



# I enM voorstel maatregelenpakket herijking

*15 september 2015*

## **1. AANLEIDING HERIJKING**

Samen met de regio's, vervoerders in het personen- en goederenvervoer, en ProRail wordt er hard gewerkt aan het onderhouden, het verbeteren en het vernieuwen van het spoor, het verhogen van de kwaliteit en het uitbreiden van de capaciteit om meer treinen te kunnen laten rijden.

Vanuit het MIRT wordt in de periode 2015 tot en met 2028 bijna € 11,1 miljard in spoor geïnvesteerd (excl. de middelen voor beheer, onderhoud en vervangingen). Dit betreft o.a. PHS, ERTMS, grote stationsprojecten, tal van maatregelen aan regionale spoorverbindingen (elektrificatie, snelheidsverhogingen en inzet van langere treinen), overwegen (LVO), toegankelijkheid en grensoverschrijdend spoor.

Vanwege alle eerder gemaakte keuzes, doorgevoerde bezuinigingen en het bestemmen van de verschillende middelen tot en met 2028 is er nog maar weinig financiële ruimte over voor alle ambities die er nog liggen. De herijking is erop gericht om via een nadere finetuning binnen de huidige budgettaire kaders tot een optimale set van doelmatige programma's en projecten te komen om de ambities uit de LTSA zoveel mogelijk te realiseren.

Aan de OV- en Spoortafels in 2014 en in het voorjaar 2015 is door IenM aangegeven dat er mogelijk 0 tot € 200 a € 300 mln beschikbaar is voor de herijking en dat het binnen dit beperkte financiële kader heldere bestuurlijke keuzes gemaakt moeten worden. In dit voorstel is het financiële beeld geactualiseerd op basis van de begroting 2016.

## **2. PROCESSTAPPEN**

De herijking heeft, zoals vermeld in de brief aan de Tweede Kamer van 9 juli 2014, plaatsgevonden in drie stappen:

- 1) Afbakening:  
In de BO-MIRT november 2014 is besloten dat MIRT- projecten waar een bestuurlijke commitment over is uitgesproken buiten de herijking vallen. Ook de programma's, die in het Regeerakkoord zijn opgenomen, en de projecten die in uitvoering zijn vallen buiten de herijking. De vrije investeringsruimte Spoor en de vrije investeringsruimte Regionaal Lokaal vallen wel binnen de herijking. Verder loopt de nog niet-verplichte budgetruimte van een drietal programma's uit het MIRT mee in de herijking, te weten het nog niet belegde deel van fietsparkeren, kleine functiewijzigingen en kleine stations, maar aangegeven is dat wordt bezien of er een andere aanwending mogelijk is.
- 2) Prioritering:  
Tijdens de gesprekken over de herijking eind 2014 en aan de OV-en spoortafels in het voorjaar 2015 is vastgesteld dat het onontkoombaar zal zijn om prioriteiten en faseringen aan te brengen. In totaal zijn er 52 maatregelen en projecten ingediend die meelopen in de herijking. Deze ingediende projecten zijn vervolgens geprioriteerd in een eerste en een tweede laag. Met name de eerste laag is voor de korte en middellange termijn van belang volgens de indieners. De potentiële projecten die in de tweede laag zijn gezet, zijn nu (nog) niet gereed voor besluitvorming, maar volgens de indieners uiteindelijk wel van belang, omdat deze mogelijk invulling geven aan de langere termijn ambities van de LTSA. De ingediende en geprioriteerde maatregelen en projecten zijn vastgesteld op de landelijke OV-en Spoortafel op 30 april 2015.

- 3) Afweging:  
Ten behoeve van de afweging heeft er een factfinding en validatietoets plaatsgevonden op alle ingediende projecten. De projecten zijn beoordeeld ten opzichte van de LTSA doelen, de beschikbare investeringsruimte en de eerder bestuurlijk vastgestelde spelregels. Ook is bezien of er voldoende beslisinformatie voorhanden is. De projecten in de eerste laag waarvan de beslisinformatie op orde was, zijn meegenomen in de uiteindelijke afweging. De validatie komt overigens niet in de plaats van de MIRT-spelregels die van toepassing zijn om concrete investeringsbeslissingen te nemen.

### **3. SPELREGELS**

Op de landsdelige en de landelijke OV en Spoortafels in het voorjaar 2015 is overeenstemming bereikt over de werkwijze en spelregels om te komen tot een afweging, stap drie van de herijking. Voorop staat dat de ingediende maatregelen en potentiële projecten zullen moeten aansluiten bij de doelen van de LTSA.

Afgesproken is dat, naast de MIRT-spelregels die bij een uiteindelijke MIRT-beslissing behoren, de volgende spelregels gelden:

- de spelregels voor beheer, onderhoud en vervangingen (BOV)
- de spelregels voor Regionaal Lokaal projecten, indien van toepassing
- de spelregels voor bestaande programma's

Ook is afgesproken dat bij de afweging een aantal principes wordt gehanteerd:

- Allereerst wordt er gewerkt aan de projecten en programma's die een bijdrage leveren aan de doelstellingen van de LTSA en die buiten de herijking zijn geplaatst.
- "Behouden boven bouwen": eerst de budgetten voor Beheer, Onderhoud en Vervanging op orde brengen. In verband met het dekken van bestaande risico's is het nodig middelen hiervoor te reserveren.
- Daarna is via de aanpak van eerst Beter dan Meer sprake van het inzetten van een mix van maatregelen om de uitschieters in de punctualiteit aan te pakken en de maatregelen te nemen voor de extra treinen in het kader van de dienstregeling 2018.
- Tot slot zullen er stappen aan de orde zijn voor verdere kwaliteitsverbeteringen zoals aanbod en reistijd.

#### 4. IENM VOORSTEL HERIJKING

In de periode 2015 tot en met 2028 wordt er aanzienlijk geïnvesteerd in het reizigers- en het goederenvervoer. Paragraaf 4.1 geeft een overzicht van de projecten en programma's die buiten de herijking zijn geplaatst. Paragraaf 4.2 geeft aan welke middelen vanuit de vrije investeringsruimtes en de drie programma's nog vrij gemaakt kunnen worden voor de herijking. Paragraaf 4.3 geeft het voorgestelde maatregelpakket weer behorend bij de resterende vrije financiële ruimte

##### 4.1. Maatregelen 2015 tot en met 2028 in uitvoering en/of planstudie die buiten de herijking zijn geplaatst

Tabel 1. Maatregelen/projecten buiten de herijking (conform begroting 2016)

| <b>Projecten bestuurlijk/juridisch gecommiteerd</b>   | <b>Programma's opgenomen in LTSA /Regeerakkoord</b>  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Amstelveenlijn (€ 77 mln) (onderdeel van het Programma Regionaal Lokaal)</li><li>• Amsterdam Zuid/4 sporen (onderdeel totale programma Zuidas wegen en spoor)</li><li>• Amsterdam Zuid NSP (onderdeel totale programma Zuidas wegen en spoor)</li><li>• Zwolle-Herfte (€ 190 mln)</li><li>• HOV Zuid Holland Noord (Rijn Gouwelijn) (€ 219 mln, incl. BOV) (onderdeel van het Programma Regionaal Lokaal)</li><li>• Kleine projecten goederen (externe veiligheid Dordrecht) (€ 12 mln)</li><li>• Calandburg renovatie (€ 158 mln)</li><li>• Maaslijn elektrificatie (onderdeel hfd 12 begroting)</li><li>• Zwolle-Wierden elektrificatie (onderdeel hfd. 12 begroting)</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• PHS (€ 2841 mln incl. MLT SAAL)</li><li>• ERTMS (€ 2563 mln)</li><li>• grensoverschrijdend spoor (€ 61 mln)</li><li>• benutten regionaal spoor (€ 85 mln)</li><li>• toegankelijkheid (€ 417 mln)</li><li>• LVO (€ 203 mln)</li></ul> |
| <b>Maatregelen in uitvoering.</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Spoortunnel Delft</li><li>• Korte termijn OV SAAL</li><li>• VleuGel</li><li>• NSP's Utrecht, Rotterdam, Breda, Den Haag, Arnhem, Breda</li><li>• DSSU</li><li>• sporendriehoek Noord NL</li><li>• Traject Oost</li><li>• goederen Rotterdam-Genua</li><li>• Nanov</li><li>• RSP (onderdeel van het Programma Regionaal Lokaal)</li><li>• Aslasten goederen</li><li>• aansluiting Maasvlakte.</li><li>• Regionet</li><li>• spoorzone Ede</li><li>• beter benutten regionaal spoor</li></ul>  |  |
| <b>Voor een totaal overzicht van alle maatregelen die in uitvoering zijn zie ook Begroting 2016: artikelen:13.03.01; 13.03.02; 13.03.04; 13.03.05</b>   |  |

In tabel 1 staat weergegeven welke projecten gezien de gemaakte bestuurlijke afspraken doorgaan en buiten de herijking zijn geplaatst. Hieruit blijkt dat er een aanzienlijk maatregelpakket in uitvoering en gepland is en dat dit onderdeel is van de genoemde € 11,1 mld. Het MIRT 2016 geeft een gedetailleerd overzicht.

## 4.2. Middelen in te zetten voor de herijking

In het kader van de herijking is gezien welke middelen kunnen worden vrijgespeeld voor een andere aanwending. Deze bestaat uit de vrije investeringsruimtes en de middelen die uit de drie programma's kunnen worden gehaald.

De **vrije investeringsruimte Spoor** bedraagt in de begroting 2016 € 906 mln. In de begroting 2016 is daarbij aangegeven dat deze investeringsruimte grotendeels benodigd is voor risico's. Risico's doen zich op dit moment voor op het terrein van prijsbijstellingen en voldoende structurele middelen voor Beheer Onderhoud en vervanging (stand 15 september 2015). IenM heeft in het kader van de herijking ervoor gekozen om hiervoor een risicoreservering ten behoeve van de vrije investeringsruimte te doen gezien het grote belang voor het goed functioneren van het spoorwegnet, hetgeen van belang is voor personen en goederenvervoer en voor alle landsdelen. Resterend voor de herijking is dan ca. **€ 9 mln**.

In de **vrije investeringsruimte Regionaal Lokaal** is nog € 117 mln beschikbaar. IenM kiest ervoor de helft van dit budget in te zetten voor risico's en tegenvallers. Dit budget wordt ingezet voor noodzakelijke maatregelen om te voldoen aan vigerende wet- en regelgeving. Er wordt in totaal € 58 mln gereserveerd voor maatregelen op emplacementen om te voldoen aan de vigerende ARBO-normen en milieu-eisen op emplacementen ondermeer van belang voor het goederenvervoer (zie invulling tabel 2). Het resterende deel, ad **€ 59 mln**, wordt ingezet voor andere maatregelen (zie tabel 4 en 5).

Tabel 2. Maatregelen wet- en regelgeving te financieren uit het deel vrije investeringsruimte Regionaal Lokaal wat niet ingezet wordt voor de herijking

|                                   |                                     |  |
|-----------------------------------|-------------------------------------|--|
| Emplacementen op orde             | Onderverdeling nog nader te bepalen | Maatregelen voor ARBO, om te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving. |
| Milieumaatregelen emplacementen   |                                     | Maatregelen voor milieueisen op emplacementen voor huidige goederenvervoer |
| <b>Totaal Wet- en regelgeving</b> | <b>€ 58 mln</b>                     |  |

Conform de bestuurlijke afspraak eind 2014 zijn de drie MIRT programma's fietsparkeren, kleine functiewijzigingen en kleine stations nader gezien op de bijdrage aan de LTSA en de eventuele mogelijkheid om deze middelen anders aan te wenden.

Het budget van het **programma fietsparkeren** wordt in volle omvang gehandhaafd gezien de bijdrage aan de deur tot deur bereikbaarheid. De opgave is hier om gezien het beschikbare budget zoveel mogelijk stallingsplaatsen te realiseren op basis van co-financiering vanuit de regio's. Het nog niet belegde deel van € 132 mln voor Fietsparkeren blijft dus in volle omvang beschikbaar voor Fietsparkeren.

Voor het **programma kleine functiewijzigingen** is in totaal € 211 mln beschikbaar. Hieruit worden het Logistiek Multimodaal Knooppunt Venlo en de aanvullende maatregelen tussen Schiedam-Rotterdam gefinancierd (zie tabel 3). Dit gezien de bestuurlijke afspraak met Zuid Nederland in het BO MIRT van november 2014 en de opgave om PHS op de corridor Den Haag-Rotterdam te realiseren. IenM kiest ervoor om € 81 mln van de dan nog resterende € 162 mln apart te houden voor het programma kleine functiewijzigingen, omdat dit te allen tijde nodig is voor wensen van personen en goederenvervoerders. De overige **€ 81 mln** wordt beschikbaar gesteld voor andere maatregelen (zie tabel 4 en 5).

Tabel 3. Maatregelen gefinancierd uit het programma kleine functiewijzigingen

|  |                 |  |
|--|-----------------|--|
| Logistiek Multimodaal Knooppunt Venlo      | € 30 mln (1)    | De railterminal maakt onderdeel uit van de Greenport Venlo. De Greenport Venlo bedient 3 rijks Topsectoren (Logistiek, Agri&Food en Tuinbouw) waarbij de Railterminal een essentiële gebiedsvoorziening vormt in de optimalisatie van de nationaal/(eur)regionale economische waarde van deze topsectoren. |
| Aanvullende maatregelen Schiedam-Rotterdam | € 19 mln        | Betreft seinoptimalisatie vanaf Delft Zuid tot voorbij Schiedam, aangevuld met aanpassingen aan de westzijde van het emplacement Rotterdam (variant B).  |
| <b>Totaal</b>                              | <b>€ 49 mln</b> | Dit wordt gefinancierd uit KFW (in totaal 211 mln – 49 mln zodat er nog € 162 mln resteert).   |

(1) De genoemde € 30 mln voor de spoorontsluiting Railterminal Venlo is het max bedrag voor de investering van de kant van lenM. lenM betaalt 50% van de uiteindelijke investeringskosten met een max van € 30 mln. Daarnaast gaat lenM er vanuit dat de regio eveneens 50% van de extra BOV kosten betaalt.

Het budget van het programma **kleine stations** bedraagt in totaal € 35 mln. Volgens lenM kan hiervan € 17 mln beschikbaar blijven als een bijdrage vanuit lenM voor toekomstige nieuwe stations, de overige **€ 18 mln**. wordt ingezet voor andere maatregelen (zie tabel 4 en 5).

In tabel 4 volgt een overzicht van de totaal beschikbare financiële ruimte dat ingezet wordt voor andere maatregelen in het kader van de herijking, zijnde **€ 167 mln**. Hierbij wordt de kanttekening geplaatst dat het gepresenteerde financiële beeld een momentopname is. Uiteraard kunnen nieuwe risico's/omstandigheden zowel een positief als negatief effect hebben op de financiën.

Tabel 4. Overzicht beschikbare financiële ruimte

| Programma/Post                               | Beschikbaar te maken middelen |
|--|-------------------------------|
| 1. Vrije investeringsruimte Spoor            | € 9 mln                       |
| 2. Vrije investeringsruimte Regionaal Lokaal | € 59 mln                      |
| 3. Fietsparkeren                             | € 0 mln                       |
| 4. Kleine functiewijzigingen                 | € 81 mln                      |
| 5. Kleine Stations                           | € 18 mln                      |
| <b>Totaal vrije ruimte herijking</b>         | <b>€ 167 mln</b>              |

### 4.3. Invulling resterende vrije financiële ruimte

Op basis van de volgorde in de spelregels zijn de volgende maatregelen in het pakket opgenomen. Doel is een eerste betekenisvolle stap voor de LTSA te realiseren per dienstregeling 2018. Ook wordt er voorgesorteerd op nader te nemen besluiten t.a.v. investeringen op de middellange termijn. In de daarvoor benodigde studies zal IenM actief participeren.

Tabel 5. Maatregelen die gefinancierd worden uit de nog resterende € 167mln

| <i>Fase Beter en Meer (dienstregeling 2018 en autonome groei)</i>                   |                  |  |
|---|------------------|--|
| Be- en bijsturing toekomst  | € 30 mln         | Negatieve uitschieters op knooppunten en corridors voorkomen voor groot deel spoornet. Basis voor hogere frequenties op A2 en andere corridors.                            |
| Meer t.b.v. dienstregeling 2018 op corridor Amsterdam-Eindhoven                     | € 45 mln         | Infradeel Beter en Meer; daarnaast maatregelen door NS (verbeteraanpak trein)  |
| Opvang autonome groei en extra opstelcapaciteit                                     | € 45 mln         | In verband met instroom extra materieel en hogere frequenties is meer nodig dan opgenomen in bestaande programma's PHS, kleine functiewijzigingen en andere MIRT projecten |
| Verhogen zichtbaarheid regionale vervoerders op stations (Verbeteraanpak Stations)  | € 12 mln         | Maatregelen om wayfinding te verbeteren op stations van nationale en regionale vervoerders   |
| Aanpak volgende corridors en volgende tranche opstelcapaciteit                      | € 32 mln         | In te zetten op basis van de ervaringen van fase 1, welke corridors en exacte maatregelen wordt bepaald afhankelijk van de geïntegreerde planning .                        |
| <b>Subtotaal</b>  | <b>€ 164 mln</b> | <b>t.b.v. eerste stap LTSA in aanvulling op het reeds lopende pakket maatregelen</b>   |
| Nadere stappen Beter en Meer + opstellen reizigers, afweging 3 kv                   | € 1 mln          | Studiekosten, tbv nadere investeringsbesluiten, mede obv ervaringen eerst deel Beter en Meer en dienstregeling 2018  |
| Vervolg op MIRT onderzoek nieuwe OV terminal Schiphol Plaza (deel IenM)             | € 1 mln          | Studiekosten, tbv nadere investeringsbesluiten IenM en andere betrokkenen  |
| Vervolg op MIRT onderzoek Utrecht   | € 0,1 mln        | Studiekosten, tbv nadere investeringsbesluiten IenM en andere betrokkenen  |
| Vervolg op MIRT onderzoek Utrecht-Harderwijk  | € 0,1 mln        | Studiekosten, tbv. nadere investeringsbesluiten IenM en andere betrokkenen   |
| Bijdrage IenM aan regionale studie electrificatie Leeuwarden-Groningen-Nieuweschans | € 0,1 mln        | Studiekosten, tbv nadere investeringsbesluiten regio en IenM   |
| Bijdrage IenM aan regionale studie electrificatie Zevenaar-Winterswijk              | € 0,1 mln        | Studiekosten, tbv nadere investeringsbesluiten regio en IenM   |
| Emplacement Rotterdam (variant D)   | € 0,2 mln        | Studiekosten, tbv nadere investeringsbesluiten IenM en andere betrokkenen  |
| Grensoverschrijdend verbindingen (met name Eindhoven-Düsseldorf).                   | Deel TEN-T       | Studiekosten naar de prioritaire verbindingen w.o. Eindhoven-Düsseldorf zijn onderdeel van de binnenkort lopende TEN-T studies   |
| <b>Subtotaal studies</b>  | <b>€ 2,6 mln</b> | <b>Bijdrage vanuit IenM</b>  |
| <b>totaal</b>   | <b>€ 167 mln</b> |  |

De focus in het door IenM voorgestelde maatregelenpakket is gelegd op het waarmaken van de doelen t.a.v. betrouwbaarheid op de grote corridors en knooppunten in het spoornet en het verhogen van de frequenties in de dienstregeling 2018, aangezien dit voor de reizigers en verladers en de bereikbaarheid van grote delen van het land en met name Schiphol, Amsterdam, Utrecht en delen van Brabant van belang is als eerste stap om de LTSA en PHS waar te gaan maken. IenM kiest voor een maatregelenpakket waar het merendeel van de reizigers, de verschillende regio's en de spoorgoederensector allen van profiteren.

Tevens wordt met dit pakket voorgesorteerd op belangrijke vervolgstappen. De vervolgstappen die worden gezien betreffen het starten van een beperkt maar urgent aantal vervolgstudies in MIRT verband naar onderdelen voor het spoorstelsel als vervolg op de dienstregeling 2018, Schiphol, Utrecht en een aantal mogelijke electrificaties. Dit om de komende tijd nadere investeringsbesluiten te kunnen voorbereiden. Voor deze investeringsbesluiten en de nu niet opgenomen eerste laags voorstellen wordt een dynamische programmering ingezet, die aansluit bij de LTSA en reguliere infraprogrammering in het MIRT. Hierbij geldt dat de investeringsbesluiten voortkomend uit bovenstaande studies voorrang krijgen boven de andere eerste laags voorstellen die nu niet zijn opgenomen. In het regulier BO-MIRT met de regio's, kunnen indien er in de komende jaren zich nieuwe ontwikkelingen voordoen nader afspraken worden gemaakt.

De tweede laags voorstellen blijven op de bestuurlijke agenda, maar daar wordt vanuit IenM verder geen initiatief op genomen.