

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Voortgangsrapportage nr. 13

Datum	02-05-2017
Status	Definitief

Colofon

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Bestuurskern

Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Plesmanweg 1-6 2597 JG Den Haag



Inhoudsopgave

Inleiding	5
1.	Stand van zaken PHS algemeen (sinds VGR-12) 6
2.	Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam 8
3.	Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven 8
4.	Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen 9
5.	Reizigerscorridor Den Haag-Rotterdam-Breda 10
6.	Reizigerscorridor Breda-Eindhoven 11
7.	Routing goederenvervoer Zuid-Nederland 12
8.	Routing goederenvervoer Oost-Nederland 12
9.	OV-SAAL 13
10.	Overige Maatregelen 14
11.	Programmabeheer 14
11.1	Planning 14
11.2	Risico's en onzekerheden 16
11.3	Raakvlakken met andere projecten 16
11.4	Financiën 18
11.5	Overzichtskaart PHS maatregelen 20



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 dertiende voortgangsrapportage (VGR-13), waarin verslag wordt gedaan over de periode 1 juli 2016 tot 1 april 2017.

Deze voortgangsrapportage bevat de stand van zaken van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

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 toekomstvast 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-12)

Zoals in de VGR 12 gemeld gaat de NS met ingang van de dienstregeling 2018 (december 2017) hoogfrequent rijden tussen Amsterdam en Eindhoven met twee extra intercity's tussen Amsterdam en Eindhoven en twee extra sprinters in de spits tussen Utrecht en Houten Castellum. Van de PHS investeringen in de infrastructuur (o.a. Doorstroomstation Utrecht) en eerdere projecten zoals Sporen in Den Bosch gaat de reiziger nu profijt hebben. Met de extra treinen vanaf december 2017 wordt een deel van de PHS ambitie op deze corridor ingevuld. De totale ambitie kan worden ingevuld als ook de andere projecten op de corridor zijn opgeleverd.

Veel van de maatregelen en projecten in PHS naderen de realisatiefase. Daarmee staat PHS voor een omslag van een grotendeels studieprogramma naar een realisatieprogramma. IenM en ProRail bereiden zich op deze omslag voor door de governance binnen het programma te actualiseren, waarbij ook de aanbevelingen van de audits uit 2016 (Kamerstuk 32404, nr. 79) worden ingevuld. Het komend jaar is van groot belang omdat, naast de genoemde omslag tot realisatieprogramma, ook besluitvorming nodig is over de laatste grote projecten in PHS (Amsterdam CS, verdiepte ligging in Vught), en er verdere duidelijkheid moet komen over de omvang van het potentiële tekort bij PHS.

Nieuwe ontwikkelingen zoals de NMCA 2017 en het toekomstbeeld OV bouwen voort op het realiseren van PHS. Het programma is daarmee niet alleen noodzakelijk om knelpunten op het spoor tot en met 2030 te voorkomen, maar ook een eerste stap in het realiseren van een toekomstvast OV-systeem in 2040.

Sinds de VGR-12 (juli 2016) zijn binnen PHS de geplande maatregelen en projecten verder uitgewerkt. Eind 2016 is de verbouwing van Utrecht CS tot een doorstroomstation opgeleverd en is het pakket korte termijnmaatregelen OV-SAAL in dienst genomen. Op 7 december 2016 zijn het tracébesluit (TB) voor de 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid, de actualisatie van de MER en de nota van antwoord op de verkregen zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit (OTB) en het MER PHS van december 2014 vastgesteld.

In deze verslagperiode zijn 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 hierbij aan de orde. IenM is in de gesprekken transparant over de mogelijkheden en onmogelijkheden van de aangedragen voorstellen, mede gezien het taakstellend budget, de scope en de planning van het gehele programma. IenM en ProRail continueren deze gesprekken ook de komende periode.

Samengevat zijn in deze verslagperiode de volgende besluiten genomen:

- De staatssecretaris heeft in het Algemeen Overleg van 27 oktober 2016 (29984 nr. 692) toegezegd om in deze VGR-13 de in PHS beoogde lijnvoering van de Zaanlijn te beschrijven en de wijze waarop wordt omgegaan met mogelijke toekomstige alternatieve lijnvoeringmodellen.
- ProRail heeft met de betrokken gemeenten en provincies een realisatieovereenkomst voor het ongelijkvloers maken van de overweg in Veenendaal ondertekend.
- Op 7 december 2016 heeft de Staatssecretaris het TB 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid vastgesteld. Het gaat hier om het afbouwen van de tweede spoorbuis van de tunnel in Delft.
- In februari 2017 is het OTB Spooromgeving Geldermalsen door de Staatssecretaris vastgesteld.
- In 2016 is besloten om de planstudie OV SAAL MLT voor 3 varianten verder uit te voeren. Hiermee zijn 7 andere varianten afgevallen. Een van de drie varianten is op verzoek van de betrokken regionale overheden toegevoegd. Het betreft de aanleg van een tweede Vechtbrug.

In de onderdelen 2 tot en met 9 worden per PHS corridor de werkzaamheden en resultaten nader beschreven.



2. Reizigerscorridor Alkmaar-Amsterdam

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Uitgeest: aanpassing perron en emplacement, opstellen van sprintermaterieel en verlengen opstelspoor voor goederen tot 750 meter;
- Heerhugowaard: opstellen van intercity-materieel;
- Transfer, geluid, overwegen, tractie, opstellen.

Alle maatregelen op deze corridor zullen in een integraal tracébesluit worden opgenomen. Momenteel wordt gewerkt aan de planuitwerkingsfase. In het tweede kwartaal van 2018 is bestuurlijke besluitvorming voorzien over de voorkeursvariant van de te nemen maatregelen. In 2016 is de planstudie naar het opstel terrein bij Heerhugowaard weer opgestart. De verwachte kosten van realisatie van dit terrein zullen dan ook worden opgenomen in de totale kostenprognose van het programma.

Tijdens het Algemeen Overleg Spoor van 27 oktober 2016 (29984 nr. 692) werd gevraagd naar de bereidheid om te kijken naar de mogelijkheden om tegemoet te komen aan de wensen van de regio ten aanzien van onder andere de lijnvoering van de Zaanlijn. De staatssecretaris heeft toegezegd om in deze VGR-13 de beoogde lijnvoering te beschrijven en de wijze waarop wordt omgegaan met mogelijke toekomstige alternatieve lijnvoeringmodellen.

Binnen de PHS-corridor Alkmaar-Amsterdam wordt met één variant voor een hoogfrequente lijnvoering gewerkt: 6 intercity's Alkmaar-Amsterdam en 6 sprinters Uitgeest-Amsterdam. De maatregelen die nu worden voorzien op deze corridor zijn maatregelen die altijd nodig zijn om op deze corridor frequenter te kunnen rijden. Voor de twee opstel terreinen en het emplacement/station Uitgeest worden op dit moment varianten ontwikkeld voor deze maatregelen. Eén van de criteria die daarbij in beeld wordt gebracht is toekomstvastheid en robuustheid. Met dit criterium wordt inzichtelijk gemaakt of de verschillende varianten geschikt zijn voor alternatieve lijnvoeringmodellen. Op die manier kan de staatssecretaris bij de keuze voor de voorkeursvariant naast kosten ook de mate van toekomstvastheid meenemen in haar besluit.

In het kader van het Toekomstbeeld OV wil IenM samen met de regio tot een visie komen voor de periode na PHS. In dat traject bekijken we of en zo ja welke maatregelen eventueel aanvullend nodig zijn op de Zaanlijn om deze visie daadwerkelijk uit te kunnen voeren in de periode na PHS.

3. Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Amsterdam Centraal: perronverbredingen, verbreding oosttunnel, herinrichting emplacement, aanleg vrije kruising Dijkgracht;
- Aziëhaven Amsterdam; opstellen van goederenmaterieel;
- Westhaven Amsterdam; opstellen van reizigersmaterieel;
- Amsterdam Centraal-Bijlmer seinoptimalisatie;
- Breukelen seinoptimalisatie;
- Houten seinoptimalisatie;
- Spooromgeving Geldermalsen: vrijleggen van de Merwede-Lingelijn, aanpassing emplacement, aanpassingen aan het station;
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen.

De planuitwerking voor het project Amsterdam Centraal is technisch zeer complex (zowel de sporen als de perrons moeten ingrijpend worden gewijzigd,



waarbij het treinverkeer zoveel mogelijk doorgang moet vinden). Het project dient te worden gerealiseerd in een druk stedelijk gebied. De komende twee jaar wordt gewerkt aan het opstellen van het ontwerp Tracébesluit (OTB) met bijbehorend MER.

Het onderzoek naar de meest optimale en kosteneffectieve invulling van de benodigde opstelcapaciteit van goederenmaterieel in en rondom de Aziëhaven is bijna afgerond.

Het onderzoek naar de invulling van de benodigde extra opstelcapaciteit voor reizigerstreinen in de Amsterdamse Westhaven is afgerond. De voorkeursvariant wordt de komende periode verder uitgewerkt. Hierbij wordt gekeken of synergie te behalen valt met een door de gemeente Amsterdam gewenste alternatieve oplossing voor de overweg in de Kabelweg, die is gelegen naast het opstel terrein. De gemeente wil deze overweg ongelijkvloers maken.

Voor de aanpassingen aan het spoor, het emplacement en het station in Geldermalsen is op 1 maart jl. het Ontwerp-Tracébesluit Spooromgeving Geldermalsen gepubliceerd. Van 2 maart tot en met 12 april 2017 ligt dit OTB ter inzage. Een ieder kan binnen deze periode zienswijzen indienen op het OTB.

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;
- Emplacement Nijmegen;
- Rhenen extra perronspoor (nieuw t.o.v. voorkeursbeslissing)¹;
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen reizigerstreinen.

De functionaliteit van DSSU is gereedgekomen in november 2016. Op dit moment vinden afrondende werkzaamheden plaats aan station Utrecht Centraal.

De maatregel Keerspoor Driebergen-Zeist wordt uitgewerkt binnen het MIRT project Traject-Oost, stationsgebied Driebergen-Zeist. De realisatie hiervan is in september 2016 gestart.

Voor het extra perronspoor in Rhenen is de Nota Voorkeursalternatief gereed. Een voorwaarde voor verdere uitwerking is besluitvorming over medefinanciering door de regio (conform besluit treinbediening PHS Utrecht Arnhem). Vanuit NS is aangegeven dat een exploitatiebijdrage nodig is om de treinbediening te kunnen uitvoeren maar de benodigde bijdrage is hoger dan de regio ervoor over heeft. Momenteel wordt bezien hoe deze situatie kan worden opgelost.

¹ 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.



ProRail heeft met de betrokken gemeenten en provincies een overeenkomst voor het ongelijkvloers maken van de overweg in Veenendaal ondertekend. De voorbereidingen voor de aanbesteding zijn gestart.

De uitwerking van het extra zijperron Ede-Wageningen vindt plaats binnen het project Spoorzone Ede van de gemeente Ede. Gemeente Ede, ProRail en NS hebben overeenstemming bereikt over een samenwerkingsovereenkomst voor de fase van de uitvoering. In het najaar van 2016 is een beschikking verleend voor de realisatie van het extra zijperron.

De planuitwerking van Nijmegen emplacement bevindt zich in de alternatievenstudiefase. In 2016 is gezocht naar ontwerpversoberingen om raming en budget in evenwicht te brengen. Naar aanleiding hiervan is de doorlooptijd van de alternatievenstudie met acht maanden verlengd. De aanleg van een wissel bij Nijmegen is versneld tot 2018 zodat NS daar ook voor de bestaande (niet PHS) dienstregeling al gebruik van kan maken. De gemeente Nijmegen onderzoekt of het mogelijk is PHS te benutten om een westelijke toegang tot station Nijmegen te realiseren. Als de financiering hiervan door de regio dekkend gekregen wordt zal een bestuursovereenkomst worden opgesteld en wordt het doortrekken van de tunnel onder het station naar een westelijke toegang als bijbestelling aan de PHS scope toegevoegd.

5. Reizigerscorridor Den Haag-Rotterdam-Breda

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze corridor zijn:

- Delft 4-sporigheid tunnel en 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid;
- Delft Zuid-Schiedam, seinoptimalisatie;
- Schiedam-Rotterdam, seinoptimalisatie plus het vervangen, verplaatsen en nieuw aanleggen van wissels;
- Uitbreiden opstelcapaciteit reizigerstreinen.

Op 7 december 2016 heeft de Staatssecretaris het Tracébesluit PHS 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid vastgesteld. Het TB is op 21 december 2016 gepubliceerd in de Staatscourant. Van 22 december 2016 tot en met 1 februari 2017 heeft het TB ter inzage gelegen. Tegen het vastgestelde TB zijn binnen de beroepstermijn drie beroepen ingediend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling). Een van de beroepen is inmiddels niet-ontvankelijk verklaard. De overige twee beroepen worden 29 mei 2017 op een zitting van de Afdeling inhoudelijk behandeld.

ProRail bereidt op basis van de definitieve kostenraming de subsidieaanvraag voor de realisatie voor. Naar verwachting wordt deze aanvraag in het najaar van 2017 ingediend.

In 2015 is reeds een taakstellend budget voor het doorvoeren van een versnellingsmaatregel (opstarten aanbestedingsdossier en minnelijke grondaankoop) van € 9 mln. beschikt. Deze versnellingsmaatregel is genomen om aansluitend bouwen op de spoortunnel in Delft mogelijk te maken.

De Provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) hebben buiten het kader van PHS het initiatief genomen voor de variantenstudie Schiedam-Rotterdam. Onderzocht wordt of de vrijkomende sporen tussen Schiedam en Rotterdam na afkoppeling van de Hoekse Lijn gebruikt kunnen worden voor de PHS lijnvoering. Tevens wordt onderzocht of de IC-status van Schiedam Centrum behouden kan blijven na invoering van PHS. Momenteel



wordt gewerkt aan een verdiepingsslag van dit onderzoek. Na het tweede kwartaal van 2017 is bestuurlijke besluitvorming voorzien over de verschillende mogelijkheden van de te nemen maatregelen. Hierna wordt bezien of de eventueel te nemen maatregelen in de realisatie van PHS kunnen worden meegenomen.

Er doet zich een tekort aan opstelcapaciteit voor reizigerstreinen voor in Rotterdam en Dordrecht. Het uitbreiden van opstelcapaciteit voor reizigerstreinen wordt opgepakt in het kader van de landelijke studie opstelcapaciteit. De uitkomsten van die studie zijn voorzien in het derde kwartaal van 2017.

6. Reizigerscorridor Breda-Eindhoven

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze corridor zijn:

- Tilburg, aanleg 3^e perron en 4^e perronspoor plus seinoptimalisatie tussen Breda-Tilburg-Liempde;
- Realiseren gelijktijdigheid spoor 4/5 door aanpassing emplacement Eindhoven westzijde;
- Uitbreiden opstel- en servicecapaciteit voor reizigerstreinen in Eindhoven;
- Opheffen beide overwegen in de Tongersestraat te Boxtel plus ter compensatie realisatie langzaam verkeertunnel ter hoogte van beide spoorwegovergangen en completering rondwegstructuur in Boxtel voor autoverkeer;
- Bijdrage aan een oplossing voor overwegproblematiek bij de Runsdijk in De Esch, gemeente Haaren;
- Verbeteren overkruistijden Liempde in de richting van Eindhoven;
- Gilze Rijen, opheffen transferknelpunt.

De planstudie Tilburg 3^e perron en 4^e perronspoor is hervat met het opstellen van het plan van aanpak en de CRS. Op basis van deze stukken werkt ProRail toe naar een voorkeursvariant die is voorzien in het derde kwartaal van 2018. Er worden twee varianten onderzocht; één waarbij perronspoor 3 en het nieuwe perronspoor 4 met 80 km/u-rijwegen worden aangesloten en één gebaseerd op verdere optimalisatie van het emplacement. Beide varianten met handhaving van de PHS-maatregel seinoptimalisatie Breda-Tilburg. Met de gemeente Tilburg worden afspraken gemaakt om een deel van het perron eerder aan te leggen, waardoor de fietsenstalling aan de achterzijde (geen PHS) vooruitlopend op PHS al kan worden gerealiseerd.

Voor het uitbreiden van de opstelcapaciteit van reizigerstreinen in Eindhoven is door ProRail een eindplan opgesteld, bestaande uit vier modules. In het kader van PHS is voor module 4 van het eindplan (gelegen ter hoogte van de Fuutlaan) een voorkeursvariant vastgesteld. Deze voorkeursvariant wordt verder uitgewerkt. Module 4 dient tevens voor de tijdelijke vervanging van opstelcapaciteit tijdens de ombouw van "De Tuin", module 1 van het eindplan. De ombouw van "De Tuin" wordt gerealiseerd in het kader van het Programma Kleine Functiewijzigingen. Met de perronsporen en spoor 17 in Eindhoven leveren beide uitbreidingen in totaal 260 bakeenheden opstelcapaciteit op. Met het realiseren van module 1 en 4 wordt weliswaar voldoende opstelcapaciteit gerealiseerd, maar nog onvoldoende servicecapaciteit. Voldoende servicecapaciteit wordt bereikt indien ook module 2 wordt gerealiseerd. Het plan van aanpak voor module 2 wordt in het tweede kwartaal van 2017 opgesteld.



Ter vervanging van de dubbele overweg in de Tongersestraat in Boxtel is een plan van aanpak opgesteld en de uitwerking ervan ter hand genomen. Dat geldt evenzo voor het verbeteren van de overwegproblematiek bij de Runsdijk in De Esch van de gemeente Haaren.

Er is een studie verricht naar de mogelijkheden voor een alternatieve sporenlay-out Boxtel-Liempde ten behoeve van een kortere opvolgtijd te Liempde voor treinen komende uit de richting Tilburg, en daarbij synergie te zoeken met de voorgenomen bovenbouwvernieuwing in Boxtel. Hierover vindt in het tweede kwartaal van 2017 besluitvorming plaats. Het voornemen voor de aanleg van een 2^e vrije kruising bij Liempde was reeds eerder als maatregel geschrapd.

7. Routing goederenvervoer Zuid-Nederland

De belangrijkste PHS-maatregelen voor deze goederenrouting zijn:

- Meteren: aanleg van een verbindingsboog tussen de Betuwe en de spoorlijn richting Den Bosch (Zuidwestboog);
- Den Bosch-Vught viersporigheid en vrije kruising;
- Verdiepte spoorligging in Vught;
- Transfermaatregelen en maatregelen ter vermindering van effecten van geluid, externe veiligheid, trillingen.

Dit project bevindt zich in de fase van de uitwerking van de Voorkeursvariant tot Ontwerp-Tracébesluit. In juni 2017 is bestuurlijke besluitvorming voorzien over de laatste scope-onderdelen waar nog sprake is van verschillende varianten. Bij deze besluitvorming is de uitdaging om binnen het taakstellende budget te blijven dat in de bestuursovereenkomst uit 2015 is afgesproken met de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught. Een van de onderdelen waar nog over besloten moet worden is de wijze waarop tijdens de bouwfase de kruising van de rijksweg N65 met het spoor moet worden vormgegeven.

De uitgebreide participatiestructuur die is opgezet in Vught met een klankbordgroep en circa 10 werkgroepen blijft gehandhaafd bij de uitwerking van belangrijke onderdelen en aspecten. Hierdoor wordt het belang van een goede inpassing van het spoor en de benodigde werkzaamheden in Vught blijvend onder de aandacht gebracht.

Vaststelling van het Ontwerp-Tracébesluit voor deze corridor is voorzien voor het vierde kwartaal van 2017.

8. Routing goederenvervoer Oost-Nederland

De belangrijkste PHS-maatregelen voor deze goederenrouting waren:

- Passage Zutphen-Hengelo²: m.e.r.-onderzoek 1^e fase
- Zutphen aanpassen emplacement en extra perron
- Zutphen aanpassen bediening brug
- Geluid, externe veiligheid, trillingen

In de brief van 17 juni 2014 aan de Tweede Kamer³ zijn de besluiten, voor

² 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 in 2010 is een korte boog bij Deventer uitgesloten van verdere uitwerking. In een m.e.r.-procedure zijn vier alternatieve routes tussen Zutphen en Hengelo nader uitgewerkt en op hun milieueffecten vergeleken.

³Kamerstuk 32404 nr. 74, d.d. 17 juni 2014.



het kopmaken in Deventer en het opschorten van een vervolg m.e.r. onderzoek tot in ieder geval 2020, vastgelegd over de Goederenroute Oost-Nederland. De deelprojecten 'Zutphen aanpassen emplacement', 'extra perron' en 'Zutphen aanpassen bediening brug' zijn daardoor ook opgeschort tot in ieder geval 2020.

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 metropolitaanse ontwikkeling van de Noordvleugel. OV-SAAL is opgedeeld in drie termijnen; Korte Termijn (2016); Middellange Termijn (2020) en Lange Termijn (na 2020). Inmiddels is OV-SAAL Lange Termijn onderdeel van RRAAM, zodat het geen deel meer uitmaakt van deze verantwoordingsrapportage.

De Middellange Termijn heeft - na de besluiten van 28 augustus 2013⁴ - 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

De werkzaamheden voor deze maatregelen zijn vrijwel afgerond. De nieuwe infrastructuur is in de loop van 2016 in dienst genomen; de reiziger profiteert vanaf december 2016 van een beter aanbod.

OV-SAAL (middel)lange termijn maatregelen

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Spooruitbreiding van 6 naar 8-sporig station Weesp;
- Aanpassing wissel bij Almere Oostvaarders;
- ERTMS op de SAAL-corridor;
- Aanpassing emplacement Naarden-Bussum;
- Opstelcapaciteit reizigerstreinen;
- Transfer, geluid, overwegen, tractie.

Momenteel loopt de planstudie OV SAAL MLT. Binnen de planstudie wordt een ontwerp gemaakt voor de spooruitbreiding bij station Weesp van 6 naar 8 sporen. Op 31 mei 2016 hebben de spoorpartijen, regionale partijen en IenM gezamenlijk besloten om twee varianten verder uit te werken. Een variant waarbij het station op de huidige locatie blijft liggen en een variant waarbij het station ca. 150 meter naar het westen wordt verplaatst. Daarnaast wordt een langzaam verkeer tunnel uitgewerkt voor de variant waarbij het station op de huidige locatie blijft liggen. Op verzoek van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en gemeente Weesp heeft IenM in oktober 2016 besloten om een derde variant mee te nemen in de planstudie. Dit betreft de zogenoemde Vechtbrugvariant waarbij een extra spoorbrug over de Vecht wordt gebouwd, ten zuiden van de bestaande spoorbrug. Het onderzoek naar deze Vechtbrugvariant wordt gefinancierd door de MRA. Door het toevoegen van deze derde variant is er ongeveer een jaar vertraging opgelopen in de planstudie.

⁴ Kamerstuk 32404 nr. 66, d.d. 28 augustus 2013



Deze variant is nieuw en moet verder onderzocht worden op haalbaarheid. Om de vertraging tot een minimum te beperken, heeft IenM gezamenlijk met de MRA en Weesp besloten om de varianten op essentiële elementen te onderzoeken, zoals de robuustheid van de gewenste dienstregeling, de technische en ruimtelijke inpasbaarheid en een nadere kostenberekening.

Voor hoogfrequent spoorvervoer op de SAAL corridor is het noodzakelijk dat alle infrastructuur hiervoor geschikt wordt gemaakt. Naast 8-sporigheid in Weesp is de introductie van ERTMS op de SAAL corridor nodig voor hoogfrequent vervoer. ERTMS wordt in het separate programma ERTMS uitgewerkt.

In juni 2015 is de subsidiebeschikking verleend voor de realisatie van het project Naarden-Bussum. Met dit project wordt onder meer de spoorboog bij Naarden-Bussum aangepast zodat deze geschikt wordt voor snelheden tot 130 km/u. Deze snelheid is noodzakelijk om de beoogde dienstregeling van OVSAAL MLT te kunnen rijden. Verder wordt op het emplacement Naarden-Bussum het aantal sporen teruggebracht van 5 naar 2 sporen zodat veilig met hogere snelheden kan worden gereden.

Om hoogfrequent te rijden op de SAAL-corridor zijn meer reizigerstreinen nodig. Deze treinen moeten op locatie gerangeerd kunnen worden. Binnen de planstudie is uitgewerkt dat de locatie bij Lelystad hiervoor het meest geschikt is. Deze voorkeursvariant wordt verder uitgewerkt.

10. Overige Maatregelen

Om PHS mogelijk te maken zijn, 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-10 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. Sinds de VGR-10 zijn zoveel mogelijk onderwerpen onderdeel geworden van de verschillende projecten in de corridors, o.a. geluid. Voor het onderdeel Opstellen en Tractie en energievoorziening geldt dat deze nog op programmaniveau worden opgepakt, voor beide onderwerpen loopt een landelijke studie waar de PHS behoefte onderdeel van is. De verwachting is dat in 2017 voor beide onderwerpen duidelijk wordt wat voor PHS nodig is en welke kosten hieraan verbonden zijn.

In het kader van de toekomstvaste goederenrouting wordt buiten de genoemde PHS corridors ook uitbreiding van opstel terreinen voor het goederenvervoer voorzien in Venlo en bij Sloe. Bij Venlo moeten twee sporen geschikt gemaakt worden voor goederentreinen met een lengte van 750 meter. Een plan van aanpak voor dit project wordt opgesteld. Op het emplacement van Sloe moet een aantal opstel sporen geëlektrificeerd worden, ook hiervoor is een plan van aanpak in voorbereiding.

11. Programmabeheer

11.1 Planning

De planning van de werkzaamheden uit de planuitwerkingsfase is opgesteld



met de randvoorwaarde, conform de voorkeursbeslissing PHS, dat de PHS maatregelen uiterlijk in 2020 gerealiseerd zouden zijn. In 2013 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 maatregelen gefaseerd zal plaatsvinden in de periode 2015 tot 2028. Voor het onderdeel Goederenroute Oost-Nederland is in juni 2014 besloten dat uitwerking van het hele traject tussen Elst en Oldenzaal/grens wordt 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 Oost-Nederland niet voor 2030 kunnen plaatsvinden.

Na de constatering in december 2015 dat er bij PHS sprake is van een substantieel potentieel tekort is er gestart met een traject om te bezien welke besparingen binnen PHS mogelijk zijn zonder dat de doelstelling van PHS aangetast wordt. In totaal is een pakket aan besparingen met een omvang van € 210 mln gevonden. Met het doorvoeren van de gevonden besparingen waarover ik u in VGR-12 heb geïnformeerd is de flexibiliteit bij PHS, de mogelijkheid om optredende risico's binnen het programmabudget op te vangen, fors gereduceerd.

De inschatting is dat verdere besparingen binnen het programma niet meer mogelijk zijn zonder fundamentele wijzigingen aan de scope of het doel van PHS. Er is immers naast eerdere taakstellingen op PHS ook al ruimte gezocht en gevonden binnen het programma voor het dekken van de meerkosten van het integrale project Amsterdam CS en de verdiepte ligging in Vught. Omdat voor een aantal grote projecten de uitwerking nog niet is afgerond en aanbestedingen nog niet hebben plaatsgevonden zal er ook de komende tijd nog sprake zijn van dynamiek in de totale kostenraming van PHS. Het kan daarbij gaan om meevallers of tegenvallers.

Door de gevonden besparingen binnen het programma (€ 210 mln) en de dekking voor de component leenfaciliteit (€ 84 mln) is het potentiële tekort in juli 2016 teruggebracht tot € 200 mln. Dit tekort is in de afgelopen rapportageperiode niet verder afgenomen. De staatssecretaris heeft aangegeven dat zij het resterende tekort gaat oplossen in de verdere uitwerking, aanbesteding, en realisatie van de projecten. Als dat niet lukt zal mogelijk een corridor in PHS moeten worden getemporiseerd tot na 2030, waarbij bij een herstart opnieuw budget voor de corridor zal moeten worden gevonden.

Tot eind 2017

De belangrijkste na te streven resultaten voor de periode tot eind 2017 zijn:

- vaststellen van het OTB voor de spoormaatregelen tussen Meteren en Boxel (o.a. Vught en de boog bij Meteren).
- Vaststellen van het TB voor de spooromgeving Geldermalsen.
- start van de realisatie van de 4-sporigheid Rijswijk – Delft Zuid.



11.2 Risico's en onzekerheden

Risico's

Het potentiële tekort bij PHS is het belangrijkste risico binnen PHS dat moet worden beheerst. Sinds juli 2016 heeft geen verdere afname van het tekort plaatsgevonden, deze blijft op € 200 mln. staan. Door de opname van een budgetreservering voor het opstel terrein bij Heerhugowaard zal het potentiële tekort de komende periode weer enigszins toenemen. Verdere mogelijkheden om tot afname van het potentiële tekort te komen worden bij de uitwerking van alle PHS maatregelen bekeken.

In Vught blijft sprake van zorgen bij sommige omwonenden over de voorgenomen spoormaatsregelen. Vooralsnog is voldoende draagvlak voor de gemaakte keuze voor een verdiepte ligging. Voortdurende aandacht voor omwonenden en tijdige communicatie met omwonenden blijft belangrijk om het complexe project tot een goed einde te brengen.

De verwachte hogere kosten voor het Doorstroomstation Utrecht (DSSU) vormen een risico voor het budget van PHS. Bij begroting 2016 is dit opgelost door gebruik te maken van de bestaande risicoreservering voor DSSU in het MIRT. De actuele verwachting is dat DSSU zal worden afgerond met een financieel positief eindsaldo en daarmee een positieve bijdrage zal leveren aan het terugdringen van het potentiële tekort. De omvang van het positieve eindsaldo wordt dit jaar duidelijk.

Onzekerheden

Er hebben zich in deze verslagperiode geen nieuwe onzekerheden voorgedaan ten opzichte van de VGR-12. Geconstateerd kan worden dat bij meerdere grote complexe PHS projecten er onvoorziene risico's bestaan die momenteel nog niet goed ingeschat kunnen worden. Zo moet in Amsterdam gewerkt worden bij het station Amsterdam Centraal in een omgeving met zeer beperkte ruimte en een rijke geschiedenis aan verbouwingen. Er wordt onderzocht of er maatregelen genomen moeten worden aan een deel van de fundering van de perrons bij Amsterdam CS, het zogenaamde IJ-viaduct. Als dit het geval is zal sprake zijn van een substantiële extra kostenpost waarvoor mogelijk dekking gevonden moet worden in de risicoreservering. De verwachting is dat hierover bij het uitbrengen van de volgende VGR over PHS duidelijkheid zal bestaan.

11.3 Raakvlakken met andere projecten

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

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 ERTMS⁵ 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.

Meerdere malen is onderzocht of er sprake kan zijn van synergie tussen ERTMS en PHS. Deze onderzoeken hebben uitgewezen dat hiervan maar in beperkte

⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 33652, nr. 14



mate sprake kan zijn, met name vanwege het planningsverschil tussen beide programma's. Temporiseren van PHS om uitvoeringswerkzaamheden te kunnen combineren zou tot vervoersknelpunten (overvolle treinen) leiden. Daarbij is voor de uitrol van ERTMS specialistische kennis uit de markt nodig die maar beperkt beschikbaar is. Combineren van PHS met ERTMS zou daardoor kostenverhogend of vertragend kunnen werken. ERTMS en PHS worden binnen ProRail in samenhang bekeken om daar waar wel synergie mogelijk is deze ook te benutten.

Landelijk overwegprogramma

Binnen PHS is een budget beschikbaar voor de aanpak van vier aangewezen PHS-overwegen. In het Regeerakkoord is daarnaast € 200 mln 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%.

Emplacement Den Haag Centraal

Het emplacement Den Haag CS dient na 2020, mede vanwege invoering van PHS, meer treinen af te kunnen wikkelen. Naast het opnieuw aansluiten van de perrons 11 en 12 wordt het gehele emplacement opnieuw ingericht om meer treinen sneller en meer betrouwbaar te kunnen laten rijden. Er is in 2011 een realisatiebeschikking verleend; het beschikbare budget is € 36 mln. Daarna bleek alsnog herontwerp nodig. Er ligt nu voor treinen richting Leiden en Gouda een meer robuust, betrouwbaar en toekomstvast ontwerp, waardoor meer treinen sneller met meer betrouwbaarheid over het emplacement kunnen rijden. Voor treinen richting Rotterdam is sprake van beperkingen in de infrastructuur die niet binnen dit project kunnen worden opgelost. Dit leidt met name tot een ongunstige tijdligging voor sprinters naar Den Haag Centraal. Daarvoor wordt een oplossing gezocht in de toekomstige dienstregeling en/of in aanpassingen in de infrastructuur op Den Haag HS. De eerder verleende beschikking voor het project Emplacement Den Haag Centraal zal worden ingetrokken, omdat scope, tijd en geld aanzienlijk zijn gewijzigd.



11.4 Financiën

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

Het budget

Project Onderdelen	Budget per 4-6-2010*	Budget stand 1-7-2016	Budgetontwikkeling in deze verslagperiode		Budget stand 1-4-2017
	Prijspeil 2009	Prijspeil 2016	Index	Overige budget wijzigingen	Prijspeil 2016
PHS	3.158	2.840		84	2.924
OV SAAL	1.399	1.118		76	1.042

Toelichting PHS

In de ontwerpbegroting 2018 zal worden voorgesteld het budget met € 84 miljoen worden te verhogen vanuit de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08). Hiermee zal de door de omzetting van de zogenaamde leenfaciliteit ontstane kasspanning zijn opgelost (zie ook de 12^e voortgangsrapportage PHS, TK 2015-2016 Kamerstuk 32404 nr. 79).

Toelichting OV SAAL

OV SAAL Korte Termijn

Vanwege een voorspoedig verlopen bouwproces is het, op basis van een inventarisatie van de nog uit te voeren activiteiten, de nog te verwachten kosten en het huidige risicodossier, verantwoord het projectbudget van Cluster A te verlagen met € 12,1 miljoen en van Cluster C met € 42,4 miljoen. Bij ontwerpbegroting 2018 zal worden voorgesteld deze vrijvallende bedragen toe te voegen aan de investeringsruimte (artikelonderdeel 13.08).

OV SAAL MLT

Er is € 9,060 miljoen overgemaakt aan de Provincie Noord Holland, waarmee de regio zelf kan bepalen hoe de gelden zo efficiënt en kosteneffectief mogelijk worden ingezet voor maatregelen op de SAAL corridor ten behoeve van de hoogfrequente dienstregeling, en € 0,250 miljoen via het Gemeentefonds aan de gemeente Weesp om vooruitlopend op de uitvoering van OV SAAL maatregelen, maatregelen te realiseren in het stationsgebied voor de hoogfrequente SAAL dienstregeling. Naar aanleiding van bovengenoemde mutaties is € 1,955 miljoen gestort in het BTW-compensatiefonds. Bovengenoemde mutaties zijn verwerkt in de Najaarsnota 2016.

Bij Najaarsnota 2016 is gemeld dat in 2017 € 7,5 miljoen via de BDU overgemaakt zou worden aan de (sinds 1-1-2017) Vervoerregio Amsterdam voor de overweg Ouddiemerlaan in Diemen en is vooruitlopend hierop conform de BDU systematiek het verplichtingenbudget overgeboekt naar HXII. Bij Voorjaarsnota 2017 wordt deze mutatie kasmatisch verwerkt evenals de naar aanleiding van deze mutatie benodigde storting in het BTW compensatiefonds van € 1,575 miljoen. Tot slot wordt bij Voorjaarsnota 2017 voorgesteld om, naar aanleiding van op 3 december 2014 gemaakte afspraken in het bestuurlijk overleg tussen IenM en de gemeente Almere over realisatie van extra fietsenstallingsplaatsen bij stations Almere Centrum en Almere Poort € 1,271 miljoen over te boeken vanuit het projectbudget OV SAAL MLT naar het programma Fietsparkeren (artikelonderdeel 13.03.01).

*Uitgaven PHS*

De uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 april 2017 bedragen € 350,452 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 2016	2017	Totaal
INFRASTRUCTUUR EN MILIEU			
Projectkosten	4.971	0	4.971
VIA PRORAIL			
Vorbereidingskosten	120.583	10.031	130.614
Investeringskosten	210.007	4.860	214.867
Totaal	335.561	14.891	350.452

Uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 april 2017, afgerond op duizenden euro's.

Uitgaven OV SAAL (excl. RRAAM)

De uitgaven ten behoeve van OV SAAL tot 1 april 2017 bedragen € 629,038 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.

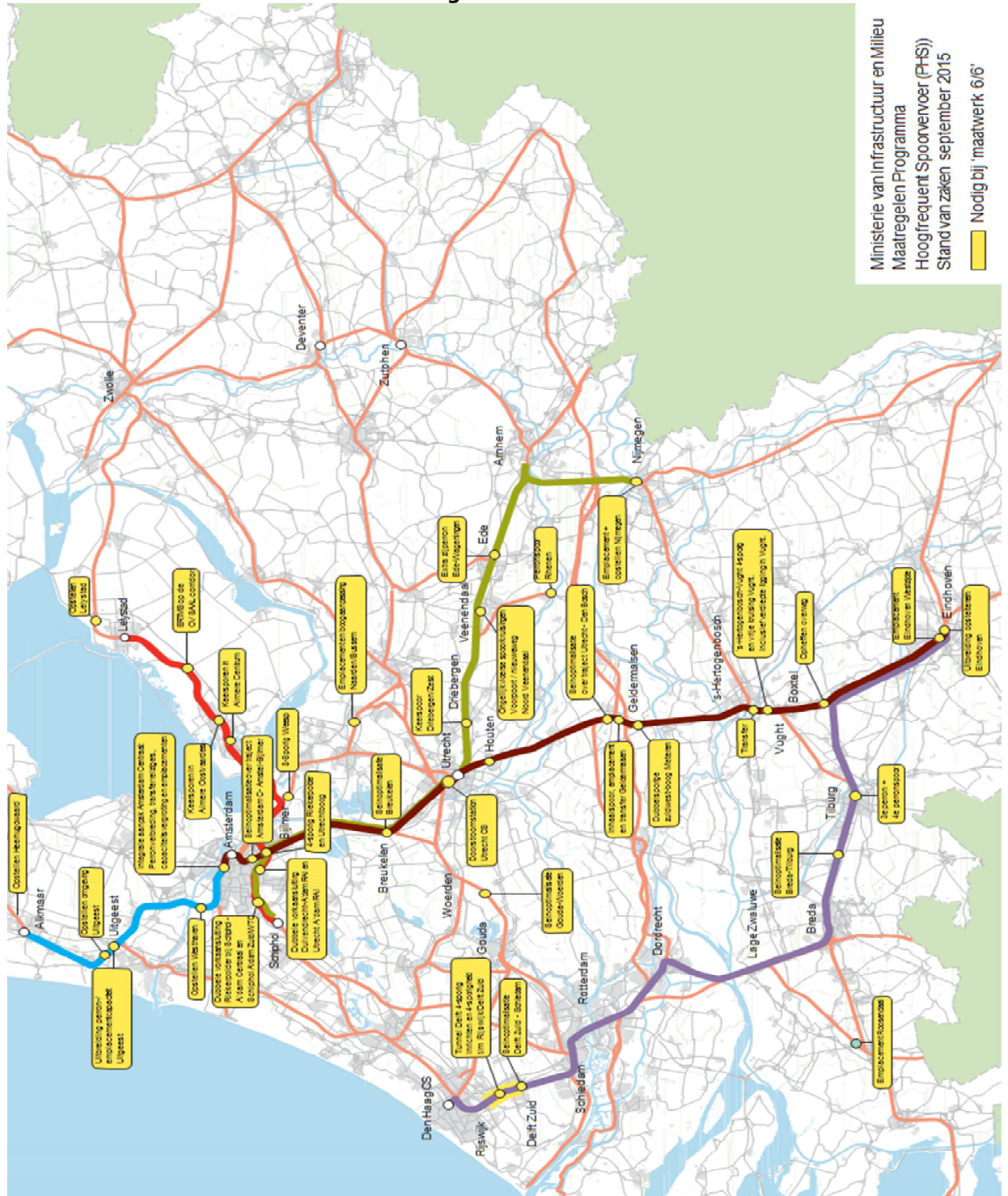
Kasuitgaven OV SAAL	t/m 2016	2017	Totaal
INFRASTRUCTUUR EN MILIEU			
Projectkosten	6.091	0	6.091
VIA PRORAIL			
Vorbereidingskosten * 1	34.436	497	34.933
Investeringskosten	577.785	10.229	588.014
Totaal	618.312	10.726	629.038

Uitgaven ten behoeve van OV SAAL tot 1 april 2017, afgerond op duizenden euro's.

* 1 De verlaging ten opzichte van de VGR 12 wordt veroorzaakt doordat de investeringskosten van OV SAAL Cluster A abusievelijk waren opgenomen onder de post *Vorbereidingskosten* in plaats van onder de post *Investeringskosten*.



11.5 Overzicht PHS maatregelen



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 Maatregelen Programma
 Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)
 Stand van zaken september 2015
 Nodig bij 'maatwerk 6/6'