr.55) in het programma is geboekt.

Deze rapportage heeft nagenoeg dezelfde opzet als de vorige rapportage. In deze voortgangsrapportage wordt verslag gedaan over de periode 1 oktober 2011 tot 1 april 2012.

De nadruk ligt op de planuitwerkingsfase van PHS, de aanpak van de m.e.r.-studie in Oost-Nederland alsmede de gemaakte afspraken in de bestuurlijke conferentie over PHS op 21 november 2011. De aanpak van de moties over de voorkeursbeslissing is in de voorgaande VGR-5 en VGR-6 uitgebreid beschreven. In deze VGR-7 wordt dan ook ingegaan op de voortgang sindsdien.

In het parlementair onderzoek van de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor van 16 februari 2012 ("Wissel op de toekomst", kamerstuk nr 32 707, nr 9) komt ook PHS aan de orde. In de kabinetsreactie op de adviezen van de commissie Kuiken, zal ook in worden gegaan op de conclusies en aanbevelingen die relevant zijn voor PHS.

Bereikte resultaten in deze verslagperiode

Wat betreft PHS heeft de afgelopen verslagperiode in het teken gestaan van het publiceren van twee ontwerp notities Reikwijdte en Detailniveau (Rijswijk-Delft Zuid en goederenrouting Oost-Nederland). In alle PHS corridors is de verdere uitwerking van maatregelen door ProRail gestart en zijn de diverse deelstudies ten aanzien van de goederenrouting in volle gang. Eind november 2011 is een landelijke PHS conferentie geweest van IenM met alle betrokken gemeenten, stadsregio's en provincies. Tevens is een besluit genomen over de treinbediening Utrecht-Arnhem die gebruikt wordt voor de planuitwerking. De voorbereidingen voor de MER Meteren-Boxtel zijn gestart met onder andere een uitgebreid traject van burgerparticipatie. ProRail en IenM hebben informatieavonden georganiseerd in Oost-Nederland en Zuid-Nederland over de betrokken goederenrouting. Tevens is veel werk verzet aan een integrale analyse Amsterdam Centraal en wordt doorstroomstation Utrecht voorbereid voor een beschikkingsaanvraag. In deze periode is al wel € 4 miljoen beschikt voor voorinvesteringen voor het doorstroomstation Utrecht.

2.2 Stand van zaken sinds VGR 6

In de VGR-6 is ingegaan op de kamerbehandeling van PHS (paragraaf 2.2) en de plannen van aanpak. Ook is aangegeven dat medio 2012 de resultaten van de deelonderzoeken over de goederenrouting in Oost-Nederland beschikbaar komen.

Verder is aangegeven dat er in de begroting 2012 een taakstelling van € 194 miljoen is opgenomen, als gevolg van vereenvoudiging van het omgevingsrecht, meer gebruik maken van PPS en minder bovenwettelijke inpassing. Hiermee is het totale taakstellende budget voor PHS en OV SAAL € 4,4 miljard. Het is de intentie van het kabinet dat de taakstelling niet ten koste gaat van de ambities rond PHS. Voor OV SAAL is een taakstelling van € 45 miljoen opgenomen, het resterende budget maakt beide varianten voor OV SAAL voor de middellange termijn mogelijk (zie OV SAAL hoofdstuk 3). Door te zoeken naar nog effectievere maatregelen en het nagaan van 85% oplossingen per maatregel worden besparingen gezocht. Ook de benadering van robuust spoor zal daarbij worden betrokken.

Het beschikbare budget voor PHS is in de begroting 2012: € 2,841 miljard (incl. btw prijspeil 2011, excl. OV SAAL). Indien OV SAAL wordt meegerekend dan is het taakstellend budget ca € 4,4 miljard (incl. btw).

Bijlage 1 geeft een beeld van de financiële stand van zaken van PHS en OV SAAL.

In de verslagperiode zijn uitgaven gedaan voor de planuitwerkingsfase door ProRail. Tevens is een beschikking door IenM aan ProRail afgegeven voor voorbereidingskosten voor het doorstroomstation Utrecht van bijna € 4 miljoen.

Voor alle maatregelen geldt een stringente procedure rond wijzigingen van scope, tijd en budget.

Consultatie en participatie van regionale en lokale overheden

De opzet van het overleg tijdens de planuitwerkingsfase met betrokken regionale en lokale overheden is in de voorgaande VGR-6 toegelicht. Met diverse regionale overheden is bestuurlijk overleg geweest over onderdelen van PHS. De volgende bestuurlijke overleggen zijn de afgelopen periode gevoerd:

- Bestuurlijk overleg met gemeenten, provincie en stadsregio voor het traject Alkmaar-Amsterdam op 6 oktober 2011 (ter voorbereiding op de bestuurlijke conferentie PHS van 21 november 2011).
- Bestuurlijk overleg op 13 oktober 2011 van IenM en ProRail met de gemeente Amsterdam over de aanpak en voortgang van het PHS onderzoek in en rond Amsterdam.
- Bestuurlijk overleg op 10 november en 19 december 2011 van IenM en ProRail met gemeenten Vught, Den Bosch en provincie Noord Brabant over aanpak en participatie t.b.v. de MER Meteren-Boxtel.
- Bestuurlijk overleg over de treinbediening Utrecht-Arnhem op 14 november 2011 met gemeenten, beide provincies, regio Utrecht en Stadsregio Arnhem Nijmegen, eveneens ter voorbereiding op de bestuurlijke conferentie.
- PHS is aan de orde geweest in de Bestuurlijke overleggen in het kader van het MIRT eind 2011; zie hiervoor de afspraken die aan de Tweede Kamer zijn gemeld (33 000 A, nr. 20).
- Bestuurlijk overleg Mobiliteit (met Stadsregio Arnhem Nijmegen) over het traject Elst-Arnhem op 9 februari 2012.
- Bestuurlijk overleg Spoorzone Ede met NS, ProRail, Veluwe Poort, gemeente Ede, Provincie Gelderland en IenM op 21 maart 2012.
- Aparte bestuurlijke overleggen met de provincies Gelderland en Overijssel, met de Stadsregio Twente en met elke betrokken gemeente over de aanpak van PHS in Oost-Nederland gedurende de hele verslagperiode.

Alle langs de verschillende PHS spoorlijnen gelegen regionale en lokale overheden zijn betrokken bij de planuitwerkingsfase van PHS. In de verslagperiode zijn ambtelijke voorbereidende overleggen geweest ter voorbereiding van de genoemde bestuurlijke overleggen. In de verslagperiode zijn corridoroverleggen geweest in maart 2012 en is met diverse gemeenten ambtelijk gesproken.

In de genoemde bestuurlijke en ambtelijke 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. Dit is onder meer wat betreft overwegen in de bestuurlijke conferentie aan de orde geweest.

Bestuurlijke conferentie PHS

Op 21 november 2011 is een landelijke conferentie gehouden, zoals afgesproken tijdens de MIRT overleggen in het voorjaar 2011. Alle bij PHS betrokken regionale en lokale bestuurders zijn hiervoor door IenM uitgenodigd en op een enkele uitzondering na aanwezig geweest.

Tijdens deze conferentie zijn zowel onderwerpen voor het gehele programma als onderwerpen per corridor aan de orde geweest. Naast een plenair deel hebben tijdens de conferentie diverse bestuurlijke overleggen van de Minister met de betrokken bestuurders per corridor plaatsgevonden.

Wat betreft het programma zijn afspraken gemaakt op het gebied van samenhang van het programma, voldoende oog voor de leefbaarheid, een gezamenlijke aanpak met goede en tijdige communicatie met de omgeving alsmede een nader bestuurlijk overleg met het oog op het nader politiek bestuurlijke besluit medio 2012. Tevens is afgesproken dat, als er binnen het huidige budget voor overwegen financiële middelen resteren, IenM bekijkt of deze voor de landelijke overwegproblematiek kunnen worden ingezet. IenM zal met de regio's en ProRail mogelijkheden voor creatieve financiering bezien.

Voortgang planuitwerkingsfase in 2011

Aan ProRail is in augustus 2011 de financiële beschikking verleend voor de eerste fase van de planuitwerkingen die in 2011 en 2012 starten (en deels doorlopen in 2013 en 2014). Hiermee is in de eerste fase een budget van € 54 miljoen (incl. btw) 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. De fietsenstallingen worden zoals aangegeven in de VGR-6 apart uitgewerkt via het actieplan fietsparkeren (zie ook paragraaf 2.4.8) en vallen buiten de genoemde beschikking aan ProRail.

In 2011 is door ProRail bijna € 11 miljoen uitgegeven aan PHS planstudiekosten (organisatie, personeel ProRail en uitgezette studies). De door ProRail in 2011 gedane uitgaven zijn lager dan de uitgavenplanning die was voorzien bij de beschikking (€ 15 miljoen in 2011). Reden van de geringere uitgave in 2011 is dat de personele inzet bij ProRail in 2011 nog niet op volle sterkte is gebracht en een deel van de voorziene uitgaven daarom doorschuift naar 2012.

Uitgangspunt bij de programmering in de begroting 2011 was dat na de voorkeursbeslissing van juni 2010 direct met de planuitwerkingsfase kon worden gestart. Na de voorkeursbeslissing heeft de Kamerbehandeling van PHS eind 2010 plaatsgevonden. Daarna is door ProRail in overleg met IenM direct gestart met de planuitwerkingsfase van PHS. Er bleek meer tijd nodig voor afspraken over onderwerpen als organisatie, communicatie, verantwoording en de aanpak van de diverse corridors gezien de samenhang daartussen.

De lagere uitgaven in 2011 zijn nog niet van invloed op de opleverdatum van PHS maatregelen, maar ProRail geeft aan dat de marges wel smaller worden om tijdig de infrastructuur gereed te hebben. Er is dan ook geen sprake van een latere start van projecten.

2.3 Stand van zaken planuitwerkingsfase PHS

De vervoersdoelen van PHS worden mogelijk gemaakt door het uitvoeren van infrastructurele en overige maatregelen. De voortgang van deze maatregelen wordt in 2.4 aangegeven.

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 maatregelen om te komen tot een toename van de betrouwbaarheid van het spoornetwerk onder de noemer "robuust spoor". Deze benadering zal worden betrokken bij de concrete uitwerking van maatregelen die nodig zijn voor PHS. Bij de uitwerking van robuust spoor door NS en ProRail is het treinproduct in de voorkeursbeslissing (reizigerscorridors 6/6 en de gekozen goederenrouting) leidend. Daarbinnen zijn er echter nog keuzes mogelijk in de uitwerking van de maatregelen.

Sinds eind 2011 is IenM met de spoorsector aan het bezien welke gevolgen de benadering van robuust spoor heeft voor de individuele maatregelen van PHS; dit komt onder meer aan de orde in de integrale capaciteitsanalyse voor Amsterdam centraal, de uitwerking van de diverse maatregelen alsmede de filosofie en maatregelen binnen PHS op het gebied van be- en bijsturing (zie paragraaf 2.4.8).

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) De planuitwerking heeft geresulteerd in een aantal varianten die worden besproken met de gemeente Uitgeest. Er is een nauwe samenhang met de oplossingsrichtingen voor Amsterdam Centraal.
- b) In de voorkeursbeslissing PHS is voor de verbindingsboog Aziëhaven een stelpost opgenomen. In overleg met de gemeente Amsterdam, waarbij o.a. ook naar inpassing wordt gekeken, zijn een aantal varianten in onderzoek.
- 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. Door middel van burgerparticipatie zijn in eerste instantie 18 varianten geïnventariseerd die op een groot aantal aspecten onderling zijn vergeleken. In een brede bijeenkomst van gemeenteraad en burgers is het aantal varianten teruggebracht tot zeven. In de komende periode (tot mei 2012) wordt toegewerkt naar maximaal 2 voorkeursvarianten waarover de gemeenteraad dan kan besluiten (inclusief financiën).

2.4.2. Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven

Belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

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

Het project "Doorstroomstation Utrecht" (DSSU) 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) De integrale capaciteitsanalyse voor Amsterdam Centraal heeft nog geen oplossing opgeleverd. De problematiek in Amsterdam blijkt complexer dan tot nu toe gedacht en oplossingen voldoen nog niet aan de randvoorwaarden t.a.v. scope en budget. Verder blijkt dat de problematiek breder is dan PHS alleen. De analyse wordt voortgezet waarbij wordt gekeken naar verdergaande efficiency en synergie in overleg met vervoerders en regio. Door deze vertraging kon nog geen besluit worden genomen over de vrije kruising Transformatorweg.
- b) De analyse van seinoptimalisatie tussen Amsterdam Centraal en Bijlmer is afgerond en heeft een effectieve oplossing binnen budget opgeleverd.
- c) De planuitwerking van seinoptimalisatie Breukelen is gaande.
- d) De overige seinoptimalisaties tussen Utrecht en Den Bosch worden in samenhang uitgewerkt zodat een optimale integrale oplossing gerealiseerd kan worden.
- e) De locatiestudie voor het inhaalspoor te Geldermalsen is gaande. Er lijken mogelijkheden voor kostenbesparing aanwezig.
- f) De aspectenstudies naar transfer en opstel terreinen die relevant zijn voor deze corridor zijn nog gaande.

IenM streeft er naar zo spoedig mogelijk te komen over besluiten t.a.v. de seinoptimalisaties, zoals aangekondigd in de brief over Beter Benutten (kamerstuk 32500 A, nr 81).

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
- Rhenen extra perronspoor (nieuw t.o.v. voorkeursbeslissing)*
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen

* Dit project is onderdeel van dit werkpakket gezien het inmiddels genomen besluit van de Minister omtrent de treinbediening op dit traject (zie ad a). Voor de maatregelen Driebergen/Zeist keerspoor zijperron Ede Wageningen extra zijperron geldt dat deze horen bij deze treinbediening; dit was ten tijde van de voorkeursbeslissing in juni 2010 nog niet definitief bepaald.

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

- a) In de voorkeursbeslissing PHS is de exacte treinbediening op de corridor Utrecht-Arnhem nog opengelaten. Tijdens de bestuurlijke conferentie van PHS op 21 november 2011 is door de gezamenlijke decentrale overheden een meerderheidsadvies gepresenteerd met betrekking tot de treinbediening. De minister heeft op 23 januari 2012 een besluit genomen over de exacte treinbediening. Ter planuitwerking op dit deel van de corridor zal de zogenaamde B2 variant voor de lijnvoering 'Maatwerk 6/6' worden gehanteerd, in lijn met het meerderheidsadvies. Het betreft een 6/6 bediening zonder IC-stops op de stations Driebergen/Zeist en Veenendaal de Klomp. Van de 6 Sprinters per uur rijden er vanuit Breukelen/Utrecht 3 Sprinters per uur naar Ede/Wageningen en 3 Sprinters per uur naar Rhenen. De minister heeft haar besluit voor de B2-variant gekoppeld aan de bereidheid van de regio om in overleg met NS tot afspraken te komen over de financiering van de onrendabele exploitatie als dat nodig mocht blijken. ProRail is in opdracht van IenM inmiddels gestart met de planuitwerking van de PHS-maatregelen 'Keerspoor Driebergen/Zeist' en 'Extra zijperron Ede/Wageningen' (zie onder b). Daarnaast blijkt in de B2-variant een extra perronspoor in Rhenen noodzakelijk (€ 6 mln), wat niet in de voorkeursbeslissing is opgenomen. De minister heeft in haar besluit voor de B2-variant dan ook gekoppeld aan de bereidheid tot medefinanciering door de regio. Om vertraging te voorkomen is ProRail gevraagd te starten met de uitwerking van het extra perronspoor Rhenen.
- b) Het bovenstaande besluit betekent ook dat ProRail is gestart met de planuitwerking van de maatregelen 'Keerspoor Driebergen/Zeist' en 'Extra zijperron Ede/Wageningen'. Beide maatregelen zijn ondergebracht in bestaande projecten. Voor het 'Keerspoor Driebergen/Zeist' geldt dat de maatregel wordt uitgewerkt binnen het MIRT-project 'Traject-Oost, stationsproject Driebergen-Zeist'. Voor het 'Extra zijperron Ede/Wageningen' geldt dat de maatregel wordt uitgewerkt binnen het project Spoorzone Ede. Voor beide geldt dat op deze wijze synergie-effecten worden bereikt.
- c) ProRail is voortgegaan met de uitwerking van de maatregelen en het ontwerp voor het Doorstroomstation Utrecht. Het is de bedoeling dat ProRail eind 2012 een beschikkingaanvraag indient voor dit belangrijke project, ook van belang voor de betrouwbaarheid van dit centrale knooppunt in het netwerk (zoals aangegeven in de brief over het winterweer (kamerstuk 29984 nr 284)). Onderzoek om te komen tot versnelling van DSSU is aangekondigd in de brief over Beter Benutten (kamerstuk 32500 A, nr 81).
- d) In overleg met de gemeente Overbetuwe is gestart met de planuitwerking van de vrije kruising Elst. Op basis van een aantal overleggen zijn met name de omgevingseisen geïnventariseerd evenals plannen waarmee rekening moet worden gehouden. Bij de variantenstudie wordt onder andere een fly-over en een dive-under meegenomen.
- e) Voor emplacement Nijmegen is gestart met de planuitwerking van de maatregelen op het emplacement en is toegewerkt naar een tweetal alternatieven (extra perron of

verbreden/verlengen huidig eilandperron). De uiteindelijke keuze (voorkeursalternatief) zal verder worden uitgewerkt.

- f) Met de gemeente Veenendaal is de uitwerking opgepakt van de aanpak van de overweg 'Nieuweweg-Noord/Klompersteeg'. In een aantal overleggen zijn de van belang zijnde ontwikkelingen in kaart gebracht. Deze overweg is expliciet benoemd in de voorkeursbeslissing PHS. In eerder onderzoek is reeds een voorkeurslocatie genoemd voor een onderdoorgang, die nu eerst bestuurlijk moet worden gehard. Daarna start door middel van een variantenstudie de uitwerking van een voorkeursvariant. Bij de uitwerking zijn de Provincies Gelderland en Utrecht evenals de gemeenten Veenendaal, Ede en Renswoude betrokken.

2.4.4. Reizigerscorridor Den Haag – Rotterdam - Breda

Belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

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

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

- a) Tijdens de bestuurlijke conferentie op 21 november is afgesproken zo spoedig mogelijk te starten met de tracé- en m.e.r.-procedure voor de viersporigheid Rijswijk-Delft Zuid, zodat bij een positief realisatiebesluit de spooruitbreiding aansluitend kan worden gebouwd op de bouw van de spoortunnel in Delft. In december 2011 is een Aanvangsbeslissing voor de tracéwetprocedure genomen en in het kader van het op te stellen MER de ontwerpnotitie Reikwijdte en Detailniveau voor het project Rijswijk-Delft Zuid gepubliceerd. In januari 2012 zijn 2 inloopavonden door ProRail en IenM gehouden in Delft en Rijswijk.
- b) Op basis van de binnengekomen zienswijzen en het advies van de CieMER is een nota van beantwoording opgesteld en zal de definitieve notitie Reikwijdte en Detailniveau na ondertekening door de minister in april worden uitgebracht.
- c) Tijdens de bestuurlijke conferentie op 21 november 2011 is afgesproken dat – hoewel dit buiten PHS valt - de regionale partijen en IenM feiten en cijfers naast elkaar leggen over de wensen van de regio t.a.v. de treinbediening Rotterdam-Dordrecht-Breda als de 4 Intercity's tussen de Brabantse Stedenrij en Rotterdam via de HSL-Zuid rijden en daardoor de huidige Intercity's tussen Den Haag en Venlo in de werkhypothese van PHS niet meer over Dordrecht rijden. Hierover zijn met de regio en de spoorsector gesprekken gevoerd; deze zullen worden gecontinueerd. Spoorsector en regio zijn eveneens in gesprek over de IC-status van stations in de Zuidvleugel.

2.4.5. Reizigerscorridor Breda - Eindhoven

Belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Tilburg 4^e 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) Tijdens de bestuurlijke conferentie op 21 november 2011 is afgesproken dat – hoewel dit buiten PHS valt - de regionale partijen en IenM feiten en cijfers naast elkaar leggen over de wensen van de regio t.a.v. de treinbediening Rotterdam-Dordrecht-Breda als de 4 Intercity's tussen de Brabantse Stedenrij en Rotterdam via de HSL-Zuid rijden en daardoor de huidige IC's tussen den Haag en Venlo in de werkhypothese van PHS niet meer over Dordrecht rijden. Hierover zijn met de regio en de spoorsector gesprekken gevoerd; deze zullen worden gecontinueerd.
- b) Op verzoek van gemeente Tilburg wordt gesproken over de mogelijkheid van voorfinanciering vanuit PHS om bij de bouw van het stationsproject van Tilburg waar nodig of wenselijk met de invoering van PHS rekening te houden.

- c) In overleg met gemeente Eindhoven wordt gekeken naar geschikte locaties voor extra opstelcapaciteit in Eindhoven. Gesprekken daarover worden gecontinueerd.
- d) Met Boxtel en Provincie Noord-Brabant worden gesprekken gevoerd en workshops gehouden aangaande de overweg Tongersestraat.

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) Besloten is tijdens de bestuurlijke conferentie op 21 november 2011 om de infrastructurele maatregelen in Meteren en Vught onder te brengen in 1 Tracébesluit Meteren-Boxtel en daarvoor een MER uit te voeren.
- b) Er is een participatieplan opgesteld door ProRail en besproken met de betrokken gemeenten.
- c) Er is een eerste concept-ontwerp van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Meteren-Boxtel opgesteld en besproken met gemeenten. Verder is er een vijftal informatie avonden voor burgers gerealiseerd in de betrokken gemeenten tussen Meteren en Boxtel. Omwonenden maken zich zorgen over mogelijke toename van o.a. geluid en dichtligtijden van spoorbomen. Met name in Vught leven veel zorgen en was de opkomst zeer hoog.
- d) ProRail heeft infravarianten ontwikkeld voor de Zuidwestboog Meteren en de Vrije kruising Vught. Deze varianten zijn besproken met de betrokken gemeenten. Er is een serie workshops gestart waarin de varianten worden besproken met bewoners en zij de gelegenheid krijgen om zelf varianten te ontwikkelen en in te brengen. De resultaten zullen worden benut voor de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Daarin wordt beschreven welke varianten worden onderzocht in de MER.
- e) In het bestuurlijk overleg van 21 november 2011 is door de minister vastgesteld dat er samenhang is met de N65. Daarom zal er gekeken worden naar cumulatie van geluid ter hoogte van de kruising van N65 en het spoor in Vught.
- f) Voorts heeft de minister toegezegd dat in overleg gekeken zal worden naar de meest optimale locatie van nieuwe ongelijkvloers overwegen in Vught in het kader van PHS. Daartoe voert Vught in samenwerking met ProRail een studie uit naar gewenste verkeerscirculatie mede in samenhang met de N65.

2.4.7. Routing goederenvervoer Oost-Nederland

Belangrijkste PHS-maatregelen voor deze goederenrouting zijn:

- Passage Zutphen-Hengelo*
- Zutphen aanpassen emplacement en extra perron
- Zutphen aanpassen bediening brug
- Arnhem aanleg vrije kruising Velperbroek
- Geluid, externe veiligheid, trillingen, opstellen materieel

*: 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. In een m.e.r.-procedure worden vier alternatieve routes tussen Zutphen en Hengelo nader uitgewerkt en op hun milieu-effecten vergeleken.

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

- a) December 2011 is de ontwerpnotitie Reikwijdte en Detailniveau voor de m.e.r.-procedure over de goederenrouting Oost-Nederland gepubliceerd. In totaal zijn 11 inloopavonden gehouden in de periode februari-maart 2012; omdat tijdens de zeer druk bezochte eerste inloopavond in Bathmen niet iedereen te woord gestaan kon worden is daar nog een tweede inloopavond gehouden (zie Aanhangsel van de Handelingen, nr. 1820). In totaal hebben de medewerkers

van IenM en ProRail tijdens deze inloopavonden ruim 3100 mensen van informatie voorzien. De vele ontvangen zienswijzen over de ontwerpnotitie Reikwijdte en Detailniveau worden verwerkt in een reactieboek; dat zal tegelijk met de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MER gepubliceerd worden. Ook het advies van de Commissie MER wordt wat betreft inhoudelijke adviezen meegenomen in de definitieve Notitie reikwijdte en detailniveau; zoals aangegeven in antwoord op Kamervragen houdt IenM vast aan de parallelschakeling van enerzijds de noodzaakonderzoeken en anderzijds het m.e.r.-onderzoek (zie bijlage 2).

- b) Tijdens de inloopavonden kwam nadrukkelijk naar voren dat bewoners maatregelen willen op het gebied van geluid, trillingen, het voorkómen van langdurig gesloten overwegen, goederentreinen in de nacht en wordt gewezen op verwachte daling van de waarde van woningen. Ook zijn er veel vragen over de mogelijkheden om de binnenvaart en de Betuweroute meer te gebruiken.
- c) Met de regionale overheden zijn de eerste resultaten besproken van de goederenstudies: "lange termijnperspectief railgoederenvervoer", "meer inzetten op de binnenvaart" en "actualisering van de Noordtak studie uit 1998". Ook is intensief overlegd over meer gebruik van de spoorroute via de Betuweroute en Zevenaar/grens. Van deze studies ligt de voortgang op schema, zodat de resultaten daarvan volgens planning medio 2012 in samenhang kunnen worden gezien.

Op basis van de resultaten van de lopende studies zal medio 2012 een samenhangende beslissing worden genomen over de goederenroutering door Oost-Nederland; zoals bekend is in de opzet van het m.e.r.-onderzoek (vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MER) rekening gehouden met verschillende mogelijke uitkomsten van die beslissing. Het borgen van de samenhang is in de bestuurlijke conferentie van 21 november 2011 met de betrokken bestuurders afgesproken.

De besluitvorming is gepland medio 2012 na bestuurlijk overleg met de regio. Die beslissing door de minister van IenM zal aansluitend aan de Tweede Kamer worden bericht. Een beslissing over de routevariant Zutphen-Hengelo is dan nog niet mogelijk. Wel kan medio 2012 op basis van de door de Tweede Kamer gevraagde studies de MER op maat gesneden worden voortgezet, zonder tijdsverlies. Pas medio 2013 is besluitvorming n.a.v. het MER 1^e fase aan de orde: na inspraak en advisering kiest de minister van IenM de routevariant tussen Zutphen en Hengelo. Deze beslissing kan pas genomen worden als het Milieu Effecten Rapport (MER) beschikbaar is en daarover inspraak en advisering heeft plaatsgevonden.

Zoals aangegeven in antwoord op kamervragen over het advies van CieMER ten aanzien de goederenroutering Oost-Nederland, zal IenM blijven werken met het parallel uitvoeren van de diverse studies. Het volgtijdelijk uitvoeren van deze studies (zoals geadviseerd door de CieMER) betekent vertraging en onnodig verlengen van de periode van onzekerheid voor de bewoners langs de betreffende spoorlijnen. Het is ook niet nodig aangezien er in de opzet van het m.e.r.-onderzoek rekening mee is gehouden dat er tegelijkertijd nog andere studies plaatsvinden. Zie bijlage 2.

Het gebruik van de Betuweroute is in 2011 met 30% toegenomen ten opzichte van 2010. In 2011 reden er in totaal ruim 23.000 treinen op dit deel van de Betuweroute. De Betuweroute is gedurende het derde kwartaal minder gebruikt door onder meer geplande werkzaamheden in Duitsland. In 2011 is het aandeel goederenvervoer via de Betuweroute en de grens bij Zevenaar 74% (in plaats van 70% in 2010).

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 e.d. In de voorkeursbeslissing PHS is voor dergelijke maatregelen circa de helft van het totale budget voor PHS nodig.

Een deel van deze maatregelen is onderdeel van de genoemde werkpakketten per corridor. Een deel van de maatregelen is noodzakelijk om bij hogere treinfrequenties het systeem betrouwbaar en zo veel mogelijk storingsvrij te laten functioneren, zoals maatregelen voor onderhoud, be- en bijsturing en tractie en energievoorzieningen. Deze maatregelen worden uitgewerkt in het werkpakket overige maatregelen.

In de verslagperiode zijn voor de overige maatregelen de volgende zaken opgepakt, die hieronder zijn toegelicht.

Aanpak fietsenstallingen via actieplan fietsparkeren

Voor de aanpak van tekorten aan stallingscapaciteit op PHS- en OV SAAL-stations is € 107 miljoen beschikbaar: € 96 miljoen voor PHS en € 11 miljoen voor OV SAAL. Dit maakt onderdeel uit van het actieplan fietsparkeren (zie kamerstuk nr 32404, nr 53).

Het actieplan fietsparkeren zal vanaf 2013 een apart MIRT-project worden. De aanpak van de fietsparkeervoorzieningen zal dan ook in principe worden verantwoord via de reguliere begroting en het MIRT aangezien de maatregelen voor extra fietsparkeervoorzieningen voor PHS en OV SAAL onderdeel zijn van het actieplan fietsparkeren. Gezien de samenhang met PHS en OV SAAL zal ProRail de voortgang van de uitbreiding van fietsenstallingen aan de PHS- en OV SAAL-stations apart verantwoorden. Bij de uitwerking van maatregelen op de stations aan PHS en OV SAAL gelden dezelfde spelregels als voor de fietsparkeervoorzieningen vanuit het actieplan fietsparkeren, bijvoorbeeld wat betreft betaalde en onbetaalde plekken, opstellen businesscases en medefinanciering. Eind dit jaar wordt de precieze behoefte aan fietsparkeerplaatsen per station bepaald, zodat het programma kan worden ingevuld en uitgewerkt.

De voortgang zal op hoofdlijnen worden weergegeven in de komende VGR-en van PHS/SAAL.

Overwegen

ProRail is in opdracht van IenM dichtligtijden aan het meten; dit wordt gefinancierd uit de resterende middelen van het PVVO programma (zie kamerstuk 29893, nr 121 van 30 juni 2011).

Er is door IenM een onderzoek gestart naar de effecten van hogere treinfrequenties op de bereikbaarheid bij overwegen. Zoals aangegeven in antwoord op kamervragen bij de begrotingsbehandeling 2012 zal dit onderzoek behulpzaam zijn om te komen tot criteria om binnen het taakstellende budget voor PHS de aan te pakken overwegen te kunnen selecteren. Bij het onderzoek zal aan de hand van een aantal overwegen een methodiek worden bepaald, waarmee de eventuele effecten op bereikbaarheid objectief in kaart worden gebracht. De methodiek kan vervolgens in de planstudies worden toegepast op overwegen die gelegen zijn aan de PHS corridors, zodat kan worden vastgesteld waar een bereikbaarheidsvraagstuk aan de orde is.

Tijdens de PHS conferentie is de problematiek van de overwegen naar voren gebracht. IenM en de regio hebben afgesproken ter zoeken naar creatieve wijze van financiering, zodat er binnen het beschikbare budget, indien dat nodig blijkt, meer overwegen kunnen worden aangepakt. De resultaten van de lopende onderzoeken zijn hiervoor benodigd.

Transfervoorzieningen

ProRail heeft in de afgelopen periode de knelpunten in de transfervoorzieningen verder in kaart gebracht. Op basis daarvan is een beeld ontstaan op welke stations daadwerkelijk maatregelen benodigd zijn. Vervolgens wordt voor deze stations een concreet maatregelpakket samengesteld. Waar nodig zal dat worden geïntegreerd met de andere maatregelen op een bepaalde PHS-corridor (zie hiervoor paragraaf 2.4.1 tot 2.4.7).

Geluid

Geluid wordt gereguleerd door de Wet geluidhinder. Indien er sprake is van een (fysieke) verandering aan het spoor (een aanpassing van een spoorweg), moet onderzocht worden wat de akoestische gevolgen zijn voor geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de nieuwe geluidwetgeving (SWUNG) van kracht is. Op basis van het aantal te verwachte treinen en hun samenstelling worden de geluidsniveaus op de PHS baanvakken in kaart gebracht. Een nader analyse op de diverse corridors vindt op dit moment plaats. Bij PHS wordt uitgegaan van de

inzet van stiller materieel door de vervoerders. Waar deze geluidsniveaus het geluidproductieplafond (GPP) overschrijden worden geluidsmaatregelen genomen, de technische haalbaarheid en doelmatigheid zijn daarbij van belang. Deze maatregelen worden uiteindelijk vastgesteld in het TB voor de betreffende corridors.

Be- en bijsturing

De spoorsector gaat voor de beoogde hogere frequenties van PHS na welke be- en bijsturingmaatregelen nodig zijn om de betrouwbaarheid van het spoorstelsel te waarborgen. Hierbij worden zowel de filosofie als de aard van de maatregelen die nodig zijn beschouwd. De filosofie van robuust spoor wordt hierin meegenomen.

Opstelreinen personen en goederen

ProRail is een inventarisatie aan het uitvoeren van de mogelijkheden om bestaande locaties uit te breiden. Daarbij worden meerdere aspecten onderzocht. Opstelbehoefte, mogelijkheden om op bestaande locaties extra sporen bij te leggen, mogelijkheden van inpassing, eventuele omgevingseffecten en exploitatieve/logistieke aspecten voor de vervoerder. Op basis van deze nog lopende analyse komen enkele voorkeurlocaties naar voren. In een volgende stap zullen dan de precieze maatregelen en bijbehorende kosten worden bepaald.

Externe veiligheid

ProRail heeft in een vóórstudie onderzocht voor welke baanvakken wellicht extra maatregelen aan de orde zijn om te kunnen voldoen aan de eisen van basisnet. Voor een deel zijn de maatregelen afhankelijk van het aantal goederentreinen en de nog openstaande routeopties in Oost-Nederland. Het verdere onderzoek vindt plaats in het kader van de MER voor de goederenrouting Oost-Nederland en in de MER voor de goederenrouting Zuid-Nederland. Op basis van de inzichten kan een concreet maatregel pakket worden samengesteld en waar nodig worden geïntegreerd met de andere maatregelen op een bepaalde PHS-corridor (zie hiervoor paragraaf 2.4.1 tot 2.4.7).

Tractie en energievoorziening

ProRail is thans bezig de benodigde maatregelen verder uit te werken op de PHS corridors. Op basis daarvan kan een concreet maatregel pakket worden samengesteld en waar nodig worden geïntegreerd met de andere maatregelen op een bepaalde PHS-corridor (zie hiervoor paragraaf 2.4.1 tot 2.4.7).

Trillingen

Voor het berekenen en toetsen van trillingen en trillingshinder wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR). Zowel voor de referentiesituatie als voor de projectvarianten worden in de MER de trillingen in kaart gebracht conform de SBR-richtlijnen. Naar verwachting wordt medio april 2012 een beleidslijn met betrekking tot trillingen vastgesteld door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Na publicatie van de beleidslijn wordt deze beleidslijn toegepast bij trillingsonderzoeken.

Voor maatregelen om trillingshinder tegen te gaan is in de voorkeursbeslissing PHS een risicoreservering opgenomen van maximaal € 50 miljoen.

Momenteel voert ProRail vooruitlopend op de uit te voeren locatiespecifieke trillingsonderzoeken een nadere onderbouwing van deze kostenraming op programmaniveau uit.

Onderhoud extra infrastructuur

ProRail ontwikkelt een onderhoudsfilosofie hoe doelmatig onderhoud kan worden uitgevoerd bij hogere trein frequenties.

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, zodat IenM een financiële beschikking kan afgeven;
- Er is inzicht in de impact van de overige maatregelen tot op het niveau van het programmabudget (om mee- en tegenvallers te bezien);
- Er is inzicht in de beoogde dienstregeling: 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 (Delft, Oost-Nederland en Zuid-Nederland);
- 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.

De komende periode zullen de nadere goederenstudies gereed komen, die worden uitgevoerd n.a.v. moties van de Tweede Kamer (zie paragraaf 2.4.7). Medio 2012 zal de Minister op basis hiervan, na overleg met de betrokken regionale bestuurders, een nader besluit nemen en dat vervolgens aan de Tweede Kamer voorleggen.

2013 - 2019

Vanaf 2012 zal de uitvoering van de eerste PHS maatregelen plaatsvinden. De vervoerder NS zal op basis van actuele informatie over de markt overgaan tot gefaseerde invoering van de eerste stappen van de productverbeteringen. In de periode tot en met 2020 zullen de vervoerders stapsgewijze hoogfrequent spoorvervoer en routing van het spoorgoederenvervoer invoeren zodra de daarvoor benodigde PHS maatregelen zijn uitgevoerd.

De planning van de diverse werkpakketten is ten opzichte van de VGR-6 niet gewijzigd. De uitvoering van de diverse deelstudies voor Oost-Nederland ligt op schema. 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 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 (PHS en OV SAAL):

- Kort volgen/robuust spoor; het tijdig opleveren van de specificaties voor kort volgen en robuust spoor is voor PHS van belang. ProRail is 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. Dit is ook in de bestuurlijke

conferentie aan de orde geweest (zie paragraaf 2.2). 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.

- Zoals aangegeven in paragraaf 2.2. zal de taakstelling op PHS van € 194 miljoen extra aandacht vragen voor scopebewaking en het zoeken naar de zogeheten 85%-variant van diverse PHS-maatregelen; indien dit onverhoopt niet mogelijk is, dan zijn nadere beheersmaatregelen aan de orde.
- Het tijdig opleveren van het nieuwe Tracébesluit Utrecht-Houten is van belang om ook tijdig te kunnen starten met DSSU.
- PHS zal van ProRail een integrale inzet en aanzienlijk planstudie inzet vergen, alsook tijdige opdrachtverlening aan ingenieursbureaus.
- Voor station Amsterdam centraal heeft de integrale capaciteitsanalyse nog geen passende oplossing opgeleverd; mogelijk zal voor dit project meer budget nodig zijn dan het investeringsbedrag dat is opgenomen in de voorkeursbeslissing, mede omdat de problematiek breder is dan PHS alleen. Dit zal met de spoorsector en regio worden bezien.
- Tijdige besluitvorming over de seinoptimalisaties binnen PHS, zodat deze tijdig de benodigde capaciteit leveren. Hierbij is snel duidelijkheid van belang over de relatie met de adviezen van de commissie Kuiken over ERTMS.

2.6 Raakvlakken met andere projecten

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

Beleidsvoornemen concessie hoofdrailnet

In het beleidsvoornemen van 18 november 2011 ten aanzien van de gunning van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (kamerstuk 22 026, nr. 343) staat aangegeven dat NS het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) dient te exploiteren. De vervoerconcessie borgt de voorkeursbeslissing PHS van juni 2010. Dit betekent dat de vervoerder naar 2020 toe fasegewijs de frequenties verhoogt, waarbij de timing afhankelijk is van de uitvoering van de infrastructurele maatregelen en de marktontwikkeling.

Relatie adviezen parlementair onderzoek spoor (commissie Kuiken)

In het parlementair onderzoek van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor van 16 februari 2012 (32 707, nr 9) komt ook PHS aan de orde. In de kabinetsreactie op de adviezen van de commissie Kuiken, zal ook in worden gegaan op de conclusies en aanbevelingen die relevant zijn voor PHS.

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. De relatie ERTMS en PHS zal in de genoemde reactie op Kuiken aan de orde komen. In de reactie op Kuiken zal worden ingegaan op de nadere stappen inzake ERTMS. Daarin zal onder andere de ERTMS-pilot op het traject Amsterdam-Utrecht aan de orde komen.

Dienstregeling 2013

De spoorsector is bezig de dienstregeling 2013 met name door de ingebruikname van de Hanzelijn uit te werken. Per 9 december 2011 zal de nieuwe dienstregeling in gaan. NS heeft de dienstregeling voor advies voorgelegd aan het Locov. Deze wijziging van de treindienst heeft ook betrekking op de OV SAAL corridor, aangezien de Hanzelijn aansluit op de Flevolijn; de Flevolijn wordt dan ook in noordelijke richting onderdeel van de landelijke dienstregeling. De beschikbare infrastructuur per

eind 2012 maakt hoogfrequent spoorvervoer nog niet mogelijk; hiervoor zal de benodigde extra capaciteit op PHS en OV SAAL-corridor beschikbaar moet staan voor de vervoerders. Over de dienstregeling 2013 is de Tweede Kamer apart geïnformeerd op 11 oktober 2011 (29 984, nr.272).

Periode na 2013 en later op weg naar PHS

Binnen de spoorsector wordt gewerkt aan een stapsgewijze, consistente ontwikkeling naar de uitwerking van de voorkeursbeslissing PHS en de te nemen besluiten in het kader van de OV SAAL middellange termijn. De dienstregeling zal als vervolg op de dienstregeling 2013 verdere stappen zetten richting PHS en OV SAAL, passend bij de beschikbare infrastructuur.

Stimuleringsmaatregelen gebruik Betuweroute

IenM verwacht dat de tarieven voor de Betuweroute en het gemengde net (kamerstuk 22 589, nr. 311) tot stimulering van het gebruik van de Betuweroute leiden. Belangrijk is de verhouding tussen de tarieven voor containertreinen (gewichtsklasse 751-3000 ton; het segment met het grootste vervoeraandeel over de Betuweroute). Ervaringen in voorgaande jaren laten zien dat vervoerders de extra € 0,23 ten opzichte van het tarief voor het gemengde net "graag" betalen om over de Betuweroute te rijden.

De ontwikkeling rond het derde spoor in Duitsland volgt IenM nauwgezet. Op 17 november 2011 heeft de Duitse minister Ramsauer in een overleg met de Minister van IenM bevestigd dat de financiering van het derde spoor verzekerd is. Dit is een belangrijke mijlpaal en neemt de onzekerheid ten aanzien van het derde spoor weg: dit project heeft prioriteit bij het Bundesministerie.

3. OV SAAL

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de stand van zaken inzake OV SAAL beschreven. Een onderscheid is gemaakt in de maatregelen voor de korte termijn en de middellange termijn. De mogelijke oplossingsrichtingen voor de lange termijn in de OV SAAL-corridor worden in het kader van het groot project RRAAM uitgewerkt. Zoals reeds is aangegeven, zal gezien de samenhang van PHS en OV SAAL dit project worden geïntegreerd in de projectorganisatie voor PHS.

OV SAAL behelst een stapsgewijze uitbreiding en verbetering van capaciteit en kwaliteit van het openbaar vervoer in de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad. Het gaat om kansrijke en kosteneffectieve oplossingsrichtingen in relatie tot de metropolitane ontwikkeling van de Noordvleugel.

Een belangrijk onderdeel van OV SAAL is kort volgen. In de middellange termijn zijn zowel varianten met als zonder kort volgen opgenomen. Alleen varianten met kort volgen passen binnen het budgettaire kader, zoals aangegeven in de brief van 14 april 2011 over OV SAAL. Voor de korte termijn is kort volgen niet noodzakelijk uit capaciteitsoverwegingen; met kort volgen wordt het mogelijk alle gewenste kwaliteitsverbeteringen in de dienstregeling 2016 te realiseren. Al in 2013 is seinverdichting voorzien om de indienststelling van de Hanzelijn te accommoderen. Op de relatie tussen kort volgen en de adviezen van de commissie Kuiken zal in reactie op de commissie Kuiken worden ingegaan.

Bereikte resultaten in deze verslagperiode voor OV SAAL

Wat betreft OV SAAL heeft de afgelopen verslagperiode in het teken gestaan van het publiceren van het Tracébesluit Flevolijn, de verdere uitwerking door ProRail van de diverse onderdelen van kort volgen, een het geven van een beschikking ten aanzien van geluidsmaatregelen in Weesp, Muiderberg en Almere Poort. Tevens zijn de onderzoeken van diverse alternatieven Hollandse Brug voor de lange termijn uitgevoerd. Door IenM is 23 februari 2012 aan ProRail opdracht gegeven voor het uitwerken van een aantal maatregelen uit de OV SAAL MLT, zodat een vliegende start gemaakt wordt met de planstudie.

3.2 OV SAAL korte termijn maatregelen

Het betreft voor de korte termijn twee deeltrajecten, waar op basis van de genomen Tracesbesluiten de maatregelen door ProRail zijn gestart of binnenkort worden gestart. De maatregelen worden in nauw overleg met de regio gerealiseerd.

Deel Hoofddorp – Diemen

De volgende maatregelen zijn op dit deel van de OV SAAL corridors zijn sinds september 2011 in uitvoering:

- een dubbele vorkaansluiting Riekerpolder bij de splitsing van de spoorlijnen Schiphol-Amsterdam Centraal en Schiphol-Amsterdam Zuid/WTC;
- 4-sporigheid 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.

In 2011 hebben Prorail en NS een opzet uitgewerkt voor de viersporigheid op de Amsterdamse Zuidtak rekening houdend met de principes van robuust spoor. Dit heeft een aangepast spoorontwerp opgeleverd, uitgaande van viersporigheid. Op basis van een gedegen afweging van de spoorsectorpartijen is het mogelijk in het aangepaste ontwerp beduidend minder wissels op tye

nemen. Het aantal stremmingen kan fors lager worden op dit drukke baanvak, terwijl alle bestemmingen kunnen worden bediend in de reguliere treindienst. Dit ontwerp levert daarnaast besparingen op van ruim € 15 miljoen.

Tevens zal er € 24 miljoen van OV SAAL weer naar het project Zuidas worden teruggeboekt, omdat de beoogde maatregelen in de voorinvestering voor een eventuele DOK-variant niet meer nodig zijn voor de Zuidas. Totaal zullen de projectkosten voor OV SAAL korte termijn ca. € 40 miljoen lager uitvallen dan de € 605 miljoen die in de VGR-6 is genoemd voor het deel Hoofddorp - Diemen.

Deel Weesp - Lelystad (Flevolijn)

In december 2011 is door de minister IenM het Tracébesluit voor de Flevolijn genomen. Dit Tracébesluit is van belang met het oog op de ingebruikname van de Hanzelijn eind 2012.

Dit deel van het korte termijnpakket OV SAAL bevat 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.

Tegen het tracébesluit zijn twee beroepen ingediend. Na de zomer wordt een uitspraak van de Raad van State verwacht.

Dit jaar zal ProRail starten met de seinverdichting op de Flevolijn, van belang om in 2013 meer capaciteit en betrouwbaarheid op deze belangrijke corridor te bieden vanwege de indienststelling van de Hanzelijn. Inmiddels is er aan ProRail een beschikking voor € 19,2 miljoen (incl. btw) verleend voor realisatie van geluidschermen in Weesp, Muiderberg en Almere Poort. De verwachting is dat nog in 2012 met de bouw van deze schermen zal worden begonnen.

Voor dit pakket is een budget van € 262,6 miljoen (incl. btw) beschikbaar, inclusief een bijdrage uit het project Goenoord van € 20 miljoen (incl. btw) voor de kosten van geluidmaatregelen vanwege de ingebruikname van de Hanzelijn voor goederenvervoer.

3.3 OV SAAL (middel)lange termijn maatregelen

In april 2011 zijn de resultaten van het onderzoek naar hoogfrequent spoorvervoer voor de OV SAAL-corridor op middellange termijn opgeleverd. Uit het onderzoek blijkt dat hoogfrequent spoorvervoer in deze corridor binnen het beschikbare budget kan worden geïntroduceerd. Op 13 april 2011 hebben IenM en de regio gezamenlijk geconstateerd dat er twee kansrijke varianten beschikbaar zijn voor de invoering van hoogfrequent spoorvervoer in de OV SAAL-corridor. December 2012 zal een voorkeursbesluit worden genomen, waarbij gekozen zal worden tussen de twee middellange termijn varianten die als meest kansrijk zijn beoordeeld, de varianten C en E'. De varianten verschillen zowel qua dienstregelingstructuur als infrastructuur van elkaar. In beide varianten wordt het principe van kort volgen toegepast.

De spoorsector is nu kort volgen nader aan het uitwerken en beziet de mogelijkheden die dit biedt voor de treindienst. Naar aanleiding van de motie Slob (kamerstuk 32 4040, nr. 41) zal in het voorjaar een onafhankelijke second-opinion op diverse effecten van kort volgen worden uitgevoerd en zullen vervolgens de resultaten aan de Tweede Kamer worden voorgelegd.

Uit de eerste fase van het onderzoek in het kader van RRAAM is op basis van een quickscan gebleken dat met de varianten C en E' ook voor de lange termijn, waarbij in Almere 60.000 woningen zijn gerealiseerd, naar verwachting voldoende vervoercapaciteit kan worden geboden. Derhalve zijn deze varianten ook ten grondslag gelegd aan de nadere uitwerking van lange termijn oplossingsrichtingen. Zie hiertoe de onderzoeksresultaten uit de studie naar alternatieven voor de Hollandse Brug (kamerstuk 31 089, nr. 89). Vanwege de samenhang met oplossingen voor de

lange termijn is besloten de exacte invulling van het middellange termijnpakket OV SAAL te koppelen aan besluiten over de lange termijn ontwikkeling van Almere in het kader van RRAAM. Aldus kan een afweging in samenhang worden gemaakt en volgens planning eind 2012 het voorkeursbesluit worden genomen.

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 voor OV SAAL MLT nodig zijn (kamerstuk 32404, nr. 52). Door IenM is 23 februari 2012 aan ProRail opdracht gegeven voor het uitwerken van deze maatregelen en het voorbereiden van de planstudie OV SAAL MLT. Hiermee wordt beoogd een vliegende start te maken met de planstudie, zodra eind 2012 is besloten welke van de twee varianten dient te worden uitgewerkt.

Op gezette tijden zal bestuurlijk overleg met de regionale bestuurders over OV SAAL plaatsvinden. In de verslagperiode heeft op 26 oktober 2011 een bestuurlijk overleg plaatsgevonden.

Bijlage 1: financieel overzicht PHS en OV SAAL

Toelichting

Van de beschikbare middelen voor PHS zijn de volgende uitgaven gedaan danwel vastgelegd. Hieronder wordt aangegeven welke budgetten binnen het artikel PHS zijn vastgelegd. PHS en OV SAAL kennen een taakstellend budget.

		Bedrag (in miljoenen €, incl btw)	Toelichting
PHS+OV SAAL	Beschikbaar taakstellend budget (PHS en OV SAAL)	2.841 + 1.623	Betreft totaal taakstellend budget PHS en OV SAAL, incl. prijscorrecties cf begroting 2012
PHS	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)	55 (1)	Beschikking eerste deel door IenM voor de jaren 2011 tot 2013 (incl doorloop in 2013 en 2014)
	Voorinvestering Doorstroomstation Utrecht	4	Beschikking IenM voor voorinvestering DSSU
	Overige kosten IenM	5 (2)	Betreft departementale werkzaamheden
OV SAAL	Korte termijn maatregelen OV SAAL	609	Deel Hoofddorp-Diemen; op prijspeil 2011 gebracht
	Korte termijn geluidsmaatregelen Weesp	19	Betreft geluidsmaatregelen in Weesp
	Verkenning OV SAAL	3	Betreft middellange termijn
	Planstudiekosten OV SAAL	27	Betreft korte termijn
	Planstudiekosten OV SAAL MLT	1	Betreft middellange termijn (excl. RRAAM)
	Overige kosten IenM	8	Betreft departementale werkzaamheden (excl. RRAAM)

(1) In de VGR-6 is per abuis het bedrag excl. btw opgenomen; in deze tabel is dit incl. BTW.

(2) In de verslagperiode zijn naast personeelskosten voor inhuur, uitgaven gedaan voor het organiseren van de bestuurlijke conferentie, het opstellen van de ontwerp notities RenD en voorlichtingsmateriaal voor de inloopavonden en op de website van IenM.

Wat betreft aangegane verplichtingen is het beeld (stand april 2012) als volgt:

- Bijna € 75 miljoen aangegane verplichtingen voor PHS via ProRail (betreft met name de planuitwerkingskosten, DSSU voorinvestering en bijdrage aan Diezebrug)
- Bijna € 659 miljoen aangegane verplichtingen voor OV SAAL via ProRail (korte termijnpakket, planstudies MLT en nieuwe planstudies).

Bijlage 2: Planning studies Oost-Nederland en kamermoties

Onderstaand is de planning van de diverse deelstudies weergegeven ten aanzien van de goederenroutering Oost-Nederland.

Voor alle studies geldt dat medio 2012 de resultaten bekend zijn, zodat op basis hiervan een nader besluit mogelijk is ten aanzien van de goederenroutering Oost-Nederland. Het waarborgen van de samenhang tussen de diverse deelstudies is afgesproken tijdens de bestuurlijke conferentie van 21 november 2011.

PHS – GON : globale planning deelprojecten en beslismomenten												
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			█									
Beslismoment medio 2012 (zie par. 6)						█						
MER 1 ^e fase: Zutphen - Hengelo		█										
Besluit voorkeursvariant Zutphen - Hengelo											█	
MER 2 ^e fase: Elst - Oldenzaal							█					