

Vergaderjaar 2013–2014

**32 404**

## **Programma hoogfrequent spoorvervoer**

**Nr. 74**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 juni 2014

Met deze brief wil ik u informeren over de besluiten die ik ten aanzien van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in goed overleg met de sector en de regionale overheden genomen heb. Het betreft besluiten over de routing van het goederenvervoer door Oost-Nederland, de integrale aanpak op en rondom het station Amsterdam Centraal, en de maatregelen tussen Meteren en Boxtel die verband houden met de routing van het goederen- en reizigersvervoer door Noord-Brabant<sup>1</sup>.

Met de genomen besluiten wordt een belangrijke stap gezet richting het verwezenlijken van meerdere doelstellingen uit de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) voor zowel het personen- als goederenvervoer. Het spoor wordt op het belangrijke traject Amsterdam–Eindhoven veiliger, robuuster en geschikt gemaakt voor hoogfrequent spoorvervoer. Deze spoorcorridor wordt ook door de spoorsector in haar toekomstvisie «eerst beter dan meer» prioriteit toegekend. De NS wil al in 2017 starten met hoogfrequente treindiensten op het traject Amsterdam–Utrecht. De maatregelen in Amsterdam zorgen ervoor dat het treinverkeer op de corridor naar Utrecht en verder naar Eindhoven, en op de OV SAAL corridor kan doorgroeien naar een hoogfrequente treindienst. Daarbij wordt het overstappen op het station, ook naar bus, tram en metro, sneller en comfortabeler. De maatregelen in Noord-Brabant, met name de verdiepte ligging van het spoor in Vught, zorgen ervoor dat de uitbreiding van het treinverkeer en goederenvervoer niet ten koste gaat van de leefomgeving van de omwonenden. De maatregelen maken de herroutering van het goederenvervoer in Noord-Brabant mogelijk waardoor de Betuweroute nog intensiever wordt benut.

Ik heb besloten de routing van het goederenvervoer door Oost-Nederland via de variant kopmaken in Deventer vorm te geven en te wachten met vervolgstappen totdat de ontwikkeling van het goederen-

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

vervoer uitbreiding van de capaciteit noodzakelijk maakt. Dit geeft na twee jaar studie in een omvangrijke m.e.r.-procedure duidelijkheid aan de omwonenden van de vier onderzochte varianten.

Hierbij blijft een mogelijke nieuwe goederenspoorlijn door Oost-Nederland (Noordtak), hoewel de komende jaren niet aan de orde vanwege de beperkte groei van het goederenvervoer en de hoge kosten, in beeld als het vervolgtraject voor de routing door Oost-Nederland weer wordt opgestart en als die dan wordt gezien als een reëel in beschouwing te nemen optie. Dit vergt dan wel een nieuw besluit waarbij budgettaire inpasbaarheid een van de criteria is.

De genomen besluiten die een totale investering van het Rijk en de regio vertegenwoordigen van € 1,1 miljard zijn mogelijk geworden na uitgebreide onderzoeken en een intensief participatieproces met overheden, spoorsector en omwonenden. Voor elk van de besluiten is een informatie-document opgesteld waarin alle voor de besluitvorming relevante informatie is opgenomen. Deze informatie varieert van een afwegingskader waarin de effecten van alle alternatieven op de relevante besluitvormingscriteria zijn weergegeven tot kosten-baten analyses. De drie informatiedocumenten zijn bij deze brief gevoegd.

In het kader van de verdere uitwerking van de LTSA wordt een herijking uitgevoerd waarbij alle voorziene spoorinvesteringen worden getoetst op hun bijdragen aan de doelstellingen uit de LTSA. De genomen PHS besluiten kunnen genomen worden, vooruitlopend op de herijking, omdat in de LTSA is aangegeven dat PHS (en ERTMS) preferente programma's zijn die zeker worden opgenomen in de vast te stellen geïntegreerde aanpak. Ik acht het van belang om voortvarend met de voorliggende PHS onderdelen door te gaan omdat deze cruciaal zijn voor niet alleen het bereiken van de PHS ambitie om te komen tot hoogfrequent spoorvervoer, maar ook cruciaal zijn bij het verwezenlijken van de LTSA doelstellingen om het spoorsysteem robuust, betrouwbaar en toekomstvast te maken. Bij het komen tot de geïntegreerde aanpak zal gezocht worden naar maximale synergie tussen PHS en ERTMS. Eventuele financiële besparingen die daaruit voortkomen zullen beschikbaar blijven binnen het PHS budget. Eventuele besparingen binnen ERTMS zullen voor dat programma beschikbaar blijven en ingezet kunnen worden voor uitbreiding van de scope zoals ik uw Kamer bij brief van 10 juni 2014 heb gemeld<sup>2</sup>.

Ik heb de besluiten afgestemd met de regionale bestuurders tijdens een overleg op 16 juni 2014. Daarnaast heb ik mij laten adviseren door de spoorsector en heb ik een advies ontvangen dat is uitgebracht door de consumentenorganisaties in het Locov.

In het vervolg van deze brief zal ik ingaan op de inhoud en achtergrond van de genomen besluiten. Ik ga daarbij tevens in op de quick scan die door de regio Oost-Nederland en het Havenbedrijf Rotterdam naar een enkelsporige Noordtak is uitgevoerd.

### **Goederenroute Oost-Nederland**

Dit onderdeel van PHS behelst het geschikt maken voor meer goederentreinen van de bestaande spoorlijn tussen Elst (aansluiting op de Betuweroute) en Oldenzaal (aansluiting op Duitsland) die loopt via Arnhem, Zutphen en Hengelo. In de voorkeursbeslissing PHS uit 2010<sup>3</sup> ging het daarbij om twee extra goederenpaden. Op basis van de geactua-

<sup>2</sup> Kamerstuk 33 652, nr. 18

<sup>3</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 1 d.d. 4 juni 2010

liseerde prognoses voor het spoorgoederenvervoer heb ik u bij brief van 13 februari 2013<sup>4</sup> bericht dat volstaan kon worden met één extra goederenpad. Dit houdt in dat het spoor geschikt gemaakt wordt om één extra goederentrein per uur en per richting, gemiddeld 36 extra goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen, te verwerken.

Eind 2011 is de 1<sup>e</sup> fase van het milieueffecten onderzoek (MER) gestart om de milieueffecten van de extra goederentreinen en de daarvoor benodigde maatregelen aan het spoor in kaart te brengen. Hierbij zijn vier routevarianten tussen Zutphen en Hengelo onderzocht. De 1<sup>e</sup> fase van het m.e.r.-onderzoek is inmiddels afgerond en liggen er ter besluitvorming de volgende vragen voor:

1. *Wat* is de voorkeursroute tussen Zutphen en Hengelo (die in de 2<sup>e</sup> fase MER verder wordt uitgewerkt)?
2. *Wanneer* wordt het vervolgonderzoek gestart?

Op basis van 1) de informatie uit het MER 1<sup>e</sup> fase en de Aanvulling op het MER 1<sup>e</sup> fase, 2) de circa 4450 schriftelijke inspraakreacties op het MER, 3) de bestuurlijke reacties en bestuurlijke adviezen, 4) het landsbrede bestuurlijke PHS overleg op 16 juni 2014, en met inachtneming van de Kamermotie van 4 maart 2014 waarin wordt gevraagd om de beide varianten met een spoorboog bij Bathmen te schrappen<sup>5</sup> heb ik als volgt besloten:

1. De voorkeursroute tussen Zutphen en Hengelo voor de Goederenroute Oost-Nederland is de variant «Kopmaken Deventer». Het betreft de meest kosteneffectieve variant waarbij voor goederenvervoerders een reistijdwinst van 44 minuten kan worden behaald ten opzichte van het huidige traject. Ook vallen de milieueffecten voor deze variant het meest gunstig uit. De andere drie onderzochte varianten – met nieuwe spoorbogen ten westen of ten oosten van Bathmen, en de aanpassing van de Twentekanaallijn tussen Zutphen en Hengelo – komen hiermee te vervallen.
2. De vervolgstap, uitwerking van het hele traject tussen Elst en Oldenzaal in het MER 2<sup>e</sup> fase, wordt opgeschort tot in ieder geval het jaar 2020 gezien de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer. Deze ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer zal de komende jaren worden gemonitord via de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) die minimaal elke drie jaar wordt uitgevoerd. Indien de uitkomsten daartoe aanleiding geven zal eerder dan in 2020 worden gestart met de vervolgfase.

De besluiten over Oost-Nederland zijn zogenaamde «tussenbesluiten» in de lopende Tracéwet- en m.e.r.-procedure en staan als zodanig thans niet open voor bezwaar en beroep. Bezwaar en beroep komen aan de orde als er een Ontwerp Tracébesluit (OTB) wordt genomen. Als gevolg van de opschorting van het lopende onderzoekstraject zal het OTB niet eerder dan na 2020 gepubliceerd worden tenzij de NMCA daartoe aanleiding geeft.

Met de nu verwachte groei van het spoorgoederenvervoer is het hoge scenario voor 2030 minder plausibel. In het midden en lage scenario is realisatie van de goederenroute door Oost-Nederland niet noodzakelijk. Voor de goederentreinen tussen Rotterdam en Noord- en Oost-Europa is de intentie dat het overgrote deel gezien de bestemming in het buitenland kan worden afgewikkeld via de voorkeursroute Betuweroute. De Betuweroute heeft tot na 2030 voldoende capaciteit via de (in Duitsland dan verbrede) route tot Oberhausen (aanleg derde spoor). Voor de goederen-

<sup>4</sup> Kamerstuk 33 400 A, nr. 48

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 448 d.d. 29 januari 2014

treinen vanuit/naar Amsterdam/IJmond is er voldoende capaciteit op de bestaande route Amsterdam-Weesp-Amersfoort-Hengelo-Oldenzaal-grens, ook na invoering van hoogfrequent spoorvervoer met reizigers-treinen op de OV-SAAL corridor (Schiphol-Amsterdam-Weesp-Almere-Lelystad). Het OV-SAAL besluit van 28 augustus 2013 blijft hiermee overeind. Invoering van hoogfrequent spoorvervoer op deze corridor zal overigens gaan plaatsvinden vanaf 2023, te beginnen in de spitsen.

In het kader van bovenstaande besluiten heeft de regio Oost-Nederland gevraagd of er alsnog, ondanks de in het kader van het MER en na een uitgebreide inspraakprocedure vastgestelde vier routevarianten, een extra routevariant in de vorm van een volledig nieuwe goederenspoorlijn door de Achterhoek kon worden meegenomen. Ik heb in het AO Spoor van 22 januari 2014 aangegeven dat het niet mogelijk is om een nieuw alternatief in dit late stadium van het MER mee te nemen en dat een Noordtak al eerder meerdere malen is onderzocht<sup>6</sup>,<sup>7</sup> en afgevalen<sup>8</sup>. Ik heb aangegeven dat ik een verdere vertraging van de keuze voor een routevariant niet wenselijk acht gezien de lange periode dat de omwonenden van de vier onderzochte varianten al in onzekerheid verkeren. Ik heb daarbij wel aangegeven dat ik serieus zou kijken naar de Quick scan Noordtak van de provincies Gelderland en Overijssel en het Havenbedrijf Rotterdam en dat ik beargumenteerd zou reageren in voorliggende brief.

### **Reactie op Quick scan enkelsporige Noordtak**

PHS heeft onder andere tot doel om het groeiende goederenvervoer te faciliteren. Dit gebeurt door het zoveel mogelijk uit elkaar halen van het goederen- en het reizigersvervoer waarbij het maximaal benutten van de Betuweroute uitgangspunt is. Bij het uitwerken van maatregelen en de fasering daarvan baseer ik mij op de meest actuele prognoses van het goederenvervoer en de kosteneffectiviteit van maatregelen. Zoals aangegeven in de SVIR is er in het infrastructuurbeleid van IenM geen sprake meer van de aanleg van nieuwe spoorlijnen, maar is het verder benutten van al bestaande spoorlijnen de focus.

In de «Quick scan Noordtak Betuweroute» hebben de provincies Gelderland en Overijssel en het Havenbedrijf Rotterdam onderzoek gedaan naar een nieuwe enkelsporige goederenspoorlijn door de Achterhoek. In de quick scan wordt geen duidelijkheid gegeven over het tracé waardoor het bepalen van een oordeel over de opgenomen, vrij summiere, kostenraming niet goed mogelijk is. Op basis van een globale analyse stel ik vast dat de raming minimaal € 375 miljoen hoger zou moeten zijn dan de opgegeven € 1,4 miljard. Zo is in de quick scan gerekend met 10% risico-opslag op de bouwkosten en 0% risico-opslag op de andere kostencomponenten. Gezien het globale karakter van de quick scan en de vele onzekerheden (de raming heeft een onzekerheidsmarge van +/- 30%) had op alle kostencomponenten met een risico-opslag van 25% gerekend moeten zijn. Ter vergelijking: in de kostenramingen voor het MER in Oost-Nederland, dat gebaseerd is op een veel gedetailleerder ontwerp, is gerekend met 15% risico-opslag over alle kosten). Daarnaast ontbreekt in de raming een bedrag voor extra inpassingsmaatregelen. De ervaring leert, onder andere bij de Betuweroute, dat het aanleggen van een nieuwe spoorlijn zonder extra inpassingsmaatregelen niet mogelijk is.

<sup>6</sup> Kamerstuk 26 373, nr. 1 d.d. 19 januari 1999

<sup>7</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 57 d.d. 12 juli 2012

<sup>8</sup> Kamerstuk 26 373, nr. 152 d.d. 24 september 1999

Voor een positieve businesscase voor een nieuwe spoorlijn zijn hoge vervoervolumes nodig. Maar als die zich voordoen zijn deze niet eenvoudig af te wikkelen op een enkelsporige Noordtak zoals wordt voorgesteld in de Quick scan. De capaciteit van één pad per uur lijn is daarvoor te beperkt zodat een grootschaligere en duurdere dubbelsporige uitvoering van de Noordtak nodig zou zijn. In de kostenraming in de «Actualisatie Trajectnota/MER NOV» (Movares, 2012)<sup>9</sup>, waarin op verzoek van de Kamer door IenM een actualisatie is gedaan van de studie naar een nieuwe Noordtak, kost een enkelsporige Noordtak € 2,0 miljard en een dubbelsporige Noordtak door de Achterhoek € 2,8 miljard.

In de quick scan wordt geconstateerd dat er geen basis is voor reizigersverkeer op de Noordtak, en dat er evenmin serieuze regionale economische baten zijn aan te wijzen. De belangrijkste berekende baat van de Noordtak in de quick scan is de reistijdwinst voor de goederentreinen. Die baat wordt overschat omdat geen rekening is gehouden met het zogenaamde «weglekeffect»: omdat spoorgoederenvervoer een internationale activiteit is zal een deel van het voordeel voor vervoerders neerslaan in het buitenland (in dit geval voornamelijk Duitsland). In Nederlandse kosten/batenanalyses (KBA's) voor spoorprojecten, zoals de KBA voor ERTMS en de KBA voor de routevarianten door Oost-Nederland, wordt aangenomen dat 50% van de voordelen van vervoerders weglekken naar het buitenland. In de Quick scan Noordtak is hier geen rekening mee gehouden. Tenslotte moet, zelfs als de kosten-baten verhouding van een Noordtak florissant zou zijn, het voor die investering benodigde geld wel beschikbaar zijn, waarbij er ook andere wensen in het kader van de LTSA nog te bezien zijn. Dat is in het huidige MIRT niet mogelijk tenzij een zeer groot aantal investeringen en voornemens voor het spoor worden geschrapt.

Zowel een intensivering van het goederenvervoer op het bestaande spoor als een (eventueel enkelsporige) nieuwe lijn roept veel reacties op bij omwonenden. Een nieuwe spoorlijn is daarbij een aanzienlijke ruimtelijke ingreep die alleen reëel is als er sprake is van grote vervoervolumes en een nationaal belang dat niet met een beperktere ingreep behartigd kan worden.

Op grond van het bovenstaande acht ik een keuze voor de aanleg van een Noordtak nu niet aan de orde. Dit, nog los van het feit dat het alsnog meenemen van een Noordtak als volwaardige variant in de 2<sup>e</sup> fase van het m.e.r.-onderzoek zou betekenen dat een groot deel van de 1<sup>e</sup> fase van het MER weer overgedaan moet worden met alle onzekerheid voor de bewoners van Oost-Nederland van dien. Ook het nu starten van een verdere uitwerking van een Noordtakvariant acht ik niet zinvol gezien de achterblijvende groeicijfers van het spoorgoederenvervoer. Bovendien bestaat bij het nu verder studeren op de Noordtak het reële risico dat de gehanteerde cijfers gedateerd zijn op het moment dat het MER 2<sup>e</sup> fase wordt gestart. Daarom kan deze afweging beter worden gemaakt, zoals aangegeven bij het besluit, op basis van de NMCA die minimaal elke drie jaar wordt uitgevoerd en waarin de meest actuele ontwikkelingen in het goederenvervoer zijn verwerkt in meerjarige vervoerprognoses.

Nu ik heb gekozen voor het wachten met de start van de vervolgstap voor de routing van het goederenvervoer door Oost-Nederland, in afwachting van de ontwikkeling van het goederenvervoer, is er wel ruimte om af te spreken dat wanneer de vervolgstap aan de orde is er ook een afweging wordt gemaakt om opnieuw onderzoek te doen naar de

<sup>9</sup> Bijlage bij Kamerstuk 32 404, nr. 57, d.d. 12 juli 2014

Noordtak. Dit is aan de orde indien er een substantiële groei van het goederenvervoer via Oost-Nederland voordoet en de Noordtak te zijner tijd als een reëel alternatief wordt beschouwd. Ik waardeer de ambitie die de beide provincies en het Havenbedrijf hebben getoond met hun quick scan. Ik deel met hen het belang dat wordt gehecht aan een goede ontsluiting van de havens met minimale negatieve effecten op de leefomgeving van omwonenden. Op basis van de voorliggende informatie kan ik niet anders dan concluderen dat er op dit moment geen reden is om een studie te starten naar een Noordtak. Om deze ambitie op de agenda te houden zal ik bij het weer opstarten van de vervolgfase van de routing door Oost Nederland ook een serieuze afweging maken om een studie te laten doen naar de Noordtak.

### **Amsterdam Centraal**

Het station Amsterdam Centraal is een belangrijk spoorwegknooppunt en met Utrecht Centraal de spil in het nationale spoorwegnetwerk. Bij de verwerking van de grote reizigersstromen van en naar Amsterdam Centraal is er sprake van een aantal knelpunten die moeten worden aangepakt. Zeker gezien het feit dat er als gevolg van het verhogen van de frequenties in het kader van PHS (naar Uitgeest/Alkmaar, naar Utrecht en naar Weesp (OV SAAL) sprake is van een toename van 34 naar 59 reizigerstreinen per uur per richting. Naast het toenemende reizigersvervoer moet ook het goederenvervoer van en naar het Amsterdamse havengebied en IJmuiden doorgang vinden.

De maatregelen in Amsterdam Centraal waartoe ik heb besloten beogen zowel de kwaliteit (betrouwbaarheid) als de capaciteit (van emplacement en transfer) te vergroten. Met de regio en de spoorsector is een integrale aanpak voor dit station uitgewerkt. Deze aanpak is daarmee breder dan PHS omdat er ook lopende projecten uit het MIRT en vervangingsvraagstukken bij zijn betrokken. Om deze aan te pakken heb ik de volgende besluiten genomen:

1. een toekomstvaste uitbreiding van de transfercapaciteit waarbij alle perrons worden verbreed en verbreding van de stijgpunten (trappen en roltrappen) wordt voorbereid. Tijdens de verdere uitwerking van deze maatregelen wordt de noodzaak van een gelijktijdige uitvoering van de stijgpuntverbreding nader onderzocht.
2. uitbreiding van de oosttunnel onder het station met roltrappen plus een extra lift in de westtunnel. Hierbij worden varianten uitgewerkt waarbij in meer en mindere mate het monumentale karakter van het station uitgangspunt is.
3. verbetering van de sporen lay-out en emplacementen om de treinenloop te ontvlechten zodat deze veiliger en betrouwbaarder wordt.
4. aanleg van een vrije kruising aan de oostkant van het station (Dijksgracht).
5. Aanleg van een goederenwachtspoor bij Uitgeest met een lengte van 750 meter. De lengte van 750 meter is een toekomstvaste keuze die past bij het internationale goederenvervoer dat van dit wachtspoor gebruik gaat maken.

De nu genomen besluiten zijn gericht op het maken van keuzes over de maatregelen die verder in detail zullen worden uitgewerkt. Hiervoor wordt € 431 miljoen gereserveerd waarvan € 305 miljoen al beschikbaar was binnen bestaande budgetten. De meerkosten bedragen € 126 miljoen en worden gedekt binnen het PHS-budget.

Naast deze maatregelen is er een optie die niet noodzakelijk is maar wel voor- en nadelen heeft. Ik heb afgesproken met de regio nu geen besluit te nemen over de aanleg van een bufferspoor voor het goederenvervoer

(Contactweg) of het alternatief daarvoor («achterdeur Aziëhaven») maar deze eerst verder uit te werken. Besluitvorming kan eind 2014 plaatsvinden in het kader van de herijking.

De aanpak van station Amsterdam Centraal past in de LTSA-aanpak van eerst beter dan meer. De exacte treinbediening van dit station wordt in het kader van de LTSA nader gezien. De besluiten laten daarin nog nadere keuzes open, mede omdat er nu maatregelen op de transfer en perrons zijn bepaald die in alle gevallen nodig zijn.

### **Meteren – Boxtel**

Langs het spoor op het traject Utrecht – Eindhoven zijn een aantal PHS-maatregelen gepland die nodig zijn om de groei van het reizigersvervoer op de corridor Amsterdam – Eindhoven op te kunnen vangen. En om de herroutering van het goederenvervoer van de Brabantroute (via Dordrecht, Breda en Tilburg) naar de Betuweroute mogelijk te maken. Het gaat daarbij om de aanleg van een zuidwestboog bij Meteren (van de Betuweroute naar het spoor tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch), viersporigheid tussen 's-Hertogenbosch en Vught en een vrije kruising bij Vught. Tevens is het oplossen van de overwegproblematiek in Boxtel hierbij van belang. De voorkeursbeslissing PHS bevat een frequentieverhoging van het reizigersvervoer op de corridor Amsterdam – Eindhoven van 4 naar 6 intercity's per uur. Op de Brabantroute gaat het aantal intercity's van 2 naar 4 en het aantal Sprinters tussen Breda en Tilburg stijgt van 2 naar 4.

In de diverse Kamerdebatten en in gesprekken met de regio en het Havenbedrijf Rotterdam is van vele kanten bepleit te komen tot een zo spoedig mogelijke uitvoering van de maatregelen zodat het goederenvervoer via de Betuweroute kan gaan rijden. De boog bij Meteren betekent niet alleen dat intensiever gebruik wordt gemaakt van de Betuweroute, maar ook dat een hogere betrouwbaarheid aan goederenvervoerders geboden kan worden.

Voor de maatregelen op het traject Meteren – Boxtel wordt een procedure doorlopen op grond van de tracéwet. Er wordt een milieueffectrapportage opgesteld. In mei 2013 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vastgesteld, mede op basis van intensieve participatie met bestuurders en omwonenden, waarin alle te onderzoeken varianten zijn opgenomen. Naar aanleiding van de inbreng van de omwonenden zijn voor de inpassing van het spoor door Vught naast de bestaande maaiveldvarianten ook varianten met een verdiepte ligging van het spoor opgenomen. Hierbij is het voorbehoud gemaakt dat een eventuele latere keuze voor een verdiepte ligging alleen mogelijk is indien voldoende financiering beschikbaar is waarbij uitgegaan is van regionale medefinanciering.

Op grond van 1) de tussenrapportage uit de m.e.r.-studie, 2) diverse aanvullende onderzoeken, en 3) het brede bestuurlijke PHS overleg op 16 juni 2014, heb ik de volgende besluiten genomen:

1. keuze voor een variant van de boog bij Meteren in de vorm van een kruising van de Betuweroute via een viaduct. Dit betreft een kosteneffectieve oplossing en is van belang voor de betrouwbare uitvoering van de intensieve treindienst op het baanvak tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch waar meer intercity's gaan rijden bij PHS.
2. keuze voor een verdiepte ligging van het spoor in Vught (V3 variant) waarbij de regio (provincie en gemeente Vught) heeft aangegeven 50% van de meerkosten van deze variant ten opzichte van de maaiveldvariant te betalen. Ook de bestaande overweg Wolfskamerweg in Vught die buiten de verdiepte ligging ligt zal ongelijkvloers worden gemaakt.

Hierbij is sprake van een 50% bijdrage van de regio voor de totale kosten.

3. een 50% bijdrage vanuit het Rijk aan de door de gemeente Boxtel gekozen en door het Rijk ondersteunde oplossing van de overwegproblematiek op de Tongersestraat. Deze oplossing betreft het opheffen van de twee gelijkvloerse overwegen, het aanleggen van een langzaamverkeerstunnel en een adequate oplossing voor het regionale autoverkeer.
4. een 50% bijdrage vanuit het Rijk aan het oplossen van de overwegproblematiek in Haaren. Op basis van deze financiële reservering zullen Rijk en regio definitieve keuzes over de gewenste oplossing maken.
5. in het overleg met de regio is afgesproken dat er een studie komt naar gedifferentieerd rijden specifiek voor het traject door 's-Hertogenbosch om de overlast voor omwonenden te beperken. Dit onderzoek wordt afgestemd en moet passen binnen het lopende landelijke onderzoek.

In totaal vindt een investering plaats van € 703 miljoen. De regio (provincie Noord-Brabant, de gemeenten Vught, Boxtel en Haaren), dragen hieraan in totaal € 148 miljoen bij. € 117 miljoen hiervan is voor de verdiepte ligging in Vught, € 10 miljoen voor het ongelijkvloers maken van de Wolfskamerweg, € 19,2 miljoen voor het oplossen van de overwegproblematiek in Boxtel, en € 1,7 miljoen voor de overweg in Haaren. Er is sprake van € 128 miljoen aan meerkosten ten opzichte van het oorspronkelijke PHS-budget welke binnen het beschikbare PHS-budget wordt gedekt.

### **Financiële consequenties**

De bovenstaande besluiten, die zoals gezegd substantieel bijdragen aan de doelstellingen uit de LTSA, kennen meerkosten ten opzichte van het budget zoals dat in de voorkeursbeslissing PHS in 2010 is vastgesteld voor deze specifieke maatregelen. Voor wat betreft de maatregelen in Amsterdam is er ook sprake van een scope-uitbreiding waarvoor ook andere, niet PHS gerelateerde budgetten, worden aangesproken. Bij de maatregelen Meteren – Boxtel is sprake van een substantiële regionale bijdrage, zowel van de provincie Noord-Brabant als van de gemeenten Vught, Boxtel en Haaren. De totale meerkosten zijn afhankelijk van de exacte vormgeving van de maatregelen. Op basis van de huidige stand van de uitwerking is het beeld als volgt: in totaal zal er in de orde grootte van € 254 miljoen aan meerkosten zijn (€ 126 miljoen voor Amsterdam en € 128 miljoen voor Meteren – Boxtel). Om deze meerkosten voor de belangrijkste maatregelen uit PHS, naast het reeds in realisatie genomen project Doorstroomstation Utrecht, te dekken zijn er optimaliseringsmogelijkheden binnen het PHS-budget. Het gaat bijvoorbeeld om het laten vervallen van een deel van de maatregelen voor goederenemplacementen en maatregelen voor transfer hetgeen mogelijk is gezien de lagere prognoses voor de groei van het goederen- en reizigersvervoer. Deze en andere opties zal ik het komend najaar verder uitwerken, zodat de exacte financiële optimaliseringsmogelijkheden kunnen worden vastgesteld. Hierbij worden de spoorsector en de regio's betrokken.

Er zal zoals aangegeven binnen het PHS-budget moeten worden geoptimaliseerd, hetgeen mogelijk is, om de besluiten te kunnen financieren. Dit vergt onder meer een strakke sturing op de kosteneffectiviteit van de verder te nemen maatregelen en de uiteindelijke realisatie van de maatregelen. Ook verdwijnt de ruimte om binnen PHS extra ambities toe te voegen. De genomen besluiten leveren echter een grote meerwaarde op voor het reizigers- en goederenvervoer: een robuustere treindienst, ruimte voor hoogfrequent spoorvervoer, een betere overstap in



Amsterdam Centraal, een betere inpassing voor de omwonenden van het spoor in Vught, en een betrouwbaarder reistijd voor het goederenvervoer.

Deze winst van de belangrijke genomen besluiten maakt de benodigde optimalisaties de moeite waard.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld