

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Voortgangsrapportage nr. 12

Status	Definitief
	05-09-2016

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-11) 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 9
6.	Reizigerscorridor Breda-Eindhoven 10
7.	Routing goederenvervoer Zuid-Nederland 11
8.	Routing goederenvervoer Oost-Nederland 12
9.	OV-SAAL 12
10.	Overige Maatregelen 14
11.	Programmabeheer 14
11.1	Planning 14
11.2	Risico's en onzekerheden 16
11.3	Raakvlakken met andere projecten 17
11.4	Financiën 19
11.5	Overzichtskaart PHS maatregelen 21



Inleiding

Deze voortgangsrapportage (VGR) heeft tot doel de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de spoorambities voor de korte en middellange termijn, zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg van 23 januari 2008. Dit is de twaalfde voortgangsrapportage (VGR-12), waarin verslag wordt gedaan over de periode 1 november 2015 tot 1 juli 2016.

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-11)

De NS heeft in juli 2016 besloten dat met ingang van de dienstregeling 2018 er hoogfrequent wordt gereden op de corridor Amsterdam-Eindhoven. Er gaan, als eerste stap in PHS, twee extra intercity's rijden tussen Amsterdam en Eindhoven en twee extra sprinters in de spits tussen Utrecht en Houten Castellum. Met deze eerste stap gaan de investeringen in de infrastructuur van PHS (DSSU e.d.) en eerdere projecten zoals Sporen in Den Bosch renderen en gaan de reizigers er profijt van hebben.

Sinds de VGR-11 (februari 2016) zijn binnen PHS de geplande maatregelen en projecten verder uitgewerkt. Eind 2016 wordt de verbouwing van Utrecht CS tot een doorstroomstation opgeleverd en wordt het pakket korte termijnmaatregelen OV-SAAL in dienst genomen.

Het uitbrengen van het tracébesluit (TB) PHS 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid en de nota van antwoord op de verkregen zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit (OTB) en het MER PHS 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid van december 2014 is met anderhalf jaar verlaat en wordt nu in het 4^e kwartaal 2016 verwacht.

De vertraging is o.a. het gevolg van de noodzaak van aanvullende maatregelen op het gedeelte Schiedam-Rotterdam om de beoogde PHS lijnvoering tussen Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal te kunnen afwikkelen. Daarnaast is voor deze aanpassing en op advies van de commissie voor de m.e.r. besloten tot een aanvulling op het MER. De verdiepte ligging van het spoor in Vught (Variant V3 voor de goederenrouting door Zuid-Nederland) wordt verder uitgewerkt. Doordat extra trillingsonderzoek noodzakelijk bleek zal het OTB Meteren-Boxtel niet in 2016 vastgesteld kunnen worden. De vertraging in de publicatie van het OTB zal 6 tot 9 maanden zijn.

Samengevat zijn in deze verslagperiode de volgende besluiten genomen:

- De staatssecretaris heeft de locatie langs de N203, ten oosten van de A9, definitief als voorkeurslocatie aangemerkt voor de aanleg van een opstel terrein langs de corridor Alkmaar-Amsterdam.
- De gemeente Geldermalsen en het Rijk hebben een bestuursovereenkomst ondertekend over het maatregelenpakket voor de uitbreiding van het emplacement bij Geldermalsen en andere maatregelen om meer reizigerstreinen te laten rijden op de corridor Amsterdam-Eindhoven.
- Op 10 februari 2016 is het Tracébesluit DSSU onherroepelijk geworden.
- Besloten is om de planstudie voor de realisatie van een 3^e perron en 4^e perronspoor in Tilburg weer op te starten.



De relatie tussen de uitwerking en realisatie van PHS en het programma ERTMS wordt door IenM en ProRail bewaakt. Er is een beperkte synergie te bereiken door het uitvoeren van voorbereidende werkzaamheden voor ERTMS op het moment dat PHS projecten worden gerealiseerd. Door het verschil in planning, PHS ligt een aantal jaren voor op ERTMS, is het gelijktijdig uitvoeren van de programma's niet mogelijk zonder substantiële vertraging voor PHS. Door de technische complexiteit van beide programma's is het combineren ook niet wenselijk.

In december 2015 is door het programma PHS na actualisatie van de ramingen van alle maatregelen een substantieel potentieel tekort geconstateerd. De Kamer is hierover bij de aanbidding van de VGR-11 geïnformeerd. In de verslagperiode is door de partners in PHS (IenM, ProRail, NS en KNV) gezocht naar besparingen die niet ten koste gaan van de doelstelling van PHS). De gevonden besparingen zullen na besluitvorming door de staatssecretaris worden verwerkt in het programma.

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.

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

- a) In 2015 is een Heritage Impact Assessment (HIA) uitgevoerd. Als onderdeel van deze HIA is gekeken hoe het effect van de aanleg van een opstel terrein bij Uitgeest op het werelderfgoed "Stelling van Amsterdam" geminimaliseerd kan worden en het opstel terrein zo goed mogelijk kan worden ingepast. Op 15 december 2015 en 13 januari 2016 heeft met de betrokken regiobestuurders overleg plaatsgevonden over de conclusies van deze HIA. Op basis daarvan heeft de staatssecretaris de locatie langs de N203, ten oosten van de A9, definitief vastgesteld als voorkeurslocatie.
- b) Alle maatregelen op deze corridor zullen in een integraal tracébesluit worden opgenomen.

3. Reizigerscorridor Amsterdam-Utrecht-Eindhoven

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze reizigerscorridor zijn:

- Amsterdam Centraal: perronverbredingen, verbreding oosttunnel, herinrichting emplacement, aanleg vrije kruising Dijkgracht;
- Amsterdam Centraal-Bijlmer seinoptimalisatie;
- Breukelen seinoptimalisatie;
- Houten seinoptimalisatie;
- Spooromgeving Geldermalsen;
- Transfer, fietsenstallingen, geluid, overwegen, tractie, opstellen.

- a) De voorbereidingen voor het opstellen van het ontwerp Tracébesluit (OTB) voor Amsterdam Centraal zijn gestart. Er wordt een MER opgesteld. De planuitwerking voor de OTB is technisch zeer complex (zowel de sporen als de perrons moeten ingrijpend worden gewijzigd, waarbij het treinverkeer zoveel mogelijk doorgang moet vinden) en zal geruime tijd in beslag nemen.
- b) Onderzocht is of extra opstelcapaciteit nodig is voor de goederentreinen in de Aziëhaven. Er blijken diverse goedkopere alternatieven te zijn om capaciteit op omliggende locaties bij te bouwen. Deze worden uitgewerkt.
- c) Er is extra opstelcapaciteit nodig voor reizigerstreinen rond Amsterdam. Dit is voorzien in de Westhaven. Het onderzoek naar de exacte omvang, inpassing in de omgeving en de exacte kosten loopt.
- d) De seinoptimalisaties tussen Utrecht en Den Bosch zijn in samenhang met de locatiestudie voor het inhaalspoor voor het goederenvervoer te Geldermalsen uitgewerkt. Er zijn integrale oplossingen mogelijk, maar er is nog geen keuze gemaakt.
- e) De gemeente Geldermalsen en het Rijk hebben een bestuursovereenkomst ondertekend over het maatregelenpakket dat nodig is om meer reizigerstreinen te laten rijden op de corridor Amsterdam-Eindhoven. Om alle treinen zonder vertraging door knooppunt Geldermalsen te krijgen, wordt voor de treinen naar Dordrecht een apart spoor aangelegd. Het station Geldermalsen krijgt twee extra perrons, en de loopbrug bij het station wordt vervangen door een reizigerstunnel. Twee overwegen worden vervangen door drie onderdoorgangen. Daarvan wordt er één alleen geschikt voor langzaam verkeer en komt er één te liggen in de nieuwe Randweg om Tricht, die ook in dit project wordt aangelegd. Tenslotte



worden er geluidsschermen geplaatst (sanering) en worden er maatregelen genomen om de trillingshinder te verminderen. Het project wordt gefinancierd door IenM met een bijdrage van de gemeente. Het vrijleggen van de Merwede-Lingelijn (bestaand project) is samengevoegd met de PHS opgave bij Geldermalsen omdat de uitvoering vrijwel gelijktijdig zou plaatsvinden. Het budget voor dit onderdeel van de Merwede-Lingelijn is bij PHS gevoegd.

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.

- a) Op 10 februari 2016 is het tracébesluit DSSU onherroepelijk geworden.
- b) De maatregel Keerspoor Driebergen-Zeist wordt uitgewerkt binnen het MIRT project Traject-Oost, stationsgebied Driebergen-Zeist. De aanbesteding is gestart.
- c) 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). Hierover loopt overleg met de vervoerder. Naar verwachting is er eind 2016 duidelijkheid.
- d) ProRail heeft met de betrokken gemeenten en provincies een realisatieovereenkomst voor het ongelijkvloers maken van de overweg in Veenendaal ondertekend. De voorbereidingen voor de aanbesteding zijn gestart.
- e) 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. Eind mei is het ontwerp van het station gepresenteerd. ProRail bereidt de beschikkingsaanvraag voor de realisatie voor, die wordt ingediend in het najaar van 2016.
- f) De planuitwerking van Nijmegen emplacement bevindt zich in de alternatievenstudiefase. Eind 2015 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 2017 zodat NS daar ook voor de bestaande (niet PHS) dienstregeling gebruik van kan maken.

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;

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.



- Uitbreiden opstelcapaciteit reizigerstreinen.
- a) Hernieuwde berekeningen van de rij- en opvolgtijden hebben aangetoond dat beoogde PHS lijnvoering met 8 Intercity's en 6 Sprinters tussen Delft Zuid en Rotterdam niet kan worden gefaciliteerd over twee sporen. Additionele infrastructurele maatregelen zijn nodig ter hoogte van Schiedam en Rotterdam onder andere door het vervangen, opheffen, ver- en bijplaatsen van wissels. Deze aanpassing van de sporenlay-out wordt meegenomen in het tracébesluit (TB) PHS 4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid, dat met een aanvulling op het MER en het antwoord op de zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit (OTB) en MER van december 2014 eind dit jaar wordt uitgebracht.
- b) Op basis van de verkregen zienswijzen op het OTB en MER, waaronder van de gemeenten Midden Delfland en Westland, en ruim 70 organisaties op het gebied van de recreatievaart, wordt in het TB voor de brug over de Kerstanjewetering te Rijswijk uitgegaan van een doorvaarthoogte van 1.80 meter in plaats van de bestaande (en in het OTB opgenomen) doorvaarthoogte van 1.64 meter. De Kerstanjewetering is een belangrijk onderdeel van het netwerk van recreatieve vaarwegen en verbindt een belangrijk recreatief gebied (Westland en Midden Delfland) met het Basistoervaartnet. De provincie Zuid-Holland is bereid om bij te dragen in de meerkosten.
- c) Op basis van een tussentijds uitgebrachte stedenbouwkundige visie door de gemeente Rotterdam wordt in het TB afgezien van het plaatsen en verhogen van geluidschermen in Rotterdam.
- d) Door de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) wordt buiten het kader van PHS onderzoek verricht of na de afkoppeling in Schiedam van de Hoekse Lijn de vrijkomende sporen tussen Schiedam en Rotterdam gebruikt kunnen worden om de PHS lijnvoering tussen Schiedam en Rotterdam niet over twee maar over vier sporen af te wikkelen. Hiervoor zijn extra investeringen nodig, die in het kader van PHS niet zijn voorzien. Bij de herijking in het kader van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) is door het Rijk een bijdrage van € 0,2 mln aan het onderzoek van de regio toegezegd. Onderdeel van het onderzoek is om te bezien of met additionele maatregelen de IC-status van Schiedam behouden kan blijven na invoering van PHS.

6. Reizigerscorridor Breda-Eindhoven

De belangrijkste PHS-maatregelen op deze corridor zijn:

- Tilburg, aanleg 3^e perron en 4^e perronspoor;
- Realiseren gelijktijdigheid spoor 4/5 door aanpassing emplacement Eindhoven westzijde;
- Uitbreiden opstelcapaciteit voor reizigerstreinen in Eindhoven;
- Opheffen beide overwegen in de Tongersestraat te Boxtel plus 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.

- a) ProRail heeft een maakbaarheidstudie voor deze reizigerscorridor verricht uitgaande van, zekere, reeds in gang gezette en/of besloten ontwikkelingen. Op basis daarvan is opnieuw de maakbaarheid van de PHS maatregelen op



deze reizigerscorridor getoetst. De resultaten zijn op 9 juni 2016 in Tilburg op bestuurlijk niveau gedeeld met de provincie Noord-Brabant en de lokale overheden langs deze PHS corridor.

In de maakbaarheidsstudie is bezien of alle PHS maatregelen nog voldoen gezien de vele wijzigingen in uitgangspunten die de afgelopen periode hebben plaatsgevonden (o.a. medegebruik HSL door binnenlandse intercity's en frequentieverhoging van de intercity naar Limburg).

Op basis van de uitkomsten van de maakbaarheidstoets is besloten om:

- Een studie te verrichten 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. Het voornemen voor de aanleg van een 2^e vrije kruising bij Liempde was reeds eerder als maatregel geschrapt.
 - De planstudie Tilburg 3^e perron en 4^e perronspoor te hervatten en daarbij twee varianten te onderzoeken: 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;
- b) Voor het uitbreiden van de opstelcapaciteit van reizigerstreinen in Eindhoven is door ProRail een eindplan opgesteld. In het kader van PHS is voor module 4 van het eindplan (gelegen ter hoogte van de Fuutlaan) een voorkeursvariant vastgesteld. Op basis van deze voorkeursvariant wordt de planuitwerking verder opgepakt. 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. In overleg met ProRail, NSR en NedTrain zal worden onderzocht of er daarnaast nog aanvullende opstel- en servicecapaciteit in Eindhoven nodig is.
- c) 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.

7. Routing goederenvervoer Zuid-Nederland

De belangrijkste PHS-maatregelen voor deze goederenrouting zijn:

- Meteren Zuidwestboog goederen
 - Den Bosch-Vught viersporigheid en vrije kruising Vught;
 - Verdiepte spoorligging in Vught;
 - Geluid, externe veiligheid, trillingen, opstellen.
- a) In december 2015 is in bestuurlijk overleg een keuze gemaakt uit de varianten voor de verdiepte ligging van het spoor in Vught. Op basis van technische en milieu-onderzoeken, de uitkomsten van een uitgebreid participatie- en consultatieproces, een juridische analyse en kosteninformatie is er voor gekozen om variant V3 verder uit te werken tot (Ontwerp)tracébesluit.
- b) De uitgebreide participatiestructuur die is opgezet in Vught met een klankbordgroep en circa 10 werkgroepen blijft betrokken bij de uitwerking van belangrijke onderdelen en aspecten.



- c) Met name vanwege extra noodzakelijk trillingsonderzoek en een wijziging in de werkhypothese bij het op maaiveld leggen van de N65 in Vught, zal het OTB Meteren-Boxtel niet in 2016 vastgesteld kunnen worden. De voorziene vertraging bedraagt 6 tot 9 maanden.

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

- a) In de brief van 17 juni 2014 aan de Tweede Kamer³ zijn de besluiten, voor 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 metropolitane 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 het Groot Project 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

Binnen het project OV-SAAL Korte Termijn (KT) is sprake van twee deeltrajecten. De maatregelen worden in nauw overleg met de regio gerealiseerd. Over de periode najaar 2015 tot zomer 2016 is te melden dat er vol is doorgewerkt aan dit belangrijke project. Er was in augustus 2016 een lange buitendienststelling om de laatste delen van de nieuwe infrastructuur aan te sluiten. De verwachting is dat het project binnen het beschikbare budget gerealiseerd zal worden en conform de planning in december 2016 in dienst gesteld zal worden. In de dienstregeling 2017 zullen meer treinen gaan rijden, dit is mogelijk door deze uitbreiding van de infrastructuur.

Deel Hoofddorp -Diemen

De volgende maatregelen zijn sinds september 2011 in volle uitvoering:

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.

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



- 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.

Deel Weesp-Lelystad (Flevolijn)

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

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

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.
- a) Momenteel loopt de 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. Volgens de huidige planning wordt in 2019 een voorkeursvariant voor 8-sporig Weesp gekozen.
- b) 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.
- c) 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.
- d) Door 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 er, naast infrastructurele maatregelen, ook aanvullende maatregelen nodig om hogere treinfrequenties mogelijk te maken. Dit betreft voorzieningen in verband met leefbaarheid (geluid, trillingen, externe veiligheid, overwegveiligheid), maar bijvoorbeeld ook het opstellen van treinen en energievoorziening. In de VGR-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 kan worden opgepakt worden op programmaniveau verder uitgewerkt. Sinds de VGR-10 zijn er geen ontwikkelingen op dit punt te melden.

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 is opgeschort tot in ieder geval het jaar 2020. In het geval rond 2020 wordt besloten om de planuitwerking te hervatten zal de feitelijke ingebruikname van die Goederenroute pas na 2030 kunnen plaatsvinden.

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 is de flexibiliteit bij PHS, de mogelijkheid om optredende risico's binnen het programmabudget op te vangen, fors gereduceerd.



De volgende besparingen zijn gevonden:

Onderwerp	Toelichting	Bedrag
Be- en bijsturing	Als gevolg van inhoudelijke ontwikkelingen en het feit dat sommige maatregelen nu gefinancierd worden vanuit Beter en Meer, is er sprake van een aanzienlijke wijziging van dit maatregelpakket. Investerings in ICT en reguliere vervangingsinvesteringen van ProRail zijn minder nodig.	€87 mln
BOV kosten (areaalgroei en extra kosten BOV door toename gebruik)	Door verschuiving van de totale oplevering van PHS van 2020 naar 2028 vallen de kosten voor toename gebruik infra lager uit. Ook wordt verwacht dat de extra BOV kosten als gevolg van de latere oplevering PHS infra lager uitvallen.	€60 mln
Tractie Energie Voorziening (TEV)	Door het on-hold zetten van de goederenrouting Oost-Nederland kan de reservering voor Oost-Nederland in het TEV-programma komen te vervallen.	€36 mln
Tractie Energie Voorziening (TEV)	Uitwerking TEV-programma voor PHS is nog niet gereed. Er is uitgegaan van een reële interne taakstelling van 10% op het totaal van € 137 mln..	€14 mln
Overige maatregelen ATBvv, geluid, externe veiligheid e.d.	Er is een besparing mogelijk a.g.v. het vervangen van houten dwarsliggers door betonnen dwarsliggers.	€6 mln
Tilburg 3 ^e en 4 ^e perronspoor	Betreft een actueel inzicht in de kosten van deze maatregel. Bedrag wordt aangepast aan de raming.	€3 mln
Tilburg universiteit Transfer	Uit analyse van ProRail blijkt dat er geen transfermaatregelen nodig zijn op station Tilburg Universiteit.	€4 mln
	Totaal:	€ 210 mln

De inschatting is dat verdere besparingen binnen het programma niet zijn te verwachten. Er is immers naast de genoemde taakstellingen op PHS ook al eerder 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 (samen € 254 mln aan meerkosten). De ruimte voor nieuwe optimalisaties binnen PHS is dan ook gering of wordt teniet gedaan. Daarbij is er dan nog geen reservering voor risico's bij projecten Amsterdam CS en de verdiepte ligging Vught opgenomen.

De wijze waarop IenM wil omgaan met de component leenfaciliteit (is € 84 mln van het potentieel tekort) ligt ter besluitvorming bij de staatssecretaris. Insteek is dit bedrag na verlenging van de IF-fondsen na 2028 op te nemen. Daardoor zou het tekort met € 84 mln worden verlaagd.



In december 2015 is een potentieel tekort geconstateerd van € 451 mln, inclusief BTW op prijspeil 2014. Door aanpassing van het prijspeil naar 2015 en een kostenstijging bij de totale planuitwerking was dit potentiële tekort in juli 2016 opgelopen tot € 500 mln, inclusief BTW op prijspeil 2015. Door de gevonden besparingen binnen het programma (€ 210 mln) en de voorgestelde dekking voor de component leenfaciliteit (€ 84 mln) is het potentiële tekort teruggebracht tot € 200 mln. Aan de staatssecretaris is een voorstel gedaan hoe om te gaan met dit resterende potentiële tekort.

Naar aanleiding van het potentieel tekort bij PHS zijn twee onderzoeken gestart: een externe validatie van de omvang van het potentiële tekort en een onderzoek door de Auditdienst Rijk naar mogelijkheden om de financiële beheersing van het programma te verbeteren. In het kader van beide onderzoeken zijn in de verslagperiode meerdere interviews gehouden met betrokkenen bij ProRail en binnen IenM, en heeft ProRail toegang verleend tot de programma administratie. De twee onderzoeken hebben een aantal aanbevelingen opgeleverd die deels specifiek zijn voor PHS en deels betrekking hebben op de totale relatie tussen IenM en ProRail. De aanbevelingen zullen de komende periode worden besproken met ProRail en zoveel mogelijk worden geïmplementeerd.

Tot eind 2016

De na te streven resultaten voor de periode tot eind 2016 zijn:

- vaststellen van het OTB voor de spoormaatregelen in Geldermalsen.
- vaststellen van het TB 4-sporigheid Delft.
- oplevering van het Doorstroomstation Utrecht (DSSU).
- Nemen van een uitvoeringsbeslissing over aanpassing sporen en nieuw perron Ede – Wageningen (als onderdeel van Spoorzone Ede).

11.2 Risico's en onzekerheden

Risico's

De in 2011 door het kabinet Rutte I opgelegde taakstelling (€ 194 mln PHS en € 45 mln OV-SAAL MLT) op PHS is nog niet geheel ingepast. De destijds door het kabinet voorziene besparingen als gevolg van de vereenvoudiging van het omgevingsrecht, het meer gebruik maken van PPS, en minder bovenwettelijke inpassing hebben zich niet voorgedaan. Daarmee is de taakstelling onderdeel van het potentiële tekort bij PHS dat moet worden opgelost.

In Geldermalsen en Vught is sprake van zorgen bij omwonenden over de voorgenomen spoormaatregelen. Vooralsnog lijkt sprake van voldoende draagvlak voor gemaakte keuzes in het kader van de planuitwerking mede naar aanleiding van uitgebreide burgerparticipatie. Ook elders langs het tracé bestaan zorgen. Voortgaande inzet van burgerparticipatie in het kader van een open planuitwerkingproces is naar verwachting nodig langs het gehele tracé.

De verwachte hogere kosten voor het Doorstroomstation Utrecht (DSSU) vormden 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 afronding van de realisatie van DSSU wordt nauwlettend gevolgd om verdere risico's te voorkomen. De actuele verwachting is dat DSSU zal worden opgeleverd met een financieel positief eindsaldo.

Onzekerheden

Er hebben zich in deze verslagperiode geen nieuwe onzekerheden voorgedaan



ten opzichte van de VGR-11. Wel is duidelijk geworden dat het potentiële tekort op het budget van PHS, zoals voorzien in VGR 11 groter is geworden door de prijsbijstelling van de ramingen. Geconstateerd kan worden dat bij meerdere grote complexe PHS projecten er onvoorziene risico's bestaan die momenteel nog niet 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. De kans op onvoorziene tegenvallers is daarmee aanzienlijk. Zeker gezien het doorvoeren van besparingen op het PHS-budget die de mogelijkheid om tegenvallers binnen het programma op te vangen drastisch beperkt, is het wenselijk om een risicoreservering in het MIRT voor PHS op te nemen.

11.3 Raakvlakken met andere projecten

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

Lange Termijn Spooragenda (LTSA)

In de LTSA 2 is aangegeven dat projecten en programma's belangrijke instrumenten zijn om de ambities en de doelen uit LTSA 2 concreet te realiseren. De budgettaire kaders tot en met 2028 zijn hiervoor richtinggevend. Van belang is dat - gezien de beperkte budgetten - de juiste set van doelmatige projecten en programma's wordt gerealiseerd. Daartoe diende een herijking van projecten en programma's. De herijking vormde een nieuw vertrekpunt en leidde tot een hernieuwde invulling van het MIRT voor wat betreft het spoor en OV. Het pakket herijking is in het notaoverleg MIRT op 23 november 2015 vastgesteld. PHS is, net als ERTMS en het Landelijk verbeterprogramma Overwegen, als preferent onderdeel van de LTSA aangemerkt en viel daardoor buiten de herijking.

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.

Tevens is als bijlage bij de Voorkeursbeslissing ERTMS de ERTMS Basisrapportage aan de Kamer aangeboden. Het accountantsrapport bij de basisrapportage is op 22 mei 2014 naar de Kamer gestuurd⁶. De basisrapportage geeft de basisreferentiewaarden weer op het gebied van beheersing waarop de voortgang van het programma ERTMS zal worden bijgehouden, en waarover zal worden gerapporteerd naar de Tweede Kamer in halfjaarlijkse Voortgangsrapportages

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

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

⁶ Kamerstukken II, vergaderjaar 2013–2014, 33652 nr. 15



spoorverkeer op overwegen te verbeteren. Het LVO beoogt een nieuwe aanpak met een integrale benadering van de problematiek vanuit zowel weg- als spoorwag in de brede ruimtelijke context van de overweg. Hierbij geldt een landelijke prioritering voor alle overwegen. Als decentrale overheden andere overwegen willen aanpakken is er de mogelijkheid om deze aan te melden voor het LVO. Zowel binnen PHS als binnen het LVO geldt als uitgangspunt een cofinanciering van 50-50%.



11.4 Financiën

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

Het budget

Project- onderdeel	Budget per 4-6-2010*	Budget stand 1-11-2015	Budgetontwikkeling in deze verslagperiode		Budget stand 1-7-2016
	Prijspeil 2009	Prijspeil 2015	Index	Overige budget wijzigingen	Prijspeil 2016
PHS	3.158	2.752	0.005	0.083	2.840
OV-SAAL	1.399	1.182	0.001	-0.065	1.118

Uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 juli 2016, afgerond op miljoenen euro's.

Toelichting

In het voorstel voor de Herijking, dat besproken is in het Notaoverleg MIRT van 23 november 2015 is er voor gekozen om vanuit het programma kleine functiewijzigingen € 22,3 mln toe te voegen aan het planstudie budget PHS gelet op de opgave om PHS op de corridor Den Haag-Rotterdam te realiseren. Daarnaast is het projectbudget opgehoogd met € 3,5 mln naar aanleiding van de in de op 17 februari 2016 gesloten Bestuurovereenkomst Spooromgeving Geldermalsen opgenomen bijdrage van de gemeente Geldermalsen. Het eerder in het programma punctualiteits- en capaciteitsknelpunten opgenomen deelproject "vrijleggen Merwedelingelijn" (€ 56,3 mln) is ondergebracht bij het PHS project Geldermalsen. Voor het Project Spooromgeving Geldermalsen wordt één Tracébesluit uitgebracht en ook de aanbesteding zal te zijner tijd plaatsvinden voor het totale project. Tot slot is € 4,993 mln prijsbijstelling 2016 aan het projectbudget toegevoegd.

Toelichting

Het realisatieproject OV-SAAL KT bestaat uit de twee deelprojecten OV-SAAL Cluster A Flevolijn en OV-SAAL Cluster C Zuidtak. Binnen het deelproject OV-SAAL Cluster A Flevolijn is sprake van een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller alsmede een voorspoedig verlopen bouwproces met weinig tegenvallers. Op basis van een inschatting van de huidige risico's is het mogelijk gebleken het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 24,2 mln. Daarnaast is het op basis van een inschatting van de huidige risico's binnen het deelproject OV-SAAL Cluster C Zuidtak mogelijk om het projectbudget onvoorzien te verlagen met € 12,1 mln. Per saldo is € 36,3 mln toegevoegd aan de investeringsruimte (IF 13.08). Vanuit de binnen dit projectbudget opgenomen reservering voor beheer, onderhoud en vervanging voor OV-SAAL KT is € 29 mln overgeboekt naar IF 13.02. Tot slot is € 1,172 mln prijsbijstelling 2016 aan het projectbudget toegevoegd.

Kasuitgaven PHS	t/m 2015	2016	Totaal
INFRASTRUCTUUR EN MILIEU Projectkosten	4.464	0	4.464
VIA PRORAIL Vorbereidingskosten	100.691	10.212	110.903
Investeringskosten	146.606	5.653	152.259
Totaal	251.761	15.865	267.626

Uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 juli 2016, afgerond op duizenden euro's.

*Uitgaven PHS*

De uitgaven ten behoeve van PHS tot 1 juli 2016 bedragen € 267.626 mln, 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.

Uitgaven OV-SAAL (excl. RRAAM)

De uitgaven ten behoeve van OV-SAAL tot 1 juli 2016 bedragen € 549.115 mln, 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 2015	2016	Totaal
INFRASTRUCTUUR EN MILIEU Projectkosten	6.091	0	6.091
VIA PRORAIL Vorbereidingskosten	76.453	26.832	103.285
Investeringskosten	419.485	20.254	439.739
Totaal	502.029	47.086	549.115

Uitgaven ten behoeve van OV-SAAL tot 1 juli 2016, afgerond op duizenden euro's.



11.5 Overzicht PHS maatregelen

