

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

Voortgangsrapportage nr. 5

Actieplan 'Groei op het spoor' en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Voortgangsrapportage nr. 5
Maart 2011
Definitief

Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| Inleiding | 4 |
| 1. Actieplan 'Groei op het spoor' | |
| 1.1 Tussenrapportage Nieuwe Actieplan 'Groei op het spoor' | 6 |
| 1.2 Vervoergroei 2010 | 6 |
| 1.3 Het Nieuwe Actieplan | 7 |
| 1.4 Cluster 1 Voor- en natransport | 8 |
| 1.5 Cluster 2 Informatievoorziening | 10 |
| 1.6 Cluster 3 Treinaanbod | 11 |
| 1.7 Cluster 4 Kaartjes en kennismaking | 12 |
| 1.8 Cluster 5 Spreiding van mobiliteit | 12 |
| 2. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer | |
| 2.1 Inleiding | 15 |
| 2.2 Stand van zaken sinds parlementaire behandeling voorkeursbeslissing PHS | 15 |
| 2.3 Samenvatting aanpak planuitwerkingsfase PHS | 17 |
| 2.4 Maatregelen per corridor en werkpakket PHS | 20 |
| 2.5 Uitvoering moties en toezeggingen | 23 |
| 2.6 Raakvlakken met andere projecten | 27 |
| 3. OV SAAL | |
| 3.1 Inleiding | 30 |
| 3.2 OV SAAL korte termijn maatregelen | 30 |
| 3.3 OV SAAL middellange termijn maatregelen | 31 |
| Bijlage: Indicatieve planning werkpakketten PHS | |

Inleiding

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

In deze voortgangsrapportage wordt gerapporteerd over de uitvoering van het Nieuwe Actieplan 'Groei op het spoor' welke betrekking heeft op de korte termijn tot en met 2012. Tevens wordt door middel van deze voortgangsrapportage gerapporteerd over de stand van zaken ten aanzien van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer welke betrekking heeft op de middellange termijn tot en met 2020.

OV SAAL maakt zoals aangegeven in de tweede voortgangsrapportage van 14 april 2009 (Kamerstuk 29 984, nr. 175) deel uit van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Omdat PHS en OV SAAL qua planning niet synchroon lopen, OV SAAL is al langer bezig en bevindt zich inmiddels voor de korte termijn maatregelen in de realisatiefase, worden beide onderdelen separaat aangestuurd. Over de voortgang van OV SAAL wordt in deze rapportage separaat gerapporteerd in hoofdstuk 3. Na de besluitvorming over de middellange termijn maatregelen voor OV SAAL is het voornemen dat de projectorganisatie voor OV SAAL wordt geïntegreerd in de projectorganisatie voor PHS.

Actieplan 'Groei op het spoor'

1.1 Tussenresultaten Nieuwe Actieplan 'Groei op het spoor'

Het aantal reizigerskilometers per spoor is in 2010 hetzelfde gebleven als in 2009. In de eerste helft van 2010 was nog sprake van een krimp van 1,2% ten opzichte van de eerste helft van 2009. In de volgende paragraaf wordt dit nader toegelicht. Vervolgens zal per cluster uit het Nieuwe Actieplan 'Groei op het spoor' worden gemeld wat de stand van zaken is.

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

Het regeerakkoord bevat ook een subsidietaakstelling die moet worden ingevuld. Daarom is er voor gekozen om de uitvoering van de maatregel Kaartsoorten en Kennismakingsacties te stoppen.

Daarnaast is tijdens de uitvoering gebleken dat de maatregel 'Stimuleren van shuttleservices tussen stations en bedrijfslocaties' niet zal leiden tot een rendabele service na de looptijd van het Actieplan. Deze maatregel zal daarom worden gestopt. Van de maatregel 'Pilots met dynamische reisinformatie' is gebleken dat deze niet binnen de looptijd van het Actieplan zal kunnen worden uitgevoerd. Het voor deze maatregel beschikbare budget zal op het Actieplanbudget in mindering worden gebracht en worden gereserveerd voor het uitvoeren van deze maatregel op een later moment.

1.2 Vervoergroei 2010

Het aantal reizigerskilometers per spoor op het hoofdrailnet is in 2010 hetzelfde gebleven als in 2009.

In de Midterm Review is uitgegaan van een ingeschatte vervoersgroei op het Hoofdrailnet in het jaar 2009 van 0,5-1%. De vervoersgroei in 2009 is uitgekomen op 0,8%. In lijn met het in de Midterm Review verwachte effect van de economische ontwikkelingen op het treingebruik is het aantal reizigerskilometers per spoor in de eerste helft van 2010 gekrompen met 1,2% ten opzichte van de eerste helft van 2009. NS geeft aan dat de economische ontwikkeling de belangrijkste factor is die de reizigersgroei beïnvloedt. De oorzaak van de krimp in de eerste helft van 2010 is hoofdzakelijk te vinden in het sociaal-recreatief vervoer. Blijkbaar maken reizigers wegens de economische teruggang minder uitstapjes en familiebezoeken e.d. Ook is in 2010 een aantal flinke incidentele problemen opgetreden: de winterproblematiek in januari, de gedeeltelijke stremming van station Schiphol, en de grote buitendienststelling van station Arnhem in de zomer. NS schat het effect van deze incidentele problemen op ongeveer 1% van de vervoeromvang per jaar.

De vervoersgroei is in de tweede helft van 2010 aangetrokken waardoor in 2010 dezelfde vervoersomvang is gerealiseerd als in 2009. Het aantal reizigerskilometers op de decentrale lijnen is nog niet beschikbaar.

Vergelijking met het hoofdwegennet

In de Midterm Review is de vergelijking gemaakt met het hoofdwegennet. Aandachtpunten daarbij zijn dat cijfers van het hoofdwegennet niet zonder meer kunnen worden vergeleken met die van het spoor en dat eventuele verklaringen voor het verschil tussen weg en spoor wat de vervoersgroei betreft, moeten worden gezocht in de verplaatsingsmotieven. De vervoersgroei op de weg wordt uitgedrukt in aantal afgelegde voertuigkilometers. Op het hoofdwegennet is in 2010 het aantal voertuigkilometers gelijk aan het aantal in 2009¹.

¹ Bron: Kwartaalmonitor bereikbaarheidsontwikkeling Hoofdwegennet, 4^e kwartaal 2010, 19 januari 2011.

1.3 Het Nieuwe Actieplan

Overzicht van de clusters van maatregelen met bijbehorende financiële middelen zoals opgenomen in het Nieuwe Actieplan:

| <i>(in miljoen euro)</i> | <i>Status</i> | <i>Budget</i> | | |
|--|---------------|-----------------|---------------|----------------|
| | | <i>Bestaand</i> | <i>Nieuw</i> | <i>Totaal</i> |
| Cluster 1 Voor- en natransport | | | | |
| Nieuwe vormen voor- en natransport stimuleren | Nieuw | € 0,0 | € 10,0 | € 10,0 |
| Overstap veraangamen | Uitbreiden | € 15,0 | € 5,0 | € 20,0 |
| Transfervoorzieningen | Voortzetten | € 15,0 | € 0,0 | € 15,0 |
| P+R voorzieningen uitbreiden en verbeteren | Voortzetten | € 30,0 | € 0,0 | € 30,0 |
| Fietsvoorzieningen uitbreiden en verbeteren | Voortzetten | € 20,5 | € 0,0 | € 20,5 |
| | | € 80,5 | € 15,0 | € 95,5 |
| Cluster 2 Informatievoorziening | | | | |
| I-teams | Uitbreiden | € 5,0 | € 7,0 | € 12,0 |
| Dynamische reisinformatie | Voortzetten | € 4,0 | € 0,0 | € 4,0 |
| Treintraining senioren | Voortzetten | € 1,4 | € 0,0 | € 1,4 |
| | | € 10,4 | € 7,4 | € 17,4 |
| Cluster 3 Treinaanbod | | | | |
| Treinaanbod vergroten | Uitbreiden | € 25,0 | € 10,0 | € 35,0 |
| Treinkwaliteit vergroten | Voortzetten | € 1,0 | € 0,0 | € 1,0 |
| | | € 26,0 | € 10,0 | € 40,0 |
| Cluster 4 Kaartjes en kennismaking | | | | |
| Kennismakingsacties ontwikkelen | Nieuw | € 0,0 | € 27,1 | € 27,1 |
| Kortingskaart voor ex-studenten | Voortzetten | € 16,0 | € 0,0 | € 16,0 |
| | | € 16,1 | € 27,1 | € 43,1 |
| Cluster 5 Spreiding van mobiliteit | | | | |
| Mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden | Uitbreiden | € 2,5 | € 2,5 | € 5,0 |
| Spreiding in werk-, school- en openingstijden bevorderen | Uitbreiden | € 0,0 | € 1,0 | € 1,0 |
| Mobiliteitsmanagement werkgevers | Voortzetten | € 9,0 | € 0,0 | € 9,0 |
| | | € 11,5 | € 3,5 | € 15,0 |
| Totaal | | € 144,4 | € 62,6 | € 207,0 |

1.4 Cluster 1 Voor- en natransport

Alle maatregelen, met uitzondering van de maatregel 'Stimuleren van shuttleservices tussen stations en bedrijfslocaties', zijn in uitvoering.

Nieuwe vormen van voor- en natransport stimuleren

Stimuleren van initiatieven voor nieuwe vormen van voor- en natransport

Met de Midterm Review is de nieuwe maatregel 'nieuwe vormen van voor- en natransport' in het Actieplan opgenomen. De maatregel wordt uitgevoerd door de inzet van drie instrumenten: een subsidieprogramma, een SBIR (Small Business Innovation Research) en een prijsvraag.

Met het subsidieprogramma 'Innovatief reizen van en naar het station' is € 3 miljoen beschikbaar gesteld voor ideeën die op een vernieuwende manier het reizen van en naar het station comfortabeler, makkelijker, betrouwbaarder en beter beschikbaar maakt van het voor- en natransport van de treinreiziger. De subsidie is bedoeld om experimenten en innovatieve ontwikkelingen op dit vlak te ondersteunen en te stimuleren.

Het subsidieprogramma is op 1 juli 2010 in werking getreden. Bedrijven en onderzoeksinstituten konden tot 1 november 2010 subsidie aanvragen. Omdat marktpartijen aan hebben gegeven meer tijd nodig te hebben voor het indienen van goed uitgewerkte voorstellen is de sluitingsdatum aangepast, zodat goede voorstellen nog tot 1 februari 2011 in aanmerking konden komen voor een subsidiebijdrage. In totaal zijn 39 subsidieaanvragen ingediend die variëren van het vergemakkelijken van het huren van fietsen, het aantrekkelijk maken van de taxi tot het combineren van kaartjes van het voor- en natransport.

Met de SBIR 'Innovatief reizen van en naar het station' zijn partijen uitgenodigd voorstellen in te dienen voor een haalbaarheidsonderzoek naar en de ontwikkeling van nieuwe producten, processen of diensten die bijdragen aan een beter voor- en natransport van de trein. Voor fase 1 werden 55 voorstellen ingediend. Na bespreking door de adviescommissie zijn hiervan 10 voorstellen gecontracteerd. Hier vallen bijvoorbeeld onder: de vrachtfiets van en naar het station; het gemakkelijker stalen van de fiets op het station; en het dynamisch samenwerken van de reizigers om naar het station en de uiteindelijke eindbestemming te komen. Fase 1 is inmiddels afgerond. De vier tot zes beste projecten uit fase 1 worden geselecteerd tot ontwikkeling van een prototype te komen (fase 2) voor een bedrag van maximaal € 250.000 per project. In de laatste fase (fase 3) moet het product marktrijp worden gemaakt. Deze fase zal door de ondernemer zelf moeten worden gefinancierd. Fase 3 wordt niet gefinancierd vanuit het Actieplan.

Begin 2012 wordt een prijsvraag uitgeschreven. Met de prijsvraag wordt een bredere doelgroep aangesproken dan het geval is bij het subsidieprogramma en de SBIR. Zo kunnen studenten zonder bedrijf bijvoorbeeld geen aanspraak maken op een subsidiebedrag, maar zij kunnen wel meedoen aan de prijsvraag. De verwachting is dat door het inzetten van een prijsvraag creatieve en innovatieve ideeën worden aangedragen.

Voor de uitvoering van deze maatregel is in totaal € 5 miljoen beschikbaar. AgentschapNL zorgt voor de uitvoering van het subsidieprogramma, de SBIR en het opzetten van de prijsvraag.

Stimuleren van shuttleservices tussen stations en bedrijfslocaties

Met deze maatregel werd beoogd shuttle services tussen stations en bedrijfs- en kantoorlocaties die nu nog niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer te ontwikkelen. Besloten is deze maatregel niet uit te voeren.

Uit onderzoek blijkt dat het in het kader van dit Actieplan op korte termijn opzetten van shuttleservices, met als doel op lange termijn een rendabele service, niet haalbaar is. De voorwaarden om een dergelijke dienst zó op te zetten, dat deze op termijn commercieel te exploiteren is, blijken vaak niet aanwezig en ook niet binnen de looptijd van het Actieplan te realiseren. Zo liggen bedrijfslocaties vaak ver van stations. Daarnaast concentreert de vraag naar vervoer zich in de spits, terwijl werknemers graag flexibel zijn en op elk moment van de dag de

mogelijkheid van vervoer willen hebben. Hierdoor is het opzetten van een shuttleservice op veel locaties financieel niet aantrekkelijk, ook niet op de langere termijn.

Veraangenamen van wachten op stations

Zoals in het Nieuwe Actieplan is aangekondigd worden circa twintig kleine en middelgrote stations aangepakt op het gebied van wachten. Het gaat om stations die een lage klanttevredenheid kennen. De verbeteringen lopen uiteen van het creëren van meer 'leven' op een station door bijvoorbeeld het combineren van een wachtruimte met een kiosk of bloemenstal, gebruik van groenvoorziening tot het wijzigen van de 'rijrichting' van een trein zodat de wachtende reizigers uit de wind staat. Van de meeste stations zijn de plannen in een vergevorderd stadium. Van de overige stations zijn schetsontwerpen gemaakt. Op basis van de definitieve ontwerpen worden de verbeteringen in 2011 en 2012 aangebracht.

Daarnaast wordt er gewerkt aan het vorstvrij houden van de afgesloten wachtruimtes op perrons, de zogenaamdeabri's, op de plusstations (stations met minimaal 10.000 in-/uitstappers per dag). Op dit moment is 90 % hiervan vorstvrij.

Ook komt een vervolg op de pilot met Spoor TV die eind 2009 succesvol heeft plaatsgevonden op de stations Hilversum Noord en Leiden. ProRail en NS werken op dit moment de business case uit.

Verbeteren van transfervoorzieningen

Mede dankzij het Actieplan zal eind 2012 in Zwolle de voetgangerstunnel wordt verbreed. Op station Amsterdam-Zuid, dat de komende jaren wordt verbouwd, worden maatregelen genomen om de grote stroom reizigers beter te kunnen geleiden tussen de stationshal en de perrons, tussen de treinen en tussen metro en trein. De aanpassingen op station Amsterdam-Zuid worden, met een financiële impuls vanuit het Actieplan, uitgevoerd binnen het project OV SAAL.

P+R-locaties uitbreiden en verbeteren

De ambitie is om tot en met 2012 met een investeringsimpuls van € 30 miljoen, 7.500 tot 10.000 P+R-plaatsen aan te leggen. Er zijn inmiddels 2540 P+R-plaatsen aangelegd. Voor nog eens 2764 plekken (maaiveld) is budget toegezegd en is de uitvoering daarvan ter hand genomen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de eerste lichting van 5304 plekken die in het Nieuwe Actieplan zijn benoemd. De tweede lichting bestaat uit 2550 plekken (gebouwd) waarvoor budget reeds is gereserveerd en nog zo'n 6000 plekken (maaiveld en gebouwd) zijn in voorbereiding. Hiervoor zal voor het einde van de looptijd van het Actieplan de bijdragen zijn toegekend.

De nieuw aan te leggen P&R plekken worden mede gefinancierd door NS en lokale overheden. Bij gebouwde voorzieningen zijn soms private partijen betrokken. Door de ingezette heroverweging van middelen bij de respectievelijke betrokken partijen loopt de besluitvorming in de voorbereiding van de voorstellen minder snel dan verwacht. Dit risico valt goed te managen binnen de doelstellingen van deze maatregel.

2011 wordt benut om de marketing en communicatie met betrekking tot de de P+R terreinen verder vorm te geven. In dat kader wordt een brede samenwerking gezocht met betrekking tot bewegwijzering, zowel landelijk, regionaal als plaatselijk.

Fietsenstallingen uitbreiden en verbeteren

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

Vanuit het programma Ruimte voor de Fiets zijn sinds de start van het programma in 1999 ruim 220.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan ruim 28.000 in 2010.

1.5 Cluster 2 Informatievoorziening

Alle maatregelen, met uitzondering van de maatregel 'Pilots met dynamische reisinformatie', zijn in uitvoering.

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

In de eerste twee jaar van het Actieplan zijn 50 stations bezocht, zijn de verbeteringen in kaart gebracht en is gestart met de uitvoering van deze verbeteringen. Deze bestaan uit het plaatsen van bewegwijzeringborden, bijvoorbeeld van en naar de trein, de bus, de taxi's en uitgang van het station. Doordat de maatregel met veel enthousiasme is ontvangen, is deze in de Midterm Review uitgebreid door op nog eens 36 stations de reisinformatie op orde te brengen.

De verbeteringen op de eerste 50 stations zijn inmiddels uitgevoerd door ProRail. De inventarisatie van de verbeteringen op de 36 extra stations is inmiddels afgerond. De verbeteringen worden in het eerste halfjaar van 2011 uitgevoerd.

Daarnaast wordt tijdens de grootschalige werkzaamheden op de zeven grote stations tijdelijke bewegwijzering geplaatst, zodat de reizigers tijdens de verbouwing hun weg kunnen vinden op het station. De inventarisatie van de tijdelijke bewegwijzering vindt momenteel plaats en zal naar verwachting medio 2011 worden toegepast.

Dynamische reisinformatie

Panelen met actuele reisinformatie

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

Bij aanvang van het project is door NS geïnventariseerd welke stations geschikt zouden zijn voor de plaatsing van deze panelen. Er vindt momenteel een nadere verkenning plaats welke lokale en regionale overheden interesse hebben in het plaatsen van deze informatiepanelen op hun bus/tramstations en bereid zijn hieraan financieel bij te dragen. Gezien de huidige financiële situatie zijn overheden extra kritisch met hun uitgaven is de verwachting dat minder panelen aangeschaft zullen worden door de lokale en regionale overheden dan oorspronkelijk ingeschat. Naar verwachting worden eind 2011 de eerste borden geplaatst in de Zuidvleugel.

Pilots met dynamische reisinformatie

Binnen het Actieplan is verkend op welke wijze de ontwikkeling van innovatieve concepten op het gebied van dynamische reisinformatie kan worden gestimuleerd. De ontwikkeling van de Nationale Database Openbaar Vervoer (NDOV) is hierbij leidend. Met de informatie die in deze database wordt verzameld kunnen nieuwe informatieproducten voor reizigers ontwikkeld worden.

De planning voor de totstandkoming van de NDOV is te ambitieus gebleken, wat betekent dat de NDOV niet voor 1 januari 2012 gereed zal zijn. De tijd die dan nog resteert om initiatieven uit het Actieplan in 2012 af te kunnen ronden is dan onvoldoende. Het voor deze maatregel beschikbare budget zal op het Actieplanbudget in mindering worden gebracht en worden gereserveerd voor het uitvoeren van deze maatregel op een later moment.

Treintraining senioren 'Ik Spoor'

De basis van het project 'Ik Spoor' wordt gevormd door treinworkshops, die verzorgd worden door seniorenvrijwilligers, de 'treinambassadeurs'. Zij zijn in het hele land actief en verzorgen op elke gewenste locatie in Nederland een treinworkshop of presentatie voor 55-plussers. In de workshop staat het gehele reisproces, van het bedenken en plannen van een treinreis, tot het vervoer van het station naar de eindbestemming, centraal. Tevens wordt aandacht besteed aan actuele ontwikkelingen zoals de OV-chipkaart.

Eind 2009 gingen de eerste 'Ik Spoor' treinworkshops voor 55-plussers van start. In 2010 zijn er circa 32.500 senioren bereikt via een workshop, presentatie of een beurs, waaronder de 50+ beurs in Utrecht. Ook de website wordt steeds vaker gevonden. Over het gehele jaar 2010 zijn er 16.000 unieke bezoekers van de website geweest. In het najaar van dit jaar is de verwachting dat de target van 50.000 senioren zal worden bereikt.

1.6 Cluster 3 Treinaanbod

Alle maatregelen zijn in uitvoering.

Treinaanbod vergroten

Decentrale lijnen

Met verschillende decentrale overheden is gekeken of uitbreiding van treinaanbod gerealiseerd kan worden. Naast de reeds toegekende bijdragen zoals gemeld in voorgaande voortgangsrapportages en het Nieuwe Actieplan is aan de provincie Groningen en de stadregio Arnhem-Nijmegen budget beschikbaar gesteld voor de volgende lijnen voor de dienstregeling 2011/2012:

- Groningen-Roodeschool;
- Zuidhoorn-Groningen;
- Groningen-Leeuwarden;
- Arnhem-Doetinchem (zaterdag).

Keukenhof

Ook is verkend of een trein kan gaan rijden naar evenementenhalte Lisse bij de Keukenhof. De trein is een aantrekkelijk vervoermiddel wanneer grote groepen mensen naar een bepaalde bestemming reizen. Gedurende een korte periode in het jaar is de Keukenhof zo'n evenement waarbij veel bezoekers worden verwacht. In dat kader is gekeken of het toevoegen van een extra stop realiseerbaar is in Lisse gedurende de twee maanden per jaar dat de Keukenhof geopend is.

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

Stoomtrein Friesland

Met de provincie Friesland is overeenstemming bereikt voor een beperkte bijdrage in aanpassing van de infrastructuur. De aanpassingen betreffen extra wissels, seinen, een opstelspoor en een perronaanpassing. Met de verwachting dat de aanpassingen aan de infrastructuur eveneens een positieve bijdrage leveren aan de vervoersgroei, ontvangt de Provincie Friesland een bijdrage van € 500.000 uit het Actieplan. Het grootste deel van de kosten wordt gefinancierd door de provincie Friesland.

Internet in de trein

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

Vanaf voorjaar 2010 rijdt de eerste trein die voorzien is van internet. NS zal in honderden Intercity-treinstellen de benodigde technische voorzieningen inbouwen. Dit zal enkele jaren gaan duren. Volgens de huidige planning zal begin 2013 in alle Intercity's internet beschikbaar zijn.

1.7 Cluster 4 Kaartjes en kennismaking

Alle maatregelen zijn in uitvoering.

Kaartsoorten en kennismakingsacties

In het regeerakkoord is een taakstelling op subsidies opgenomen. In dat licht is er voor gekozen om de uitvoering van deze maatregel stop te zetten.

Kaartsoorten en kennismakingsacties voor doelgroepen

In het Actieplan is aangekondigd dat het ministerie een aanjagende rol wil spelen op het terrein van nieuwe kaartsoorten en kennismakingsacties, met het doel nieuwe doelgroepen kennis te laten maken met de trein en mensen die al reizen ertoe te verleiden de trein vaker te nemen.

Als kennismakingsactie voor een specifieke doelgroep is gekeken naar de ontwikkeling van de Cultuurkaart. Dit is een gratis Voordeelurenkaart (met een geldigheid van één jaar) voor alle middelbare scholieren, gekoppeld aan de Cultuurpas die zij jaarlijks van het CJP ontvangen². Deze kortingskaart zou eind 2010/begin 2011 onder de middelbare scholieren kunnen worden verspreid.

De bijdrage die hiervoor vanuit het Actieplan beschikbaar zou worden gesteld, bedroeg €15 miljoen.

Generieke kennismakingsacties ontwikkelen

Naast de Cultuurkaart is eveneens gekeken naar de ontwikkeling van de Kinderkaart. Kinderen van 4 tot en met 11 jaar kunnen hiermee gratis met de trein kunnen reizen.

De bijdrage die hiervoor vanuit het Actieplan beschikbaar zou worden gesteld, bedroeg €7,1 miljoen.

Ex-studenten een aantrekkelijk aanbod doen

Sinds oktober 2008 kunnen studenten die hun OV-studentenkaart moeten inleveren een gratis voordeelurenkaart en 2 gratis dagkaarten aanvragen.

Inmiddels hebben circa 68.500 oud studenten de gratis voordeelurenkaart aangevraagd, dit is minder dan verwacht. Met de komst van de OV-chipkaart is het aanvraagproces gemakkelijker geworden, en zullen naar verwachting meer oud-studenten van dit aanbod gebruik maken.

1.8 Cluster 5 Spreiding van mobiliteit

Alle maatregelen zijn in uitvoering.

Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden

Vanuit het Actieplan is in de afgelopen periode een bijdrage geleverd aan het project Gouda-Woerden. In de zomer van 2010 is groot onderhoud uitgevoerd aan de A12 tussen Woerden en Gouda. Gedurende vier weken in de zomervakantie werd grote hinder voorspeld. Daarom heeft Rijkswaterstaat onderzocht op welke manier de hinder voor de weggebruiker zo goed mogelijk beperkt kon worden. In samenwerking met NS werd daarvoor de A12 MinderHinder-pas ontwikkeld; een vervoerpas waarmee de vaste A12 gebruiker vier weken gratis gebruik kon maken van de NS trein en OV-fiets.

Met hulp van het budget uit het Actieplan heeft Rijkswaterstaat deze pas kunnen aanbieden aan ruim 900 weggebruikers. Deze gebruikten de kaart gemiddeld zo'n drie dagen per week, wat resulteerde in een afname van circa 600 voertuigen per dag en dagelijks nieuwe treinreizigers. De gebruikers waardeerden het initiatief met gemiddeld een 8,7.

² In het Regeerakkoord staat als voornemen om de Cultuurkaart van CJP (een pas voor alle scholieren met een tegoed van € 15 voor het bezoeken van culturele instellingen) stop te zetten. Het contract tussen OCW en CJP kent een opzegtermijn van 2 jaar, vanaf het moment van formele beëindiging van het contract. Gelet op de looptijd van de trein-cultuurkaart van twee jaar, vormt de samenwerking met CJP geen belemmering.

Naast het project Gouda-Woerden is in 2010 ook een bijdrage geleverd aan het pakket van mobiliteitsmaatregelen om de verkeershinder tijdens de wegwerkzaamheden aan de A1/A6 te minimaliseren. In de periode juni tot en met december 2010 zijn ruim 7.400 passen verkocht.

Ook in 2011 en 2012 wordt vanuit het Actieplan een bijdrage geleverd aan het bieden van een alternatief aan automobilisten tijdens grootschalige wegwerkzaamheden.

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

In samenwerking met de decentrale overheden, NS en decentrale vervoerders is er in de afgelopen periode geïnventariseerd of en waar Spitsmijden in het OV een bijdrage kan leveren aan het beter spreiden van reizigers over de dag, waardoor er meer ruimte ontstaat in de spits. Een vijftal regio's heeft kenbaar gemaakt te willen deelnemen aan een pilot Spitsmijden in het OV. Het ministerie van IenM stelt daarbij voor het treingedeelte van de pilots en het onderzoek een financiële bijdrage beschikbaar.

Het Plan van aanpak is begin 2011 afgerond. Momenteel zoekt IenM naar de meest passende (juridische) organisatievorm voor de pilot. De planning is om de pilot medio 2011 te starten, en eind 2012 af te ronden. In samenwerking met de decentrale overheden en vervoerders zal na afronding worden bekeken hoe deze dalpropositie ook na de pilot door de vervoerders zelfstandig kan worden voortgezet, zonodig in aangepaste vorm.

Mobiliteitsmanagement werkgevers (Mobiliteitsscans uitvoeren bij MKB bedrijven)

Samen met de Taskforce Mobiliteitsmanagement is een subsidieprogramma opgezet voor het midden- en kleinbedrijf. Door middel van een voucher kunnen zij hun bedrijf laten doorlichten op reisgedrag van hun werknemers en kunnen verbeteringsvoorstellen geïmplementeerd worden.

Het subsidieprogramma, mobiliteitsscans voor MKB bedrijven blijkt een goede tool om het bewustzijn te verbeteren om werknemers aan te zetten op andere manier zich te verplaatsen. Na een trage start loopt het programma goed. Er is een stijgende lijn te zien van 30 naar 60 aanvragen voor vouchers per maand. Er zijn inmiddels 220 vouchers uitgegeven, goed voor een bereik van zo'n 17.000 werknemers.

Dit is te danken aan de inzet van de inmiddels 160 adviseurs, die door middel van de voucher samen met de werkgevers in het MKB actief op zoek zijn gegaan naar de beste mobiliteitsmogelijkheden voor de werknemers. Daarnaast is november jl een tussentijds de stand van zaken bekeken en zijn maatregelen getroffen om de landing bij het MKB te bevorderen. Zo is naar aanleiding van de tussentijdse interventie ter ondersteuning van de werkzaamheden van de adviseurs de centrale communicatie richting MKB (vanuit Agentschap.NL) blijvend verbeterd. Verder is op basis van voortschrijdend inzicht de toepassing van het programma uitgebreid: aanvraag tegelijkertijd kleine en grote voucher; geclusterde aanvraag door meerdere (kleinere) bedrijven mogelijk.

De MKB-voucherregeling heeft een aanvraagtermijn tot eind juni 2011 met een budget van € 3 mln. voor vouchers. Op basis van de huidige ontwikkelingen in de aanvragen naar deze vouchers ben ik voornemens deze aanvraagtermijn te verlengen en de resterende hier voor beschikbare middelen uit het Actieplan € 5 mln. tot en met eind 2012 in te zetten. Dit is eveneens de gedeeltelijke dekking voor uitvoering van de motie ter blijvende reservering van € 10 mln. voor voortzetting van werkzaamheden voor mobiliteitsmanagement.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

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

2.1 Inleiding

Deze voortgangsrapportage (VGR) heeft tot doel de Tweede Kamer te informeren over de voortgang die sinds de behandeling van de voorkeursbeslissing PHS in de Tweede Kamer op 7 oktober en 4 november 2010 in het programma is geboekt. Over de voortgang van het programma wordt de Tweede Kamer elk half jaar via een voortgangsrapportage geïnformeerd.

OV SAAL maakt zoals aangegeven in de tweede voortgangsrapportage van 14 april 2009 (Kamerstuk 29 984, nr. 175) deel uit van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Omdat PHS en OV SAAL qua planning niet synchroon lopen, OV SAAL is al langer bezig en bevindt zich inmiddels voor de korte termijn maatregelen in de realisatiefase, worden beide onderdelen separaat aangestuurd. De voortgang bij OV SAAL wordt beschreven in hoofdstuk 3. Na de besluitvorming over de middellange termijn maatregelen voor OV SAAL is het voornemen dat de projectorganisatie voor OV SAAL wordt geïntegreerd in de projectorganisatie voor PHS.

In de voorliggende rapportage ligt de nadruk op de vormgeving van de planuitwerkingsfase PHS, de wijze waarop de aangenomen moties over de voorkeursbeslissing worden uitgevoerd tijdens de nadere uitwerking van de PHS maatregelen en de planning.

2.2 Stand van zaken sinds parlementaire behandeling voorkeursbeslissing PHS

Uitkomst parlementaire behandeling voorkeursbeslissing PHS

Op 4 juni 2010 heeft het kabinet de voorkeursbeslissing PHS genomen (Kamerstuk 32 404, nr. 1). De voorkeursbeslissing gaf invulling aan de unanimiteit die is ontstaan in het bestuurlijk overleg van 26 april 2010 tussen de minister en regionale bestuurders. De voorkeursbeslissing zet de kaders neer voor de verdere uitwerking van de PHS maatregelen maar heeft geen formeel juridische status.

De Tweede Kamer heeft zich uitgesproken over de voorkeursbeslissing PHS in een Algemeen Overleg op 7 oktober 2010, een Voortgezet Algemeen Overleg op 4 november 2010 en met de stemmingen over de ingediende moties op 9 november 2010. Tijdens de parlementaire behandeling bleek brede steun te bestaan voor de verbeteringen die PHS realiseert bij het reizigersvervoer. Ook bleek een breed gedeelde zorg te bestaan over de gevolgen van het toenemende treinverkeer, met name spoorgoederenvervoer, voor de leefbaarheid rondom de spoorlijnen in met name Oost-Nederland. De Kamer heeft tien moties aangenomen die vragen om extra aandacht voor leefbaarheidsaspecten en om het onderzoeken van alternatieven voor de voorgestelde routing van het goederenvervoer in Oost Nederland. Na de stemmingen is op basis van de inhoud van de voorkeursbeslissing en de aangenomen moties de aanpak van de planuitwerkingsfase door IenM en ProRail uitgewerkt. In hoofdstuk 2.5 wordt per motie aangegeven hoe deze tijdens de planuitwerkingsfase wordt uitgevoerd.

Bij de parlementaire behandeling van PHS (tijdens het AO en het VAO) heeft de minister toegezegd dat de in de voorkeursbeslissing opgenomen korte boog Deventer niet verder uitgewerkt zal worden. In de aanpak van de planuitwerkingsfase PHS is de korte boog bij Deventer dan ook niet opgenomen. Deze is vervangen door een (MER)onderzoek naar alternatieven voor de passage (Elst)-Zutphen-Oldenzaal.

Met de afronding van de parlementaire behandeling van de voorkeursbeslissing PHS is de planuitwerkingsfase gestart. In deze fase worden de PHS maatregelen in opdracht van IenM nader uitgewerkt door ProRail, in overleg met de betrokken regionale en lokale overheden. Ook zal ProRail afspraken maken met de vervoerders over hun betrokkenheid bij de planuitwerkingsfase.

PHS in Regeerakkoord

In het Regeerakkoord van het Kabinet Rutte is de uitvoering van PHS bevestigd: *“Het programma Hoogfrequent Spoor dat is gericht op spoorboekloos reizen, wordt uitgevoerd, rekening houdend met de woon- en leefomgeving”*.

Tevens is in het Regeerakkoord het principe opgenomen dat er afspraken komen met regionale en lokale overheden over het meebetalen aan bovenwettelijke inpassingsmaatregelen, als deze door de betreffende overheden wenselijk worden geacht.

Consultatie en participatie van regionale en lokale overheden

Bij de totstandkoming van de voorkeursbeslissing PHS is intensief samengewerkt tussen IenM, ProRail en de vervoerders. Ook de regionale overheden waren als betrokkenen en als behartigers van de regionale en lokale belangen intensief betrokken. De voorkeursbeslissing is op 4 juni 2010 genomen na een unaniem positief advies van alle betrokken regio's aan de minister tijdens de bestuurlijke conferentie PHS van 26 april 2010.

Tijdens de planuitwerkingsfase zal de betrokkenheid van de decentrale overheid worden uitgebreid van het regionale naar het lokale niveau. Niet alleen wordt het landelijke overleg met alle betrokken regio's gehandhaafd, ook de lokale overheden worden in deze fase rechtstreeks bij de nadere uitwerking van de PHS maatregelen betrokken. Regionale en lokale betrokkenheid bij de uitwerking van de maatregelen is cruciaal voor de kwaliteit van de maatregelen en voor het creëren en behouden van het draagvlak voor PHS.

Na de behandeling van de voorkeursbeslissing in de Tweede Kamer zijn eind 2010 alle langs de verschillende PHS spoorlijnen gelegen regionale en lokale overheden uitgenodigd om deel te nemen aan een eerste ambtelijke overleg over de planuitwerkingsfase van PHS. Per corridor is eind januari/begin februari 2011 met alle overheden over het vervolg van PHS gesproken. In de gesprekken is door IenM het voorziene vervolgproces toegelicht en aan de overheden gevraagd hoe zij hierbij betrokken wilden zijn. Op basis van de reacties van de deelnemers zijn de plannen van aanpak voor het vervolgproces van IenM en ProRail afgerond. Tevens is besloten het corridoroverleg een structureel karakter te geven. Bij elke corridor vindt eens per kwartaal een overleg met alle betrokken regionale en lokale overheden plaats, bij de goederenrouting Oost-Nederland is er op verzoek van de regio voor gekozen om het overleg elke twee maanden te laten plaatsvinden.

Naast het corridoroverleg zal er naar behoefte overleg per PHS maatregel plaatsvinden tussen ProRail en de betrokken overheden. Dit bilaterale overleg heeft inmiddels met meerdere overheden plaatsgevonden.

Naast het ambtelijk overleg vindt ook bestuurlijk overleg plaats over de nadere uitwerking van de PHS maatregelen. In de plannen van aanpak van IenM en ProRail is de voortzetting voorzien van de bestuurlijke conferenties die ook in de aanloop naar de voorkeursbeslissing plaatsvonden. Op 18 februari 2011 was een ambtelijke delegatie van IenM aanwezig op een door de regionale bestuurders van Oost-Nederland georganiseerde bestuurlijke conferentie over PHS. IenM gaf ter plaatse een toelichting op het vervolgproces, beantwoordde vragen en verzocht de bestuurders aan te geven hoe zij bij de nadere uitwerking van de maatregelen betrokken wilden zijn.

Plannen van Aanpak IenM en ProRail

De voorkeursbeslissing, de parlementaire behandeling ervan met de toezeggingen en aangenomen moties en de eerste ronde ambtelijke afstemming met de regionale en lokale overheden zijn verwerkt in plannen van aanpak voor de planuitwerkingsfase van PHS.

Het plan van aanpak van IenM geeft de kaders aan waarbinnen ProRail als opdrachtnemer van IenM de planuitwerkingsfase zal uitvoeren. Ook is vastgelegd hoe wordt omgegaan met de organisatie van de planuitwerkingsfase en de verschillende procedures en hoe de bewaking van scope, tijd en budget zal plaatsvinden.

Het plan van aanpak van ProRail beschrijft de wijze waarop ProRail de opdracht van IenM tot uitvoering van de planuitwerkingsfase gaat uitvoeren. Naast de interne organisatie en procedures worden in dit plan ook de inhoudelijke werkzaamheden voor de verschillende corridors beschreven en is een eerste indicatieve tijdplanning voor de maatregelen opgenomen.

Beide plannen van aanpak zijn in nauwe samenwerking tussen IenM en ProRail tot stand gekomen. Dit om te kunnen komen tot een goede mix tussen:

- a) het programmaniveau en de landelijke samenhang,
- b) het corridorniveau met samenhangende verbeteringen voor de treindienst en
- c) het projectniveau van de lokale uitwerking van infrastructuurprojecten en overige maatregelen.

2.3 Samenvatting aanpak planuitwerkingsfase PHS

Doel planuitwerkingsfase PHS

De planuitwerkingsfase van PHS heeft tot doel alle maatregelen uit de voorkeursbeslissing, infrastructurele en overige maatregelen, tot een zodanig niveau uit te werken dat de benodigde planologische procedures (Tracewet al dan niet in combinatie met MER) kunnen worden doorlopen en er op basis van de juiste, volledige en transparante informatie kan worden gekomen tot realisatiebesluiten. De planuitwerkingsfase moet voortvarend uitgevoerd worden omdat realisatie van alle maatregelen uiterlijk in 2020 vaststaand einddoel is. Het beschikbare budget voor PHS van € 2,98 miljard euro (prijspeil 2009, excl. OV SAAL) is hierbij taakstellend.

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

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

Vormgeving planuitwerkingsfase

Bij de vormgeving van de planuitwerkingsfase van PHS zijn de volgende principes gehanteerd.

De voorkeursbeslissing is leidend

De voorkeursbeslissing, aangevuld met de aangenomen moties en toezeggingen die tijdens de behandeling van de voorkeursbeslissing door de Tweede Kamer in het AO van 7 oktober en VAO van 4 november 2010 zijn gedaan blijft leidend voor het vervolg van PHS. Gezien de landelijke samenhang van infrastructurele en overige maatregelen die deel uitmaken van de voorkeursbeslissing, dienen alle betrokken partijen (IenM, spoorsector en regio) het draagvlak dat bestaat ten aanzien van de voorkeursbeslissing, overeind te houden.

Borging samenhang van het pakket van maatregelen

Om de voorkeursvariant te realiseren in 2020 moet er een aantal infrastructuuruitbreidingen en overige maatregelen genomen worden. Er is sprake van een logische samenhang van deze maatregelen. Indien als een project in een bepaalde regio niet doorgaat, heeft dit invloed op projecten in andere regio's en daarmee op het gehele programma. De logische samenhang van maatregelen zal ook de grondslag zijn voor de indeling van alle maatregelen in een beperkt aantal tracéwetprocedures en/of ruimtelijke ordeningswetprocedures (bestemmingplan/projectbesluit). Als uitgangspunt wordt hierbij gehanteerd dat als op een corridor verschillende maatregelen gepland zijn deze bij voorkeur in één of zo weinig mogelijk verschillende procedures worden meegenomen. Daarbij is belangrijk dat procedures niet te zwaar worden en een logische samenhang kennen. Per corridor vindt besluitvorming over infrastructuurprojecten en overige maatregelen dus zoveel mogelijk gebundeld plaats, maar deze bundeling mag de realisatie van individuele projecten niet vertragen.

Het beschikbare budget van € 2,98 miljard is taakstellend

Het budget van € 2,98 miljard (prijsspeil 2009, excl. OV SAAL) is taakstellend voor PHS. Dat betekent dat scopewijzigingen, kostenstijgingen en bijvoorbeeld aanbestedingsmeevallers ten laste of ten gunste van het programma komen. In eerste instantie worden tegenvallers opgelost binnen het budget van een individueel project, pas als dit niet mogelijk blijkt wordt gekeken of op programmaniveau een oplossing kan worden bereikt.

Taak- en rolverdeling binnen PHS zoveel mogelijk als gebruikelijk

De bij PHS betrokken partijen houden zich zoveel mogelijk aan de gebruikelijke taak- en rolverdeling. De partij die vanuit haar natuurlijke rol het beste een taak kan uitvoeren neemt het voortouw. Hiertoe wordt de taak- en rolverdeling zoals toegepast in de voorgaande fase van PHS waar mogelijk gehandhaafd. Hetzelfde geldt voor de overlegstructuren van PHS uit de vorige fase. In overleg met de regionale en lokale betrokkenen zal maatwerk worden toegepast bij de uitwerking van maatregelen op lokaal niveau, hierbij wordt het gedachtegoed van Sneller & Beter (uitwerking adviezen van de commissie Elverding) over participatie als uitgangspunt genomen.

Indeling in corridors en werkpakketten

Op basis van de bovenstaande principes, de inhoudelijke samenhang van projecten/maatregelen en de beoogde dienstregeling met 6 intercity's en 6 sprinters per uur (maatwerk 6/6) en de goederenrouting, is de planuitwerkingsfase PHS verdeeld in diverse werkpakketten. De termen 'reizigers' en 'goederen' geven aan waar het zwaartepunt van de investering zich op zal richten. Er is op alle corridors sprake van een mix van reizigers- en goederenvervoer.

De werkpakketten zijn als volgt verdeeld:

1. Reizigerscorridor Alkmaar - Amsterdam
2. Reizigerscorridor Amsterdam - Utrecht - Eindhoven
3. Reizigerscorridor Schiphol – Utrecht - Arnhem/Nijmegen
4. Reizigerscorridor Den Haag – Rotterdam - Breda
5. Reizigerscorridor Breda – Eindhoven
6. Routing goederenvervoer Zuid Nederland
7. Routing goederenvervoer Oost Nederland (incl. MER)

Tevens is er de corridor OV SAAL; gezien de nog voorziene besluitvorming hierover is dit in de plannen van aanpak van PHS nog niet verder uitgewerkt. Nadat over de alternatieven voor OV SAAL middellange termijn besluitvorming heeft plaatsgevonden zal dit aan de Tweede Kamer worden gemeld. De intentie is dat de nadere uitwerking van OV SAAL middellange termijn daarna deel gaat uitmaken van de PHS organisatie.

Zie voor de stand van zaken van OV SAAL hoofdstuk 3.

Verantwoordelijkheden van partijen

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

Bewaking van scope, tijd en budget

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

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

Robuuster spoor

De spoorsector is actief bezig om initiatieven te ontwikkelen om te komen tot een toename van de betrouwbaarheid van het spoornetwerk. Deze initiatieven kunnen van invloed zijn op de uitwerking en realisatie van een aantal PHS maatregelen. Bij de totstandkoming van de PHS voorkeursbeslissing is reeds rekening gehouden met seinoptimalisaties. Met ProRail is afgesproken dat in de planuitwerkingsfase zo flexibel mogelijk zal worden omgegaan met eventuele nieuwe inzichten uit deze initiatieven om de spoorsector robuuster te maken. Waar mogelijk worden de nieuwe inzichten in PHS meegenomen. De kaders van het programma PHS ten aanzien van realisatie uiterlijk in 2020 en het taakstellende budget van 2,98 miljard euro zijn hierbij uitgangspunt.

2.4 Maatregelen per corridor en werkpakket PHS

In dit hoofdstuk wordt de indeling van de maatregelen in de corridors geschetst en wordt de planning van de planuitwerkingsfase op hoofdlijnen beschreven. Een beschrijving van de inhoud van de verschillende maatregelen is opgenomen in de voorkeursbeslissing PHS van 4 juni 2010.

Reizigerscorridor Alkmaar - Amsterdam

Belangrijkste maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

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

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

Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven

Belangrijkste maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

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

Het Doorstroomstation Utrecht is opgenomen onder werkpakket Schiphol-Utrecht-Arnhem-Nijmegen; Den Bosch-Vught 4-sporig en vrije kruising Vught is opgenomen onder werkpakket goederenroutering Zuid Nederland.

Reizigerscorridor Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen

Belangrijkste maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

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

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

Reizigerscorridor Den Haag – Rotterdam - Breda

Belangrijkste maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

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

Naar aanleiding van de toezegging van de minister aan de Tweede Kamer tijdens het MIRT-overleg van 6 december 2010 wordt er parallel aan de uitwerking van bovenstaande maatregelen een nadere analyse aan ProRail en NS gevraagd over de mogelijkheden om station Kethel te openen na 2020 tegen substantieel lagere kosten dan de 100 miljoen die tot nu toe nodig bleek. Hierbij zal ook zoals aangegeven in de PHS voorkeursbeslissing gekeken worden naar de vervoerwaarde van dit station.

Reizigerscorridor Breda - Eindhoven

Belangrijkste maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Tilburg 4^e perronspoor
- Breda-Tilburg seinoptimalisatie
- Liempde vrije kruising
- Emplacement Eindhoven
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen

Routering goederenvervoer Zuid-Nederland

Belangrijkste maatregelen voor deze goederenroutering zijn:

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

Routering goederenvervoer Oost-Nederland

Belangrijkste maatregelen voor deze goederenroutering zijn:

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

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

Daarnaast wordt de informatie uit de studie naar de Noordtak van de Betuweroute (uit 1999) geactualiseerd, opdat actuele informatie beschikbaar komt over zo'n geheel nieuwe spoorverbinding. Deze actualisatie is toegezegd in het kamerdebat en gevraagd in de aangenomen moties.

Tenslotte worden samen met de betreffende Duitse autoriteiten opties onderzocht om meer goederenvervoer via de Betuweroute en de grensovergang Zevenaar/ Emmerich te laten rijden, in plaats van via de grensovergang Oldenzaal/ Bad Bentheim.

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

Overige maatregelen

Om PHS mogelijk te maken zijn er naast infrastructurele maatregelen, ook maatregelen nodig op het gebied van geluid, veiligheid, transfer, fietsenstallingen, be- en bijsturing, onderhoud e.d. Een deel van deze maatregelen is onderdeel van de genoemde werkpakketten per corridor. Een deel

van de maatregelen is echter (nog) niet toe te delen aan een corridor of individueel project. Deze maatregelen worden uitgewerkt in het werkpakket overige maatregelen.

Het gaat dan om de uitwerking van :

- Investerings en uitwerking van Be- en bijsturing bij hoogfrequente treindienst
- Uitbreiden fietsenstallingscapaciteit aan PHS corridors
- Extra onderhoud

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

Planning op hoofdlijnen

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

Tot medio 2012

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

- De infrastructuurprojecten zijn uitgewerkt tot lokale uitvoeringsvarianten, zodat beschikking door IenM mogelijk wordt;
- Er is inzicht in de impact van de overige maatregelen tot op het niveau van het programmabudget (om mee- en tegenvallers te bezien);
- Er is inzicht in de beoogde dienstregeling: de resterende keuzes over de lijnvoering bijvoorbeeld ten aanzien van de twee extra intercity's tussen Den Haag en Eindhoven zijn gemaakt;
- Er zijn aanvangsbeslissingen genomen voor cruciale projecten van PHS;
- Er heeft participatie door regionale en lokale overheden, belangengroepen en omwonenden plaatsgevonden over de reikwijdte en het detailniveau van de MER-trajecten;
- De afspraken en het regelgevend kader zijn ingevuld;
- De toezeggingen en aangenomen moties zijn ingevuld en de resultaten van aanvullende studies -waar relevant voor aanvangsbeslissing en beschikkingen - zijn beschikbaar.

2013 - 2019

Vanaf 2012 zal de uitvoering van de eerste PHS maatregelen plaatsvinden. Ook zal vervoerder NS op basis van actuele informatie over de markt over kunnen gaan tot gefaseerde invoering van de eerste stappen van de productverbeteringen d.m.v. innovatieve benutting in de dienstregeling 2012 en toepassingen van de ervaringen met de proeven met ETMET³. De lessen uit de proeven met ETMET worden meegenomen in de verdere uitwerking van PHS en bij de voorbereidingen van de spoorsector op de concrete dienstregeling na realisatie van PHS. In de periode tot en met 2020 zullen de vervoerders stapsgewijze hoogfrequent spoorvervoer en routing van het spoorgoederenvervoer invoeren zodra de daarvoor benodigde PHS maatregelen zijn uitgevoerd.

In bijlage 1 is een eerste indicatieve planning opgenomen voor de verschillende PHS corridors. Dit geeft een beeld van de diverse werkpakketten en de doorlooptijden. Deze planning is opgesteld door ProRail op basis van de informatie die beschikbaar was ten tijde van het nemen van de voorkeursbeslissing PHS. Deze (start)planning zal in de periode tot en met 2012 met het nader uitwerken van alle maatregelen aangepast worden aan de beschikbaar komende informatie. Met het starten van de planologische procedures voor een aantal infrastructuurmaatregelen in 2012 zal de planning stabielier zal worden. Gezien de omvang van het PHS programma, het open karakter van de planuitwerkingsfase en de strikte financiële kaders zal de planning tot en met de realisatie van de laatste maatregel onderhevig zijn aan bijsturing en optimalisatie.

³ ETMET: Elke Tien Minuten Een Trein

2.5 Uitvoering moties en toezeggingen

Tijdens de parlementaire behandeling van de voorkeursbeslissing PHS zijn door de Tweede Kamer tien moties aangenomen en heeft de minister een aantal toezeggingen gedaan. De stand van zaken bij deze moties en toezeggingen en de wijze waarop deze worden uitgevoerd gedurende de planuitwerkingsfase van PHS wordt hieronder toegelicht. Over de exacte invulling wordt nog overleg gevoerd met de betrokken regionale en lokale overheden hetgeen nog tot bijstellingen kan leiden.

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

Deze motie verzoekt de regering:

- (1) Het MIRT-onderzoek goederenvervoer lange termijn uiterlijk in september 2012 af te ronden (met het oog op het tijdig starten van MIRT-verkenningen voor de realisatie van een eventuele Noordtak Betuweroute en Robel-lijn in de periode na 2020) en
- (2) in dit MIRT-onderzoek ook de groeimogelijkheden voor het regionale spoor op trajecten met gemengd vervoer te betrekken, inclusief de grensoverschrijdende trajecten.

Stand van zaken

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

De uitvoering van dit MIRT onderzoek, dat gaat over de periode 2020 – 2040 zal door IenM of in opdracht van IenM worden uitgevoerd op basis van de beschikbare TNO prognoses voor 2030 en 2040 en de lopende Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). De planning is om de uitkomsten van het onderzoek medio 2012 gereed te hebben. De opdrachtformulering voor het onderzoek zal worden besproken met de regionale en lokale overheden in het ambtelijke overleg in de corridor goederenroutering Oost-Nederland.

Binnenvaart (motie: 32 404, nr. 15)

Deze motie verzoekt de regering:

Fors in te zetten op de binnenvaart als modaliteit voor het goederenvervoer.

Stand van zaken

De uitvoering van deze motie wordt in het kader van PHS meegenomen in de uitwerking van de maatregelen voor de goederenroutering. Daarnaast wordt een onderzoek uitgevoerd om alle beschikbare inzichten over de onderlinge relatie tussen goederenvervoer per binnenvaart en per trein te verzamelen. Op basis van de uitkomsten daarvan zal een vervolgonderzoek zich richten op de vraag:

"kan er in het oost-west-vervoer meer goederenvervoer per schip, zodat op oost-west-spoorlijnen (met name de Betuweroute) capaciteit vrijkomt voor de verdere toekomst?"

Als meer ruimte vrijkomt op de Betuweroute door een verplaatsing van een deel van het goederenvervoer naar de binnenvaart kan deze ruimte worden gebruikt om de groei van het spoorgoederenvervoer meer via de Betuweroute af te wikkelen. De planning is erop gericht om het onderzoek in het voorjaar van 2012 af te ronden zodat de uitkomsten beschikbaar zijn als besluitvorming over de PHS maatregelen in Oost-Nederland aan de orde is. De opdrachtformulering voor het onderzoek zal worden besproken met de regionale en lokale overheden in het ambtelijke overleg in de corridor goederenroutering Oost-Nederland.

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

Deze motie verzoekt de regering:

- 1) Waar mogelijk in overleg met de relevante provincies, regio's en gemeenten toekomstbestendige alternatieven uit te werken waaronder
 - a. veel meer gebruiken van de Betuweroute inclusief betere aansluiting in Duitsland,
 - b. uitbreiding van het speciale net voor goederenvervoer waaronder een Noordtak van de Betuweroute en de Rotterdam - België lijn,

- c. gebruik van moderne baanbeveiliging zoals ERTMS waardoor korter op elkaar rijden van treinen mogelijk is,
 - d. of combinatie van deze alternatieven met een deel van de maatregelen van PHS
- 2) de alternatieven aan de Kamer voor te leggen met een onderbouwde voorkeur en een second opinion van een onafhankelijke deskundige.

Stand van zaken

Deze motie wordt uitgevoerd in een aantal verschillende werkzaamheden tijdens de nadere uitwerking van de PHS maatregelen. De wijze waarop wordt omgegaan met de wens om de Betuweroute nog intensiever te gebruiken en daarbij ook overleg te voeren met Duitsland (1a) wordt beschreven bij de stand van zaken bij motie 32 404, nr. 21 en nr. 22 (zie hieronder).

Ten aanzien van de Noordtak van de Betuweroute (1b) heeft de minister toegezegd om de studie naar de Noordoostelijke Verbinding (NOV) die in de periode 1996 - 1998 is uitgevoerd door ProRail (toen NS-RIB) te actualiseren. Het resultaat van de studie is een document: "Trajectnota/MER Noordoostelijke verbinding" (ProRail/RWS, december 1998). De toezegging door de minister om deze studie te actualiseren kwam als reactie op suggesties dat een nieuwe Noordtak van de Betuweroute de oplossing zou kunnen zijn voor de leefbaarheidsaspecten van de goederenrouting door Oost-Nederland. Het actualiseren van de informatie uit de NOV-studie is bedoeld om een breed informatiepalet beschikbaar te hebben bij vervolg besluitvorming over PHS-maatregelen in Oost Nederland. Van belang hierbij is om vast te stellen dat alternatieven met een hele of gedeeltelijke Noordtak ver buiten het budget van PHS vallen: op prijspeil 2010 waren de kostenramingen van de NOV-alternatieven voor het goedkoopste alternatief (bestaande baan): € 3,4 tot € 4,0 miljard, en voor het duurste alternatief € 4,2 miljard tot € 5,0 miljard.

In opdracht van IenM zal het rapport uit 1998 worden geactualiseerd. De omvang en diepgang van de actualisatie (welke alternatieven etc.) worden bepaald in samenspraak met de regionale en lokale overheden in Oost-Nederland. De uitkomsten moeten medio 2012 beschikbaar zijn als de vervolgbesluitvorming over de PHS maatregelen in Oost-Nederland aan de orde zijn.

Ten aanzien van het gebruik van ERTMS (1c) sluit PHS aan bij de landelijke besluitvorming over de verdere uitrol van ERTMS in Nederland. Als na de afronding van de ERTMS proeven in 2013 besluitvorming over de verdere uitrol plaatsvindt zal PHS daarbij aansluiten (zie hoofdstuk 2.6).

Bij de nadere uitwerking van de PHS maatregelen en bij de sturing op programmaniveau zal sprake zijn van audits en second opinions door onafhankelijke deskundigen (2). IenM zal opdracht geven tot regelmatige steekproefsgewijze audits bij ProRail en zal externe onafhankelijke partijen vragen de programmaorganisatie door te lichten.

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

Deze motie verzoekt de regering:

- (1) Deze normen, meetmethoden en handhavinginstrumenten te ontwikkelen en de Kamer voor 1 maart 2011 daartoe voorstellen voor te leggen,
- (2) Hierbij aan te geven hoe dit te combineren is met voortgaande groei van vervoer per spoor

Stand van zaken

Ten aanzien van normen, meetmethoden en handhavinginstrumenten voor *geluid* ligt een wetsvoorstel bij de Tweede Kamer waarin deze elementen zijn opgenomen. De voorgestelde geluidswetgeving omvat het instellen van geluidsplafonds waardoor er uitsluitend meer treinen over een spoorlijn kunnen rijden als de totale geluidproductie vanaf de spoorlijn onder het geluidsplafond blijft. Om een substantiële toename van het treinverkeer zoals na de realisatie van PHS mogelijk te maken is het noodzakelijk dat treinen stiller worden. Hiertoe is bij PHS als randvoorwaarde van een toename van het gebruik van stiller materieel uitgegaan.

Ten aanzien van *trillingshinder* heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer bij brief van 18 januari 2011 (Kamerstuk 32 404, nr. 31) gemeld hoe hij de wens van de Kamer om te komen tot wettelijke normen voor trillingshinder door railverkeer zal uitvoeren. Het

wordt in de voorliggende geluidswetgeving juridisch alvast mogelijk gemaakt om wettelijke normen voor trillingshinder vast te stellen. Komend jaar zal onderzoek worden verricht, buiten het kader van PHS, naar de mogelijkheden om trillingshinder te voorkomen of te mitigeren en om de hoogte van de wettelijk vast te stellen normering vast te kunnen stellen.

Maximaal benutten van de Betuweroute (motie: 32 404, nr. 21)

Deze motie verzoekt de regering:

(1) Alle mogelijkheden tot het maximaal benutten van de Betuweroute inclusief onderhandelingen met Duitsland over het derde spoor bij Emmerich aan te grijpen en (2) gelijktijdig een actualisatie en MER uit te voeren ten aanzien van de Noordoostelijke goederenrouteringsvarianten.

Stand van zaken

Deze motie wordt ten aanzien van punt 1 uitgevoerd door middel van (a) onderzoek en (b) overleg met als beoogd resultaat:

het gebruik van de Betuweroute zodanig te maximaliseren dat zoveel mogelijk doorgaande internationale goederentreinen van/naar Duitsland die via de grensovergang Oldenzaal zouden willen rijden, de route via Emmerich nemen.

(a) Onderzoek

Een diepgaande analyse van het geprognoseerde goederen transitvervoer door Oost-Nederland op basis van bestaande informatie, o.a.:

- de herkomst - bestemmingsrelaties, met name in het Duitse en verdere achterland;
- de economische betekenis van dit vervoer;
- routeringsmogelijkheden in Nederland en in Duitsland;
- in kaart brengen van het economisch effect van het niet (of beperkt) faciliteren van goederentreinen door Oost-Nederland.

Er wordt onderzocht of een deel van het verkeer via Oldenzaal/Bentheim verschoven kan worden naar de grensovergang Zevenaar/Emmerich door eenzelfde aantal treinen te verschuiven van Zevenaar/Emmerich naar Venlo/Kaldenkirchen (herverdeling verkeer over de grensposten). De mogelijkheden om het gebruik van de Betuweroute te maximaliseren zijn beschreven in de brief die de minister op 1 februari 2011 (Kamerstuk 32 404, nr. 32) aan de Kamer heeft gestuurd ter invulling van motie 32 404, nr. 22. De geïdentificeerde mogelijkheden zullen worden uitgewerkt en beoordeeld op effectiviteit en wenselijkheid.

(b) Overleg

Er zal overleg worden gevoerd met de Duitse autoriteiten over en n.a.v. bovengenoemd onderzoek. Het gaat daarbij om zowel het mogelijk herverdelen van verkeer over de verschillende Nederlands – Duitse grensposten als over de wens om méér goederentreinen via de grensovergang Zevenaar/Emmerich te laten rijden. De gesprekspartners zijn DB Netz, Bundesministerium Verkehr (BMVBS - Federale overheid), Nordrhein Westfalen (NRW - Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr) en Niedersachsen. Aan Nederlandse zijde zal dit overleg door IenM samen met ProRail gevoerd worden. Waar mogelijk wordt ook gebruik gemaakt van de contacten van de Oost-Nederlandse regio met Duitsland.

MER (milieu Effect Rapportage)

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

Vooralsnog worden de volgende alternatieven meegenomen in de MER:

- lange verbindingsboog bij Deventer
- lang-lange verbindingsboog bij Deventer
- spoorlijn Zutphen – Hengelo (Twentekanaal lijn)
- kopmaken te Deventer
- nul-alternatief

Er is ruimte om nog een eventueel door de regio aangedragen alternatief mee te nemen. De regio is hiertoe op ambtelijk en bestuurlijk niveau uitgenodigd. Een volledig nieuwe spoorlijn zoals de NOV (Noordtak) wordt in de MER niet meegenomen aangezien dit buiten de scope (tijd en budget) van de voorkeursbeslissing valt. De bestaande studies naar de NOV worden geactualiseerd en zijn tijdig beschikbaar voor de besluitvorming over de goederenrouting in Oost-Nederland medio 2012 (zie motie 32 404, nr. 16). Ten aanzien van de invulling van het nul-alternatief in de MER bestaan verschillende mogelijkheden. In overleg met de regionale en lokale overheden wordt hier een keuze in gemaakt.

De PHS-maatregelen in Zutphen maken deel uit van de MER. Vooralsnog wordt de vrije kruising Velperbroek hierin niet meegenomen maar apart uitgewerkt omdat deze onafhankelijk van een keuze voor een van de alternatieven noodzakelijk is.

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

Deze motie verzoekt de regering:

Bij de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de Betuweroute maximaal te benutten en de maatregelen die daarvoor nodig zijn voor 1 januari 2011 in kaart te brengen en de Kamer daarover te informeren.

Stand van zaken

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

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

Deze motie verzoekt de regering:

Afspraken te maken met de Duitse overheden om, analoog aan de oplossing van de HSL, ook de capaciteit op de route Emmerich – Noord-Duitsland te verhogen zodat meer goederentreinen via de Betuweroute naar Duitsland kunnen rijden.

Stand van zaken

Zoals beschreven in de toelichting op motie 32 404, nr. 21 zal overleg met de Duitse overheden plaatsvinden om te bepalen of nog intensiever gebruik van de Betuweroute mogelijk is. Tijdens dit overleg zal ook uitvoering worden gegeven aan deze motie. De intentie is het overleg in de periode tot medio 2012 te voeren.

Geluidsprefente routing en stil materieel (motie: 32 404, nr. 26)

Deze motie verzoekt de regering:

- (1) het Programma Hoogfrequent Spoor verder uit te werken binnen de randvoorwaarden van geluidsprefereente routing;
- (2) Verzoekt de regering tevens door differentiatie van de gebruiksvergoeding het gebruik van stille treinen maximaal te stimuleren.

Stand van zaken

Ten aanzien van de geluidsprefereente routing (1) zal bij alle relevante studies ter uitwerking van de PHS maatregelen naar dit aspect worden gekeken. Of geluidsprefereente routing bij alle relevante maatregelen mogelijk is zal tijdens de nadere uitwerking moeten blijken.

Ten aanzien van het stimuleren van het gebruik van stil materieel (2) geldt dat voor PHS de randvoorwaarde geldt dat er een forse toename zal moeten zijn van het gebruik van stiller materieel, zowel bij reizigerstreinen als bij goederentreinen. De mate waarin deze randvoorwaarde ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd zal worden bewaakt zodat eventueel aanvullende maatregelen kunnen worden getroffen. Differentiatie van de gebruiksvergoeding is daarbij een van de mogelijkheden. Of dit instrument ook effectief en wenselijk is zal worden bezien in het kader van het onderzoek naar de mogelijkheden om het gebruik van de Betuweroute verder te stimuleren.

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

Deze motie verzoekt de regering:

bij de nadere invulling van het project PHS (1) expliciet in te gaan op het behoud van de lokale bereikbaarheid en de lokale leefbaarheid en (2) concrete voorstellen te doen om deze ook na invoering van PHS op een aanvaardbaar niveau te houden.

Stand van zaken

(1) Bij de totstandkoming van de PHS voorkeursbeslissing zijn de aspecten lokale bereikbaarheid en lokale leefbaarheid al onderdeel geweest van de afweging. Er is zoveel mogelijk rekening gehouden met deze aspecten. In de nadere uitwerking van de PHS maatregelen zullen deze aspecten opnieuw een belangrijke rol spelen. Naast het belang dat IenM en ProRail eraan hechten zal ook door de betrokkenheid van lokale overheden en in een later stadium de betrokkenheid van omwonenden worden geborgd dat de lokale bereikbaarheid en lokale leefbaarheid prominent in beeld blijven.

(2) Bij de nadere uitwerking van de PHS maatregelen spelen de aspecten lokale bereikbaarheid en lokale leefbaarheid een belangrijke rol. Tijdens het proces van nadere uitwerking zullen voorstellen voor verbeteringen op deze aspecten kunnen worden ingebracht door IenM, ProRail en de participerende regionale en lokale overheden. De uiteindelijke uitgewerkte maatregelen zullen naast de bijdrage aan het realiseren van de doelstelling van hoogfrequent spoorvervoer en het accommoderen van de groei van het goederenvervoer ook moeten leiden tot een blijvend aanvaardbaar niveau van lokale bereikbaarheid en lokale leefbaarheid.

2.6 Raakvlakken met andere projecten

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

Proef Elke Tien Minuten Een Trein (ETMET)

Recent heeft de spoorsector de evaluatie van de tweede proef in september 2010 afgerond. De spoorsector is zich nu aan het beraden op welke wijze er een vervolg aan gegeven wordt. Dit is een afweging die in het kader van de dienstregeling 2013-2018 aan de orde is.

Dienstregeling 2013 - 2018

Zoals bekend is de spoorsector bezig met de voorbereidingen van een nieuwe dienstregeling 2013-2018, met name door de ingebruikname van de Hanzelijn die een forse dienstregelingswijziging mogelijk en nodig maakt. Deze wijziging van de treindienst heeft ook betrekking op de OV SAAL corridor.

Binnen de spoorsector wordt een aantal scenario's uitgewerkt; dienstregelingen zullen consistent moeten zijn met de voorkeursbeslissing PHS en de te nemen besluiten in het kader van de OV SAAL middellange termijn. De dienstregeling biedt – mede afhankelijk van de marktontwikkelingen en de resultaten van de ETMET-proef – de mogelijkheid om voor 2018 de eerste zichtbare verbeteringen in de treindienst door te voeren die mogelijk gemaakt worden door PHS.

Dichtligtijdenonderzoek

Er zullen metingen worden gedaan t.a.v. de dichtligtijden bij overwegen. Deze informatie zal door ProRail worden betrokken bij de uitwerking van maatregelen van PHS. Verder zijn binnen de werkpakketten van de diverse corridors gesprekken voorzien om te komen tot eventuele regionale medefinanciering van een aantal aan te pakken overwegen op de PHS corridors.

Ruimte voor de Fiets/actieplan Fiets

Zoals aangegeven in antwoord op Kamervragen (begroting 2011), kunnen met de middelen van PHS de maatregelen op de PHS corridors worden gefinancierd. Op basis van de verdere uitwerking door ProRail zullen door middel van aansluiting bij de bestaande programma's zo snel mogelijk de eerste maatregelen gerealiseerd worden.

ERTMS

Voor de uitwerkingsfase PHS moet bij het nemen van de PHS maatregelen op internationale corridors, voor 2020 rekening worden gehouden met de mogelijke komst van ERTMS. Dit betekent dat bij de uitwerking van maatregelen zo nodig fysieke mogelijkheden voor de invoering van ERTMS moeten worden getroffen. Na afronding van de ERTMS proeven zal ook voor de PHS corridors landelijke besluitvorming plaatsvinden over de verdere uitrol van ERTMS.

NMCA

De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zal rekening houden met de voorkeursbeslissing PHS en het feit dat maatwerk 6/6 mogelijk is binnen het beschikbare budget voor PHS.

Meer voor minder

De spoorsector is bezig – mede naar aanleiding van de winterweerdiscussie – om op verzoek van IenM te komen met voorstellen tot het robuuster maken van het spoorwegnet en de dienstregeling. De uitwerking hiervan moet aansluiten bij ETMET alsmede de toekomst van PHS met hoogfrequent spoorvervoer.

OV SAAL

3.1 Inleiding

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

3.2 OV SAAL korte termijn maatregelen

Voor de korte termijnmaatregelen OV SAAL zijn twee tracéwetprocedures gestart:

- Hoofddorp - Diemen (het tracebesluit is inmiddels onherroepelijk)
- Weesp - Lelystad (het ontwerp tracebesluit is gereed voor ondertekening).

Deel Hoofddorp – Diemen

Voor dit deel van de korte termijnmaatregelen tussen Hoofddorp en Diemen is het Tracebesluit in mei 2010 vastgesteld. Het betreft de volgende maatregelen:

- 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.

Na uitvoering van deze maatregelen is er in 2015/2016 integrale viersporigheid beschikbaar tussen Schiphol en de Utrechtboog en zijn de aansluitingen zo ingericht dat kruisende treinen elkaar niet meer in de weg zitten. Hierdoor wordt de capaciteit, kwaliteit en betrouwbaarheid van het treinverkeer van en naar Schiphol en de Amsterdamse Zuidas vanuit Flevoland, het Gooi en Utrecht verbeterd.

De voorbereidende werkzaamheden zijn door ProRail inmiddels gestart. Met dit pakket van maatregelen is een totale investering van € 605 miljoen gemoeid. In juni 2010 is de beschikking aan ProRail verleend.

Deel Weesp - Lelystad (Flevolijn)

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

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

Voor dit pakket is een budget van € 240 miljoen beschikbaar, exclusief een bijdrage uit het project Goenoord van € 20 miljoen voor de kosten van geluidsmaatregelen vanwege de ingebruikname van de Hanzelijn voor goederenvervoer. Na publicatie van het Ontwerp Tracebesluit (OTB) – in april 2011 - wordt gestreefd naar vaststelling van het Tracébesluit in oktober. Dit Tracebesluit is van belang met het oog op de ingebruikname van de Hanzelijn eind 2012.

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

3.3 OV SAAL middellange termijn maatregelen

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

Sindsdien is in overleg met de regio en de spoorsector een aantal alternatieven uitgewerkt. De onderzoeksrapportage van de spoorsector (in de vorm van een capaciteitsanalyse door ProRail en een vervoeranalyse door NS) en de MKBA zijn inmiddels gereed. Op basis van deze informatie is thans overleg gaande met de regionale overheden en de spoorsector om te komen tot een voorkeursbeslissing, passend binnen het beschikbare, taakstellende budget. Een eerste bestuurlijk overleg om tot een voorkeur te komen heeft 2 februari 2011 plaatsgevonden. Binnenkort zal een volgend bestuurlijk overleg plaatsvinden om te kunnen komen tot een voorkeursbeslissing.

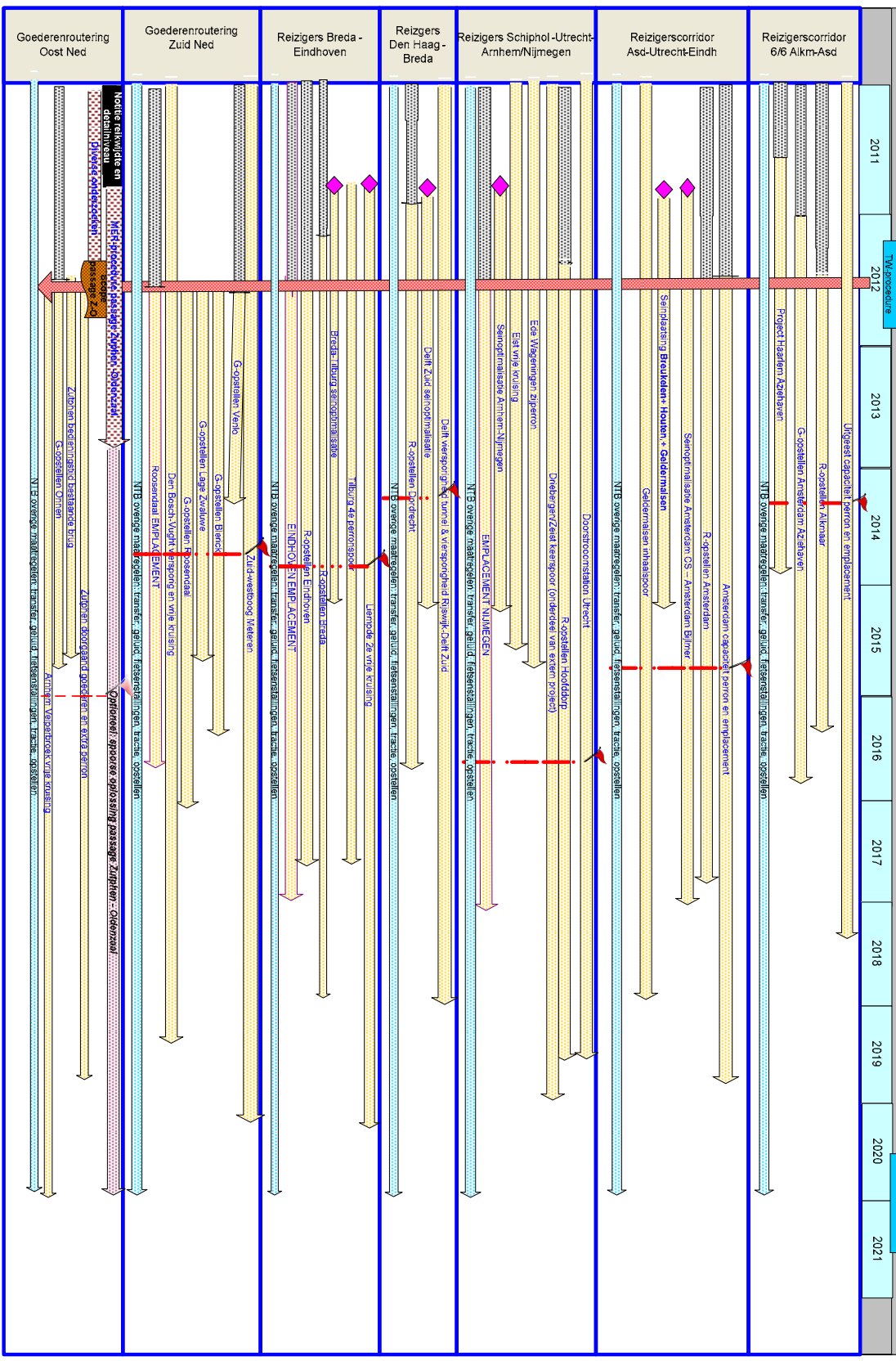
Tijdens de behandeling van PHS in november 2010 is een motie door de Tweede Kamer aangenomen ten aanzien van ruimtelijke voorbereidingen Flevolijn (OV SAAL) (motie 32 404, nr. 28). Hierin is de regering verzocht door te gaan met de ruimtelijke voorbereidingen voor toekomstige verdubbeling van de Flevolijn en in elk geval een ruimtelijke reservering hiervoor vast te leggen. Het is niet mogelijk voor het rijk om de gewenste ruimtelijke reservering vast te leggen. In bestuurlijk overleg met de gemeente Almere over het OTB voor de korte termijnmaatregelen op de Flevolijn heeft de gemeente daarom toegezegd in haar planvorming rekening te houden met toekomstige viersporigheid. Dat zal nog worden vastgelegd in een overeenkomst tussen ProRail, NS en gemeente.

Bijlage: Indicatieve planning werkpakketten PHS

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

Productverbetering PHS

Schets initiële modellering* - doorlooptijd obv financiële gegevens (januari 2011)



2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021

Jun 2012
Deadline oude
TH-versie

December 2020
Deadline PHS