

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

Voortgangsrapportage nr. 10

Datum	Oktober 2014
Status	Definitief

Colofon

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Plesmanweg 1-6 Den Haag





Inleiding—6

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer—7

1. Stand van zaken PHS algemeen (sinds VGR-9)—7
2. Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam—8
3. Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven—9
4. Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen—10
5. Reizigerscorridor Den Haag-Rotterdam-Breda—11
6. Reizigerscorridor Breda-Eindhoven—12
7. Routing goederenvervoer Zuid-Nederland—12
8. Routing goederenvervoer Oost-Nederland—13
9. OV SAAL—14
10. Overige Maatregelen—16
11. Programmabeheer—16
 - 11.1 Planning—16
 - 11.2 Risico's en onzekerheden—17
 - 11.3 Raakvlakken met andere projecten—18
 - 11.4 Financiën—19

Actieplan 'Groeï op het Spoor'—21

1. Inleiding—21
2. Afronding—21
3. Vervolg—21



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 Algemeen Overleg van 23 januari 2008. Dit is de tiende voortgangsrapportage (VGR-10), waarin verslag wordt gedaan over de periode 1 april 2013 tot 1 juli 2014.

Deze voortgangsrapportage bevat de stand van zaken van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en het Actieplan 'Groeï op het Spoor'.

Zoals aangegeven in de VGR-2 van 14 april 2009 (Kamerstuk 29984, nr. 175) maakt OV SAAL onderdeel uit van PHS. Over OV SAAL wordt, sinds de VGR-8 van 11 december 2012 (Kamerstuk 32404 nr. 61), gerapporteerd als onderdeel van PHS.



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (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.

1. Stand van zaken PHS algemeen (sinds VGR-9)

In de periode sinds de VGR-9 (april 2013) zijn binnen PHS de geplande maatregelen en projecten verder uitgewerkt. De belangrijkste resultaten zijn de genomen besluiten in juni 2014¹ over de routing van het goederenvervoer door Oost-Nederland, de integrale aanpak op en rondom station Amsterdam Centraal en de maatregelen tussen Meteren en Boxtel die verband houden met de routing van het goederen- en reizigersvervoer door Noord-Brabant.

Samengevat zijn in juni 2014 de volgende besluiten genomen:

1. Goederenroute Oost-Nederland:
 - 1.1. Van de vier onderzochte routevarianten tussen Zutphen en Hengelo (onderzocht in het MER 1^e fase) is gekozen voor de variant met kopmaken te Deventer. De andere drie onderzochte varianten (spoorbogen ten westen of ten oosten van Bathmen en aanpassen Twentekanaallijn) zijn daarmee vervallen.
 - 1.2. Omdat uit actueel onderzoek van de goederenprognoses is gebleken dat de Goederenroute Oost-Nederland in ieder geval tot rond 2030 niet nodig is, wordt het vervolg van het m.e.r.-onderzoek opgeschort tot in ieder geval 2020. Rond 2020 wordt opnieuw bezien of er reden is verder te gaan met de planuitwerking van de Goederenroute Oost-Nederland, waarbij ook zal worden bekeken of er redenen zijn om tevens de aanleg van een geheel nieuwe goederenspoorlijn door de Achterhoek (de Noordtak) in het vervolgonderzoek mee te nemen. Tussentijds zullen de goederenprognoses via de NMCA worden gemonitord. Indien de uitkomsten daartoe aanleiding geven zal eerder dan in 2020 worden gestart met de vervolgfase.
2. Amsterdam Centraal:

Met een integrale aanpak van perronverbreding, perronverlenging, tunneloptimalisatie en emplacementvernieuwing wordt het station en de omgeving geschikt gemaakt voor hoogfrequent spoorvervoer vanuit Utrecht, Schiphol, Lelystad en Alkmaar. Dit zorgt er voor dat het aantal reizigerstreinen meer dan 50% kan toenemen en de groei van het spoorgoederenvervoer gefaciliteerd kan worden. In dit integrale project wordt ook de vervanging van bestaande oude infrastructuur meegenomen.
3. Meteren-Boxtel:

Met een nieuwe spoorboog bij Meteren en een pakket maatregelen bij Vught, wordt herroutering van het goederenvervoer in Noord-Brabant mogelijk

¹ Kamerstuk 32404 nr. 74, d.d. 17 juni 2014



waardoor de Betuweroute nog intensiever wordt benut. De aanleg van een verdiepte ligging van het spoor in Vught zorgt ervoor dat de uitbreiding van het treinverkeer (reizigers en goederen) niet ten koste gaat van de omwonenden. In Boxtel wordt de overwegproblematiek in de Tongersestraat opgelost door het opheffen van de twee overwegen, het aanleggen van een langzaam verkeerstunnel en een adequate oplossing voor het regionale autoverkeer.

In onderdeel 1.3 worden per PHS-corridor de werkzaamheden en resultaten nader uitgewerkt.

Ter voorbereiding op de besluitvorming in juni 2014 zijn vele studies uitgevoerd en ambtelijke en ook bestuurlijke overleggen gevoerd, uitmondend in een breed bestuurlijk overleg op 16 juni 2014, waarin de besluitvorming is afgerond. Daarnaast zijn in de verslagperiode alle langs de verschillende corridors van PHS gelegen lokale en regionale overheden betrokken bij de uitwerking van PHS. Met de gemeenten, kaderwetgebieden en provincies wordt elk kwartaal ambtelijk overleg gevoerd, deels voor de lopende uitwerking van maatregelen en deels om bestuurlijk overleg voor te bereiden. Lokale en regionale onderwerpen en wensen komen hier bij aan de orde. IenM is in de gesprekken transparant over de mogelijkheden en onmogelijkheden van de aangedragen voorstellen, mede gezien het taakstellend budget en de scope en planning van het gehele programma. IenM en ProRail continueren deze gesprekken ook de komende periode. Dit geldt niet voor de routing van het goederenvervoer door Oost-Nederland. Omdat op 16 juni 2014 is besloten de m.e.r.-studie voor dit deelproject op te schorten tot in ieder geval 2020 is er tot rond 2020 geen reden om dit overleg de komende periode te continueren.

De op 16 juni jl. genomen besluiten kennen meerkosten voor deze onderdelen ten opzichte van het budget zoals dat in de voorkeursbeslissing PHS in 2010 is vastgesteld. Daar staan weer een aantal meevallers en optimaliseringmogelijkheden op andere onderdelen van PHS tegenover. Opties om deze meerkosten binnen het bestaande budget voor PHS te dekken worden dit najaar nader uitgewerkt. Hierbij worden de spoorsector en de regio's betrokken.

2. Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Uitgeest: aanpassing perron en emplacement, inclusief opstellen sprintermaterieel
 - Heerhugowaard: opstellen van intercity-materieel
 - Transfer, geluid, overwegen, tractie, opstellen
- a) Tijdens de participatie met de omgeving (omwonenden, grondeigenaren, de gemeenten Uitgeest, Heemskerk en Castricum en de provincie Noord-Holland) zijn suggesties gedaan voor andere opstellocaties (voor sprintermaterieel) dan opgenomen in de Nota Voorkeursalternatief. Deze locaties worden momenteel onderzocht. Besluitvorming over waar het opstel terrein zal komen is voorzien in januari 2015. De uiteindelijke uitwerking van het voorkeursalternatief (opstellen en emplacement) zal binnen het nog op te stellen (Ontwerp) Tracébesluit Alkmaar-Amsterdam plaatshebben.
- b) Tijdens het Bestuurlijk Overleg PHS van 16 juni 2014 is besloten tot aanleg van een goederenwachtspoor bij Uitgeest met een lengte van 750 meter. De lengte van 750 meter is een toekomstvaste keuze die past bij het internationale goede-



- renvervoer dat van dit wachtspoor gebruik gaat maken. Uitwerking van dit wachtspoor vindt plaats in de planuitwerking van het emplacement Uitgeest.
- c) Voor het te realiseren opstel terrein voor het intercitymaterieel op de corridor Alkmaar-Amsterdam is het bedrijventerrein de Vaandel in Heerhugowaard in beeld. De afgelopen periode heeft overleg en participatie plaatsgevonden met de omgeving (omwonenden, grondeigenaren en de gemeente Heerhugowaard). Op basis hiervan wordt het plan in de komende periode verder uitgewerkt.
 - d) In december 2013 heeft de gemeenteraad van Castricum besloten om af te zien van een grootschalige aanpassing van de overweg in de Beverwijkerstraatweg. Ook zal er geen alternatieve rondweg gerealiseerd worden. Het nieuwe college heeft recent geconcludeerd dat ook een kleinschaliger oplossing, het zogenaamde "plan B", niet haalbaar is en heeft dit op 2 september jl. per brief kenbaar gemaakt. Hiermee komt de reservering binnen PHS voor de aanpak van de overweg Beverwijkerstraatweg in Castricum te vervallen.

3. Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven

De 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
- a) Met de regio en de spoorsector is een integrale aanpak voor dit station uitgewerkt. Deze aanpak is breder dan PHS omdat er ook lopende projecten uit het MIRT en vervangingsvraagstukken bij zijn betrokken. Benodigde analyses ten behoeve van de bestuurlijke besluitvorming zijn gedurende 2013 en begin 2014 uitgevoerd, waarbij vele varianten zijn onderzocht. Er is een aantal capaciteitstudies, een kosten-batenanalyse, een omgevingsonderzoek en er zijn transferanalyses uitgevoerd. Al deze informatie is samengevat in een informatiedocument voor de bestuurlijke besluitvorming op 16 juni jl.
 - b) De maatregelen in Amsterdam Centraal waartoe op 16 juni jl. is besloten beogen zowel de kwaliteit (betrouwbaarheid) als de capaciteit (van emplacement en transfer) te vergroten.
 - c) De eerste maatregel waartoe besloten is behelst een toekomstvaste uitbreiding van de transfercapaciteit waarbij alle perrons worden verbreed en verbreding van de stijgpunten (trappen en roltrappen) wordt voorbereid. Tijdens de verdere uitwerking van deze maatregelen wordt de noodzaak van een gelijktijdige uitvoering van de stijgpuntverbreding nader onderzocht.
 - d) Daarnaast wordt de Oosttunnel onder het station verbreed en voorzien van roltrappen plus een extra lift in de Westtunnel. Hierbij worden varianten uitgewerkt waarbij in meer en mindere mate het monumentale karakter van het station uitgangspunt is.
 - e) Voorts wordt de sporen lay-out op de emplacementen verbeterd om de treinenloop te ontvlechten zodat deze veiliger en betrouwbaarder wordt. Daarbij wordt ook vrije kruising aangelegd aan de oostkant van het station (Dijksgracht).
 - f) Verder is besloten tot aanleg van een goederenwachtspoor bij Uitgeest met een lengte van 750 meter. De lengte van 750 meter is een toekomstvaste keuze die past bij het internationale goederenvervoer dat van dit wachtspoor gebruik gaat maken.



- g) Naast deze maatregelen is er een optie die niet strikt noodzakelijk is maar wel voor- en nadelen heeft. Met de regio is nu geen besluit genomen over de aanleg van een bufferspoor voor het goederenvervoer (Contactweg) of het alternatief daarvoor ('achterdeur Aziëhaven') maar deze eerst verder uit te werken. Besluitvorming kan eind 2014 plaatsvinden in het kader van de herijking LTSA.
- h) De seinoptimalisaties tussen Utrecht en Den Bosch worden in samenhang met de locatiestudie voor het inhaalspoor voor het goederenvervoer te Geldermalsen uitgewerkt zodat een optimale integrale oplossing gerealiseerd kan worden. Rondom Geldermalsen zijn meerdere locaties bekeken voor het inhaalspoor. Inmiddels is een voorkeursalternatief in beeld dat verder wordt uitgewerkt op basis van analyses en participatie.

4. Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen

De 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) ²
 - Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen reizigerstreinen
- a) In juni 2013 is realisatie van DSSU gegund aan de aannemer. In oktober 2013 is het Tracébesluit voor het voorgaande project Sporen in Utrecht (SiU) vernietigd door de Raad van State wegens kritiek op de Beleidsregel trillingshinder spoor (Bts). In april 2014 is, na publicatie van een herziene Bts in maart 2014, een nieuw Tracébesluit SiU vastgesteld. Deze ontwikkelingen, tezamen met een noodzakelijk herontwerp van seinen en bovenleidingen als gevolg van verscherpte veiligheidseisen na het ongeval Singelgracht te Amsterdam, hebben geleid tot een aangepaste planning. Het Ontwerp Tracébesluit is nu voorzien in najaar 2014, vaststelling van het TB in voorjaar 2015 en volledige indienstneming eind 2016 (dienstregeling 2017). Bovenstaande ontwikkelingen leiden ook tot hogere kosten voor dit project. De precieze omvang van deze kostenstijging en de dekking ervan wordt eind 2014 vastgesteld.
 - b) De maatregel Keerspoor Driebergen-Zeist wordt uitgewerkt binnen het MIRT-project Traject-Oost, stationsgebied Driebergen-Zeist. De realisatiebeschikking voor dit MIRT-project is in juni 2012 door IenM aan ProRail verleend. De aanvullende PHS-beschikkingaanvraag voor het keerspoor is in december 2013 verleend. Partijen werken momenteel aan de planologische inpassing en het opstellen van een realisatieovereenkomst.
 - c) Voor het extra perronspoor in Rhenen is de Nota Voorkeursalternatief gereed. De start van de verdere planuitwerking is gekoppeld aan de planning van het project stationsgebied Driebergen-Zeist en zal naar huidige inzichten uiterlijk in 2016 moeten plaatsvinden. Een voorwaarde voor verdere uitwerking is besluitvorming over medefinanciering door de regio (conform besluit treinbediening PHS Utrecht-Arnhem).

² Dit project is onderdeel van dit werkpakket gezien het op 23 januari 2012 genomen besluit van de minister omtrent de treinbediening op het traject Utrecht-Arnhem (zie VGR-7, Kamerstuk 32404 nr. 56, d.d. 25 april 2012). Voor de maatregelen Driebergen/Zeist keerspoor zijperron en Ede Wageningen extra zijperron geldt dat deze horen bij deze treinbediening; dit was ten tijde van de voorkeursbeslissing PHS in juni 2010 nog niet definitief bepaald.



- d) In het kader van PHS wordt een planstudie uitgevoerd naar een onderdoorgang ter vervanging van de overweg Klompersteeg-Nieuweweg Noord. De provincie Utrecht treedt op als initiatiefnemer. De betrokken gemeenten (Veenendaal, Renswoude en Ede), de provincies Gelderland en Utrecht hebben overeenstemming over het voorkeursalternatief (zogenaamde Voorpoortvariant). De verdere uitwerking loopt momenteel zodat besluitvorming over het realisatiebesluit in het eerste kwartaal van 2015 kan plaatsvinden.
- e) Voor het extra zijperron Ede/Wageningen geldt dat uitwerking plaatsvindt binnen het project Spoorzone Ede. In de afgelopen periode heeft de Keuzenota Spoorzone Ede ter inzage gelegen. In het Bestuurlijk Overleg Spoorzone (december 2012) is de geïntegreerde baseline goedgekeurd. Met Spoorzone Ede vindt gezamenlijk de verdere uitwerking plaats.
- f) Nut en noodzaak van seinoptimalisaties op het traject Arnhem-Nijmegen worden onderzocht in samenhang met het besluit dat er voorlopig geen extra goederentreinen over de Goederenroute Oost-Nederland zullen rijden.
- g) De alternatievenstudie naar de vrije kruising is afgerond. Nu in de besluitvorming over de Goederenroute Oost-Nederland is vastgesteld dat deze extra goederenroute niet eerder dan rond 2030 nodig is geldt hetzelfde voor de vrije kruising Elst (voor goederentreinen komend vanaf de Betuweroute richting de Goederenroute Oost-Nederland). Ook van dit deelproject is de voorbereiding daarom opgeschort tot in ieder geval 2020.
- h) De planuitwerking van Nijmegen emplacement is recent herstart. Gekozen is voor een aanpak waarbij gekomen zal worden tot een integrale keuze voor sporen lay-out, transfer, opstellen en eventuele aanvullende maatregelen van derden (gemeente Nijmegen, NS Stations) bijvoorbeeld als gevolg van lokale politieke besluitvorming voor herinrichting van de stationsomgeving.

5. Reizigerscorridor Den Haag-Rotterdam-Breda

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Delft viersporigheid tunnel en viersporigheid Rijswijk-Delft Zuid
- Delft Zuid-Schiedam seinoptimalisatie
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen reizigerstreinen

Op het traject tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal wordt het spoor geschikt gemaakt voor het rijden van acht Intercity's en zes Sprinters per uur per richting en een beperkt aantal goederentreinen. Hiervoor zal tussen Rijswijk en Delft Zuid over een lengte van 5,8 kilometer het spoor worden uitgebreid van twee naar vier sporen. Om de uitbreiding van het spoor juridisch/planologisch mogelijk te maken wordt een gecombineerde tracéwet/m.e.r.-procedure doorlopen. Onderdeel van deze procedure is het opstellen van een Milieueffectenrapport (MER). Het doel van het MER is om de milieueffecten volwaardig mee te laten wegen bij de besluitvorming. Het MER en het OTB zijn naar verwachting gereed in november van dit jaar. Vertraging van enkele maanden bij het opstellen van het MER en OTB is opgelopen als gevolg van onder meer een tussentijdse wijziging van de Beleidsregel Trillinghinder Spoor (Bts), waardoor het aspectonderzoek trillingen deels opnieuw is uitgevoerd.



6. Reizigerscorridor Breda-Eindhoven

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Tilburg 3^e perron en 4^e perronspoor
 - Liempde 2^e vrije kruising
 - Emplacement Eindhoven Westzijde
 - Opstellen Eindhoven
 - Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen reizigerstreinen
 - Boxtel Tongersestraat; vervangen overwegen door langzaamverkeertunnel
- a) In afwachting van de herijking van programma's en projecten in het kader van de LTSA en een nader onderzoek naar de noodzaak in relatie tot ERTMS is de verdere planuitwerking van de projecten Tilburg 3^e perron en 4^e perronspoor en Liempde 2^e vrije kruising (tijdelijk) stilgelegd.
- b) In Eindhoven wordt het emplacement aan de westzijde volledig omgebouwd. De infrastructuur die er ligt is aan vervanging toe. De afspraak is dat de infrastructuur beschikbaar zal zijn voor het tijdig kunnen rijden van de pré PHS dienstregeling. Bij de ombouw worden 37 wissels en 2.000 meter spoor vernieuwd. Naar verwachting vergt dit een buitendienststelling van het spoor van enkele weken. Overleg met onder meer gemeente Eindhoven, vervoerders en belangenorganisaties wordt/is opgestart om deze grootschalige ombouw voor te bereiden.
- c) Naast de ombouw van emplacement Eindhoven westzijde is de planuitwerking gestart voor uitbreiding van het opstel terrein voor reizigerstreinen aan de oostzijde van Eindhoven. Het eindplan is gebaseerd op het realiseren van 92 bakeenheden extra in 2028. Het eindplan zal modulair worden gerealiseerd en uitgewerkt. Het eindplan is afgestemd met vervoerders en gemeente Eindhoven. Vervoerders en gemeente Eindhoven zijn betrokken bij de verdere planuitwerking in modules.
- d) In Boxtel wordt de overwegproblematiek in de Tongersestraat opgelost door het opheffen van de overwegen, het aanleggen van een langzaam verkeerstunnel en een adequate oplossing voor het regionale autoverkeer. De totale kosten zijn geraamd op € 38,4 miljoen. Daarbij is sprake van een substantiële regionale bijdrage, zowel van de provincie Noord-Brabant als van de gemeente Boxtel, voor in totaal een bedrag van € 19,2 miljoen. De nadere planuitwerking wordt de komende jaren verder ter hand genomen.

7. Routering goederenvervoer Zuid-Nederland

De belangrijkste PHS-maatregelen voor deze goederenroutering zijn:

- Meteren Zuidwestboog goederen
 - Den Bosch-Vught viersporigheid en vrije kruising Vught
 - Verdiepte spoorligging in Vught
 - Geluid, externe veiligheid, trillingen, opstellen
- a) De benodigde analyses ten behoeve van bestuurlijke besluitvorming zijn uitgevoerd. De varianten zijn uitgewerkt in een variantennota. Verder zijn er onder andere kosten-batenanalyses, second opinions en een rapportage over value engineering opgesteld. Op basis van deze informatie heeft uitvoerig bestuurlijk vooroverleg plaatsgevonden voorafgaand aan het bestuurlijk overleg op 16 juni jl.
- b) Op grond van de beslisinformatie en het brede bestuurlijke PHS overleg op 16 juni 2014, is gekozen voor een variant van de boog bij Meteren in de vorm van een kruising van de Betuweroute via een viaduct. Dit betreft een kosteneffectieve oplossing en is van belang voor de betrouwbare uitvoering van de intensieve treindienst op het baanvak tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch waar meer



- intercity's gaan rijden door PHS.
- c) Ook is besloten tot aanleg van een verdiepte ligging van het spoor in Vught waarbij de regio (provincie Noord-Brabant en gemeente Vught) heeft aangegeven 50% van de meerkosten van deze variant ten opzichte van de maaiveldvariant te betalen. Ook de bestaande overweg Wolfskamerweg in Vught die buiten de verdiepte ligging ligt zal ongelijkvloers worden gemaakt. Hierbij is sprake van een 50% bijdrage van de regio voor de totale kosten van deze inpassing.
 - d) Het Rijk zal 50% bijdragen aan het oplossen van de door de gemeente Haaren ervaren overwegproblematiek in Esch tot een maximum van € 1,7 miljoen. Met deze financiële reservering als randvoorwaarde zullen Rijk en regio de ervaren problematiek en mogelijke oplossingen ervoor onderzoeken en keuzes over de gewenste oplossing maken.
 - e) In het overleg op 16 juni 2014 is ook afgesproken dat er een studie komt naar gedifferentieerd rijden specifiek voor het traject door 's-Hertogenbosch om de overlast voor omwonenden te beperken. Dit onderzoek zal plaatsvinden binnen het lopende landelijke onderzoek dat door IenM wordt uitgevoerd.

8. Routing goederenvervoer Oost-Nederland

De belangrijkste PHS-maatregelen voor deze goederenrouting zijn:

- Passage Zutphen-Hengelo³: m.e.r.-onderzoek 1^e fase
 - Zutphen aanpassen emplacement en extra perron
 - Zutphen aanpassen bediening brug
 - Geluid, externe veiligheid, trillingen
- a) In mei 2013 is het Milieu Effecten Rapport (MER) 1^e fase gepubliceerd en in de inspraak gebracht. In dat MER zijn van 4 routevarianten tussen Zutphen en Hengelo de milieueffecten en de benodigde omgevingsmaatregelen bepaald. In de periode mei-juli 2013 zijn in 12 informatiebijeenkomsten in de gemeenten rondom het spoor in totaal circa 2.000 omwonenden in detail geïnformeerd over de resultaten van het milieuonderzoek. Vervolgens hebben circa 2.000 personen en instanties op het MER 1^e fase gereageerd door het indienen van schriftelijke zienswijzen. In december 2013 is de Reactienota gepubliceerd. Hierin zijn alle reacties op het MER 1^e fase samengevat en zo zorgvuldig mogelijk beantwoord. Dit heeft geresulteerd in een 650 pagina's tellend rapport waarin op elke afzonderlijke reactie –waar mogelijk– een feitelijk antwoord is gegeven.

Uit het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (juli 2013) en uit de vragen die zijn gesteld tijdens de informatiebijeenkomsten bleek dat er behoefte was aan verdere verduidelijking van het MER 1^e fase op een aantal punten. Daarom is een Aanvulling op het MER 1^e fase Goederenroute Oost-Nederland gemaakt en gepubliceerd in december 2013. Vanwege reacties vanuit de Kamer, de behoeften die zijn geuit door belanghebbenden en het belang dat de staatssecretaris hecht aan het adequaat informeren van belanghebbenden heeft zij er voor gekozen om voor de Aanvulling op het MER 1^e fase PHS-GON een extra consultatieronde in te richten. De Aanvulling is daarom na publicatie ter inzage gelegd waarna belanghebbenden schriftelijk hun reactie konden geven. De reacties zijn verwerkt in de Consultatienota die in april 2014 is gepubliceerd. De Consultatienota bevat tevens een samenvatting van het gehele

³ Deze maatregel is in de Voorkeursbeslissing PHS 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 milieueffecten vergeleken.



inspraakproces en van alle ontvangen zienswijzen over het MER 1^e fase en de Aanvulling daarop⁴.

In de brief van 17 juni 2014 aan de Tweede Kamer⁵ heeft de staatssecretaris aan de Kamer haar besluiten vastgelegd over de Goederenroute Oost-Nederland: gekozen is voor de variant kopmaken te Deventer en opschorten van het vervolg van het m.e.r.-onderzoek tot in ieder geval 2020. In deze brief heeft de staatssecretaris ook gereageerd op de door provincies Gelderland en Overijssel en het Havenbedrijf Rotterdam opgestelde Quick scan Noordtak. Inmiddels wordt, naar aanleiding van de door de Kamerleden De Boer en Veldhoven ingediende motie, onderzocht wat de uiteindelijke kosten zijn van een eventuele spoorlijn voor goederenvervoer langs de N18, welke procedures gevolgd moeten worden en welk tijdsbestek nodig is voor besluitvormingsprocedures en realisatie.

- b) Bij de besluitvorming naar aanleiding van het MER 1^e fase in juni 2014 is vastgesteld dat de Goederenroute Oost-Nederland (GON) niet eerder dan rond 2030 nodig is. De verdere uitwerking van de projecten 'Zutphen aanpassen emplacement en extra perron' en 'Zutphen aanpassen bediening brug', die onderdeel uitmaken van de GON-route, wordt opgeschort tot in ieder geval 2020.
- c) Op basis van de meest actuele inzichten in de prognoses van het spoorgoederenvervoer is geconstateerd dat de verwachte goederentreinaantallen conform het middenscenario het meest plausibel zijn⁶. Bij dat middenscenario worden op de Twentelijn (Deventer-Hengelo-Oldenzaal/grens) rond 2030 ongeveer tien goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen verwacht. Dat is niet meer dan de huidige aantallen goederentreinen. Aanvullende geluid- of trillingmaatregelen zijn bij de ontwikkelingen volgens het middenscenario tot 2030 niet nodig. Op de IJssellijn (Arnhem-Zutphen-Deventer) worden in het middenscenario, net zoals nu het geval is, slechts incidenteel goederentreinen verwacht. Ook daar zijn geen extra geluidmaatregelen nodig. De externe veiligheid (omgevingsrisico's) langs de spoorlijnen wordt vanaf de inwerkingtreding van de wet Basisnet beheerst en begrensd door die wet.

9. OV SAAL

OV SAAL behelst een stapsgewijze uitbreiding en verbetering van capaciteit en kwaliteit van het openbaar vervoer op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Het gaat om kansrijke en kosteneffectieve oplossingsrichtingen om te komen tot hoogfrequent spoorvervoer in relatie tot de metropolitane ontwikkeling van de Noordvleugel. OV SAAL was opgedeeld in drie termijnen: Korte Termijn (2016), Middellange Termijn (2020) en Lange Termijn (na 2020). Inmiddels is OV SAAL Lange Termijn onderdeel van het Groot Project RRAAM, zodat het geen deel meer uitmaakt van deze verantwoordingsrapportage.

⁴ Zie "PHS-GON: Informatiedocument t.b.v. de besluitvorming in juni 2014", hoofdstuk 7; bijlage bij Kamerstuk 32404 nr. 74, d.d. 17 juni 2014.

⁵ Kamerstuk 32404 nr. 74, d.d. 17 juni 2014.

⁶ Zie "PHS-GON: Informatiedocument t.b.v. de besluitvorming in juni 2014", paragraaf 5.4; bijlage bij Kamerstuk 32404 nr. 74, d.d. 17 juni 2014.



De Middellange Termijn heeft – na de besluiten van 28 augustus 2013⁷ – als doel realisatie van aanvullende maatregelen, waaronder implementatie van ERTMS, op het in uitvoering zijnde Korte Termijnpakket die tezamen zorgen voor een kwalitatief goede en betrouwbare dienstregeling op de OV SAAL-corridor die toekomstbestendig is.

OV SAAL korte termijn maatregelen

Binnen het project OV SAAL Korte Termijn (KT) is sprake van twee deeltrajecten, waar op basis van de genomen Tracébesluiten de realisatie van maatregelen door ProRail is gestart of binnenkort zal worden gestart. De maatregelen worden in nauw overleg met de regio gerealiseerd.

Deel Hoofddorp–Diemen

De volgende maatregelen 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;
- geluidsmaatregelen in Weesp, Muiderberg en Almere.

Eerder is gemeld dat planning en budget onder druk staan. Dat is niet meer het geval, omdat met de betrokken aannemerscombinaties nieuwe afspraken zijn uitonderhandeld. De maatregelen in Amsterdam zijn inmiddels volledig in uitvoering. Dat leidt tot overlast voor reizigers en voor de omwonenden. ProRail tracht deze overlast zoveel mogelijk te verminderen en voert daarvoor overleg met alle betrokken partijen, met name over de benodigde buitendienststellingen. Deze zijn nodig om de geplande indienststelling in december 2016 te kunnen halen.

Deel Weesp-Lelystad (Flevolijn)

Dit deel van het korte termijnpakket OV SAAL bevat op hoofdlijnen de volgende maatregelen:

- aanpassen sporen lay-out rondom Almere Centrum, waaronder aanleg van keerspooren;
- geluidmaatregelen (schermen) in Almere, Muiderberg en Weesp (totaal circa 28 kilometer);
- geluidwerende maatregelen aan de Vechtbrug;
- keerspooren in Almere Oostvaarders;
- diverse kleinere maatregelen, zoals gevelmaatregelen, raildempers, verbeteren energievoorziening en seinoptimalisaties.

Op 6 maart 2013 is aan ProRail een beschikking van € 171 miljoen verleend voor realisatie van het project. Inmiddels zijn alle aanbestedingsprocedures afgerond en zijn alle werkzaamheden gegund. Dit betekent dat alle maatregelen dit en komend jaar in uitvoering komen. Door vertraging in de aanbestedingsprocedures staat de planning onder druk. Indienststelling in december 2015 is niet meer mogelijk; ProRail onderzoekt de mogelijkheden voor indienststelling in december 2016, tegelijk met de indienststelling van de maatregelen in Amsterdam.

⁷ Kamerstuk 32404 nr. 66, d.d. 28 augustus 2013



OV SAAL (middel)lange termijn maatregelen

Met de brief van 28 augustus 2013 (Kamerstuk 32404, nr. 63) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de besluiten die in overleg met de sector en de regionale overheden zijn genomen over OV SAAL op de (middel)lange termijn. Betrokken partijen geven met de besluitvorming invulling aan de ambitie om hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken. Concreet betekent dit de uitbreiding van station Weesp van 6 naar 8 sporen. Eerder was al besloten tot de invoering van ERTMS op de SAAL-corridor. Afgesproken is om, zodra de infrastructuur is opgeleverd en het technisch mogelijk is, in de spits te starten met hogere frequenties.

IenM heeft ProRail inmiddels opdracht gegeven om de planstudie voor OV SAAL MLT uit te werken. Dit betekent dat er een ontwerp wordt gemaakt voor een goede inpassing van de spooruitbreiding van 6 naar 8-sporig Weesp. Ook worden maatregelen (zoals bijvoorbeeld transfer en opstelcapaciteit) uitgewerkt die nodig zijn om hoogfrequent spoorvervoer te kunnen uitvoeren op de SAAL corridor. De regionale partijen en vervoerders worden betrokken in de planstudie en zijn uitgenodigd om hun wensen kenbaar te maken in ontwerpessies die ProRail heeft gepland.

Overwegen OV SAAL

Voor OV SAAL MLT is bestuurlijk afgesproken dat de overwegen van OV SAAL in het landelijke overwegprogramma aan de orde zullen komen. Binnen dat programma wordt afgewogen welke overwegen worden aangepakt.

10. Overige Maatregelen

Om PHS mogelijk te maken zijn er, naast infrastructurele maatregelen, ook aanvullende maatregelen nodig om hogere treinfrequenties mogelijk te maken. Dit betreft voorzieningen in verband met leefbaarheid (geluid, trillingen, externe veiligheid, overwegveiligheid), maar bijvoorbeeld ook het opstellen van treinen en energievoorziening. In de VGR-9 werd al gemeld dat voor de verschillende onderliggende maatregelen verkenningen waren afgerond. Dit heeft er toe geleid dat de overige maatregelen nu bij de betreffende corridor(s) verder worden uitgewerkt. Een aantal overige maatregelen die (nog) niet per corridor/project kunnen worden opgepakt worden op programmaniveau verder uitgewerkt.

11. Programmabeheer

11.1 Planning

De planning van de werkzaamheden uit de planuitwerkingsfase is opgesteld met de randvoorwaarde dat de PHS maatregelen uiterlijk in 2020 gerealiseerd zijn. Inmiddels is besloten (Kamerstuk 33400A nr. 48 d.d. 13 februari 2013) dat de ambities van PHS om hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken overeind blijven, maar dat oplevering van de deelpakketten wordt getemporeerd tot 2015-2028. Voor het onderdeel Goederenroute Oost-Nederland is in juni 2014 besloten dat uitwerking van het hele traject tussen Elst en Oldenzaal/grens is opgeschort tot in ieder geval het jaar 2020. In het geval rond 2020 wordt besloten om de planuitwerking te hervatten zal de feitelijke ingebruikname van die Goederenroute pas na 2030 kunnen plaatsvinden.



Tot eind 2014

De na te streven resultaten voor de periode tot eind 2014 zijn:

- uitvoeren onderzoek Gooilijn. Het betreft een kortlopende studie naar de effecten van recent genomen en te nemen besluiten op de Gooilijn.
- uitvoeren onderzoek Noordtak n.a.v. motie De Boer/van Veldhoven. Onderzocht wordt wat de uiteindelijke kosten zijn van een eventuele spoorlijn voor goederenvervoer langs de N18, welke procedures gevolgd moeten worden en welk tijdsbestek nodig is voor besluitvormingsprocedures en realisatie.
- afronden analyse en participatie voorkeursvariant inhaalspoor Geldermalsen.
- starten vervolganalyse geïntegreerde maatregelpakket Amsterdam Centraal.
- analyse en participatie over aantal deelvraagstukken ten behoeve van het opstellen MER en OTB Meteren-Boxtel.
- opstellen plan van aanpak nadere uitwerking gekozen oplossingsrichting voor verkeersproblematiek rond overwegen in de Tongersestraat van Boxtel.
- opstellen plan van aanpak voor planuitwerking ombouw emplacement Eindhoven westzijde.
- uitbrengen en ter visielegging MER en OTB 4-sporigheid Rijswijk – Delft Zuid
- het uitwerken van optimalisatiemogelijkheden met de spoorsector en de regio's om de meerkosten van de op 16 juni jl. genomen bestuurlijke besluiten uit het PHS-budget te kunnen dekken.

11.2 Risico's en onzekerheden

Risico's

De risico's genoemd in de VGR-9 zijn nog steeds van kracht. In het kader van de bezuinigingen is er voor gekozen vooruitlopend op de uitkomsten en besluitvorming over de MER 1^e fase € 300 miljoen te bezuinigen als gevolg van de lagere goederenprognoses die een keuze voor slechts 1 extra goederenpad door Oost-Nederland in plaats van de eerder geplande 2 extra goederenpaden mogelijk maakten. Indien uit het MER zou blijken dat er extra middelen nodig zijn dienen deze binnen PHS te worden gezocht.

De verwachte hogere kosten voor het Doorstroomstation Utrecht (DSSU) vormen een risico voor het budget van PHS. De inzet is om de kostenstijging zo beperkt mogelijk te houden en op te vangen binnen PHS.

In eerdere voortgangsrapportages is gemeld dat het budget en de planning voor het project OV SAAL KT cluster c onder druk staan. Dat is niet meer het geval; de verwachting is dat het project binnen budget en planning zal worden gerealiseerd. Daarentegen staat inmiddels de planning van het project OV SAAL KT cluster a onder druk door vertraging in de aanbestedingsprocedures.

Onzekerheden

Er hebben zich in deze verslagperiode geen nieuwe onzekerheden voorgedaan ten opzichte van de VGR-9.



11.3 Raakvlakken met andere projecten

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

Lange Termijn Spooragenda (LTSA)

In de LTSA 2 is aangegeven dat projecten en programma's belangrijke instrumenten zijn om de ambities en de doelen uit LTSA 2 concreet te realiseren. De budgettaire kaders tot en met 2028 zijn hiervoor richtinggevend. Van belang is dat –gezien de beperkte budgetten– de juiste set van doelmatige projecten en programma's wordt gerealiseerd. Daartoe dient een herijking van projecten en programma's. De herijking vormt een nieuw vertrekpunt en zal leiden tot een hernieuwde invulling van het MIRT voor wat betreft het spoor en OV. Voor besluitvorming over de herijking van projecten en programma's wordt het MIRT-proces gevolgd. PHS is, net als ERTMS en het Landelijk verbeterprogramma Overwegen, als preferent onderdeel van de LTSA aangemerkt en valt daardoor buiten de herijking. Wel worden de raakvlakken met de herijking bewaakt waar deze de effectiviteit en uitvoerbaarheid van de PHS maatregelen kunnen raken.

Rapportage over ERTMS aan de Tweede Kamer

ERTMS kent een eigen uitgebreide rapportagestructuur aan de Tweede Kamer op grond van de Groot Project Status die door de Kamer aan ERTMS is toegekend. Op 11 april 2014 heeft het Kabinet de Voorkeursbeslissing ERTMS⁸ genomen. Deze Voorkeursbeslissing en de achterliggende onderzoeken zijn in mei en juni 2014 meerdere malen besproken in de Tweede Kamer, zoals tijdens de technische briefings van 14 mei en 19 juni, de hoorzitting van 15 mei en het algemeen overleg van 24 juni.

Tevens is als bijlage bij de Voorkeursbeslissing ERTMS de ERTMS Basisrapportage aan de Kamer aangeboden. Het accountantsrapport bij de basisrapportage is op 22 mei 2014 naar de Kamer gestuurd⁹. De basisrapportage geeft de basisreferentiewaarden weer op het gebied van beheersing waarop de voortgang van het programma ERTMS zal worden bijgehouden, en waarover zal worden gerapporteerd naar de Tweede Kamer in halfjaarlijkse Voortgangsrapportages. De eerste voortgangsrapportage zal uiterlijk 1 oktober 2014 verschijnen en bestrijkt de periode van april tot en met 30 juni 2014.

Geïntegreerde aanpak Beter en Meer, PHS en ERTMS zoals aangegeven in LTSA

In het tweede deel van de Lange Termijn Spooragenda¹⁰ is aangegeven dat onder regie van IenM een geïntegreerde aanpak zal worden opgesteld waarin wordt beschreven via welke stappen de ambities uit de LTSA kunnen worden gerealiseerd. Uitgangspunt daarbij is de operationele uitwerking Beter en Meer van NS en ProRail. De geïntegreerde aanpak kent meerdere elementen, waaronder de wijze waarop de meeste synergiewinst kan worden bereikt tussen grote programma's en projecten. Als onderdeel daarvan is een onderzoek gestart naar de mogelijke synergie tussen PHS en ERTMS.

Er wordt de komende periode onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor verbetering van efficiency en het verminderen van hinder/overlast voor reizigers, verladers en omgeving. Dit kan bijvoorbeeld bereikt worden doordat een aantal PHS-maatregelen niet meer noodzakelijk zijn omdat deze functionaliteit met ERTMS geboden zal worden of doordat werkzaamheden wellicht gecombineerd kunnen worden. Het faseverschil tussen PHS en ERTMS maakt het combineren van

⁸ Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 33652, nr. 14

⁹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2013–2014, 33652 nr. 15

¹⁰ Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 29984, nr. 474



werkzaamheden lastig. Temporiseren van PHS-maatregelen totdat ook de ERTMS uitrol kan plaatsvinden kan eventueel leiden tot het ontstaan van ongewenste uitvoeringsproblemen. Dit wordt momenteel onderzocht.

Landelijk overwegprogramma

Binnen PHS is € 100 miljoen gereserveerd voor de aanpak van vier aangewezen PHS-overwegen. In het Regeerakkoord is daarnaast € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor een landelijk verbeterprogramma voor het verminderen van incidenten op overwegen (het LVO). In het LVO wordt gezocht naar kosteneffectieve maatregelen om de veiligheid en doorstroming van weg- en spoorverkeer op overwegen te verbeteren. Het LVO beoogt een nieuwe aanpak met een integrale benadering van de problematiek vanuit zowel weg- als spoorkant in de brede ruimtelijke context van de overweg. Hierbij geldt een landelijke prioritering voor alle overwegen. Als decentrale overheden andere overwegen willen aanpakken is er de mogelijkheid om deze aan te melden voor het LVO. Zowel binnen PHS als binnen het LVO geldt als uitgangspunt een cofinanciering van 50-50%.

11.4 Financiën

In deze VGR wordt de financiële stand van zaken aangegeven en de relatie met de begroting 2010, 2011 en 2012.

Het budget

In het kader van de integrale aanpak van Amsterdam CS is het resterende projectbudget voor Amsterdam Cuyperhal (€ 11,7 miljoen) toegevoegd aan het projectbudget PHS. Daarnaast is vanuit het projectbudget PHS € 14,3 miljoen overgeboekt naar het project Rijswijk-Schiedam waardoor voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van PHS konden worden uitgevoerd en synergievoordelen konden worden gerealiseerd. Ook is € 4,5 miljoen overgeboekt naar het projectbudget Traject Oost voor een keervoorziening bij Driebergen-Zeist (opgenomen in de voorkeursbeslissing PHS). Door deze keervoorziening nu mee te nemen in het grotere project Herinrichting stationsgebied Driebergen-Zeist zijn ook hier synergievoordelen behaald en kosten bespaard.

De binnen OV SAAL geraamde uitgaven ad € 225 miljoen t.b.v. ERTMS zijn overgeboekt naar IF 17.07 (ERTMS Landelijke invoer). Daarnaast bleek na actualisatie en nadere uitwerking van OV SAAL naar aanleiding van de besluitvorming over de middellange termijn een lager budget benodigd dan tot dusverre beschikbaar. Het projectbudget is daarop met € 30 miljoen verlaagd en deze gelden zijn toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08).



Project- onderdeel	Budget per 4-6-2010*	Budgetontwikkeling in vorige verslagperiodes		Budgetontwikkeling in deze verslagperiode		Naar Ruimte voor de Fiets	Budget stand 1-9-2014
	Prijspeil 2009	Index/ BTW	Scope wijziging	Index	Scope wijziging		Prijspeil 2014
PHS	3.158	83	-657	0	-8	-96	2.480
OV SAAL	1.399	46	45	0	-255	-11	1.224

* Een deel van de financiering van PHS zal plaatsvinden vanuit de leenfaciliteit PHS. Het bedrag van deze leenfaciliteit is bepaald op € 874,6 miljoen. Dit bedrag is in de Rijksbegroting in mindering gebracht op het projectbudget PHS.

Het budget van € 3,158 miljard voor PHS en € 1,399 miljard voor OV SAAL (prijspeil 2009) dat in de VGR-6 is aangegeven en wat gebaseerd is op de Voorkeursbeslissing PHS van 4 juni 2011, dient als referentie voor de totale investeringskosten van PHS.

Uitgaven PHS

De uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 september 2014 bedragen € 176,04 miljoen, uitgedrukt in het prijspeil van het jaar dat de uitgaven zijn gedaan. De uitgaven van IenM betreffen de departementale werkzaamheden voor het programma vanaf 2008 (inclusief de kosten voor inhuur van personeel). De uitgaven van ProRail betreffen projectmanagement-, voorbereidings- en investeringsuitgaven voor PHS.

Kasuitgaven PHS	t/m 2012	2013	2014	Totaal
INFRASTRUCTUUR EN MILIEU Projectkosten	4.265	37	37	4.339
VIA PRORAIL Voorbereidingskosten	54.658	16.263	5.721	76.642
Investeringskosten	3.972	49.366	41.728	95.066
Totaal	62.895	65.666	47.486	176.047

Uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 september 2014, afgerond op duizenden euro's.

Uitgaven OV SAAL (excl. RRAAM)

De uitgaven ten behoeve van OV SAAL tot 1 september 2014 bedragen € 318,3 miljoen, uitgedrukt in het prijspeil van het jaar dat de uitgaven zijn gedaan. De uitgaven van IenM betreffen de departementale werkzaamheden voor het project vanaf 2008 (inclusief de kosten voor inhuur van personeel). De uitgaven van ProRail betreffen projectmanagement-, voorbereidings- en investeringsuitgaven voor OV SAAL.

Kasuitgaven OV SAAL	t/m 2012	2013	2014	Totaal
INFRASTRUCTUUR EN MILIEU Projectkosten	6.064	0	27	6.091
VIA PRORAIL Voorbereidingskosten	27.878	3.847	0	31.725
Investeringskosten	61.660	114.768	104.072	280.500
Totaal	95.602	118.615	104.099	318.316

Uitgaven ten behoeve van OV SAAL tot 1 september 2014, afgerond op duizenden euro's.



Actieplan 'Groei op het Spoor'

1. Inleiding

Het Actieplan 'Groei op het Spoor' (Actieplan) heeft een looptijd van 2008-2012 gehad, waarbij sommige maatregelen nog doorliepen in 2013. De maatregelen 'uitbreiden van P+R voorzieningen' en 'Prettig Wachten' lopen nog door in 2014. Doordat de meeste maatregelen zijn afgerond zal deze VGR-10 de laatste rapportage zijn over het onderdeel Actieplan.

2. Afronding

Voor de afronding van het Actieplan is op de internetpagina <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/groei-op-het-spoor> een achtergronddocument geplaatst. Doel van dat achtergronddocument is om kennis te delen over het opstellen en uitvoeren van een grootschalig actieplan in samenwerking met verschillende publieke- en private organisaties. Dit document geeft inzicht in de totstandkoming van het Actieplan en de gekozen aanpak. Daarnaast wordt op hoofdlijnen inzicht gegeven in wat het Actieplan heeft opgeleverd. Het Actieplan bestaat uit een groot aantal concrete acties dat eraan bijdraagt dat mensen snel, comfortabel en betrouwbaar van deur tot deur komen. Het gaat om maatregelen op het gebied van voor- en natransport, informatievoorziening aan reizigers, treinaanbod, kennismakings- en kaartacties en mobiliteitsspreiding. Voor meer informatie over de achtergrond, aanpak en resultaten van de individuele maatregelen verwijs ik u naar de website.

3. Vervolg

Hoewel het Actieplan is afgerond, wordt er vanuit andere programma's en initiatieven nog gewerkt aan het aantrekkelijk maken van de trein voor reizigers. Vanuit het programma Beter Benutten wordt er gewerkt aan multimodale knooppunten die het overstappen van de ene modaliteit naar de andere stimuleren, bijvoorbeeld van auto of regionaal OV op de trein. Ook spitsmijden in het OV maakt onderdeel uit van Beter Benutten. Ook wordt er in het kader van het initiatief 'Samen op reis' gewerkt om het OV in algemene zin aantrekkelijker te maken. Dit is een samenwerkingsinitiatief van de belangrijkste OV-partijen: vervoersbedrijven, overheden en consumentenorganisaties. Hun doel: het OV een vanzelfsprekende schakel maken voor reizigers in hun reis van A naar B.