



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Voorkeursbeslissing

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Vlot bewegen. Veilig leven. Verkeer en Waterstaat.



Voorkeursbeslissing

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer



Extra ruimte op het spoor

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. Dat is de kern van het besluit dat de ministerraad op 4 juni 2010 nam over de uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Het besluit werd genomen op voorstel van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat. Het treinvervoer wordt zo aantrekkelijker voor zowel reizigers als goederenvervoerders. Het besluit betekent een keuze voor duurzame mobiliteit.

Hoogfrequent Spoorvervoer rond 2020

- Schiphol - Lelystad (OV-Saal)
- Schiphol - Nijmegen
- Den Haag - Eindhoven
- Alkmaar - Eindhoven
- Hoofdspoornet
- Betuweroute



Spoorboekloos reizen in 2020

Personenvervoer

Met dit besluit geeft het kabinet groen licht aan de ambitie om in de drukste delen van het land spoorboekloos te kunnen reizen. Concreet betekent dat het volgende:

- Tussen Schiphol - Utrecht - Arnhem - Nijmegen gaan er 6 intercity's per uur rijden, op dit traject rijdt bovendien de ICE (Internationale Hogesnelheidstrein) naar Duitsland. Tussen Breukelen en Driebergen-Zeist rijden er straks 6 sprinters per uur.
- Tussen Alkmaar - Amsterdam - Utrecht - Den Bosch - Eindhoven gaan er 6 intercity's rijden. Op de Zaanlijn (tussen Uitgeest en Amsterdam) en tussen Geldermalsen en Utrecht rijden er straks 6 sprinters.
- Op het traject Den Haag - Rotterdam - Breda - Eindhoven rijden straks tussen Den Haag en Rotterdam 8 intercity's per uur, inclusief de HSA shuttle. Daarvan gaan er 4 richting Dordrecht - Vlissingen en 4 richting Dordrecht - Breda. Tussen Breda en Eindhoven (op de Brabantroute) gaan een extra 3e en 4e intercity rijden. Sprinters gaan 6 keer per uur tussen Den Haag en Dordrecht.
- Voor het traject Schiphol - Lelystad (OV SAAL): zie pagina 8.

Zie volgende pagina voor schematische weergave van de frequenties van personentreinen.

Frequenties personentreinen

Indicatie van het aantal treinen per uur per richting op de deeltrajecten in het land in 2020 op werkdagen tussen ca.6.30 uur - 20.00 uur

	1 Uitgeest - Amsterdam	2 Breukelen - Utrecht**	3 Utrecht - Gelderm.*	4 Gelderm. - Den Bosch
Dienst-regeling 2010	4 Intercity's 4 sprinters	8 Intercity's 4 sprinters	4 Intercity's 4 sprinters	4 Intercity's 2 sprinters
Voorkeursbeslissing 2020	6 Intercity's 6 sprinters	12 Intercity's 6 sprinters	6 Intercity's 6 sprinters	6 Intercity's 2 sprinters
	5 Boxtel - Eindhoven	6 Utrecht - Maarn**	7 Elst - Arnhem	8 Leiden - Den Haag
Dienst-regeling 2010	6 Intercity's 4 sprinters	4 Intercity's 4 sprinters	4 Intercity's 4 sprinters	8 Intercity's 4 sprinters
Voorkeursbeslissing 2020	10 Intercity's 4 sprinters	6 Intercity's 6 sprinters	6 Intercity's 4 sprinters	10 Intercity's 6 sprinters
	9 Den Haag - Rotterdam*	10 Breda - Tilburg		
Dienst-regeling 2010	7 Intercity's 4 sprinters	4 Intercity's 2 sprinters		
Voorkeursbeslissing 2020	8 Intercity's 6 sprinters	6 Intercity's 4 sprinters		

* incl. 1 HSA Den Haag - Brussel

** excl. 1 ICE Amsterdam - Duitsland



OV SAAL

Het project OV SAAL (Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad) maakt deel uit van PHS, maar kent een eigen studie- en besluitvormingstraject. Daarvoor is 1,4 miljard euro beschikbaar. Op dit moment is er nog geen maatregelenpakket voor deze lijn gevonden dat op middellange termijn (rond 2020) binnen de gestelde kaders van budget, kwaliteit en capaciteit, een hoge frequentie van personentreinen mogelijk maakt. Voor de korte termijn zullen de te nemen maatregelen op de Flevolijn in Almere snel worden vastgesteld. Voor de middellange termijn zal het kabinet een alternatieve oplossing uit laten werken. Die moet ervoor zorgen dat ook op deze route in 2020 spoorboekloos gereisd kan worden.



Optimaal gebruik Betuweroute

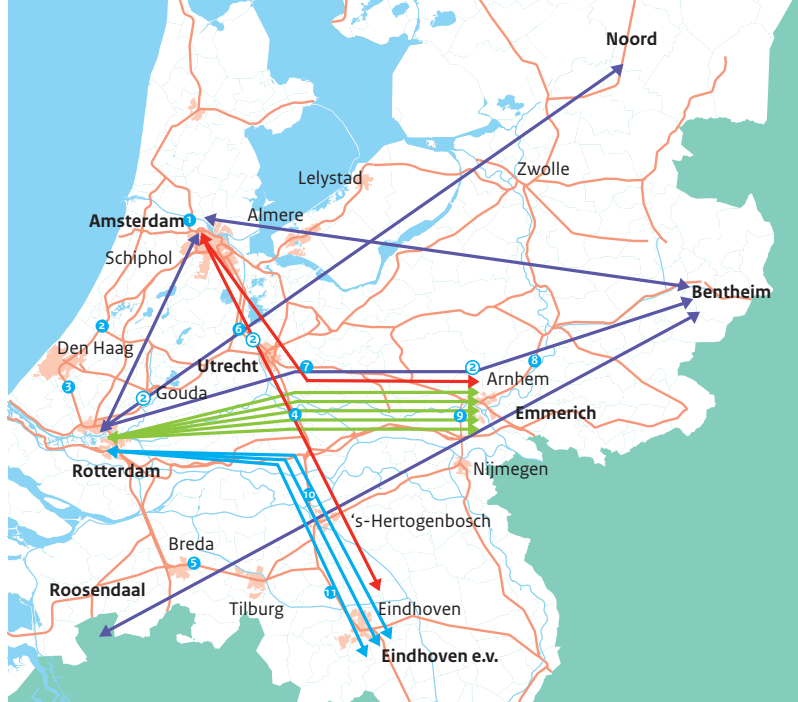
Goederenvervoer

Deze voorkeursbeslissing voorziet ook in goede, veilige en gespreide routing van de goederentreinen. De Betuweroute gaat optimaal gebruikt worden. Zo gaan de goederentreinen tussen Rotterdam en Oldenzaal - Bentheim straks niet meer via Amsterdam maar over de Betuweroute en de IJssellijn. Goederentreinen tussen Rotterdam en Venlo worden straks niet meer over de Brabantroute geleid maar gaan via de Betuweroute en Den Bosch. Goederentreinen in noord-zuid richting rijden in de toekomst volgens het 2/2/2 model: 2 treinen per uur per richting over respectievelijk Gouda, Utrecht en Arnhem.

	1 Uitgeest - Amsterdam	2 Leiden - Den Haag	3 Den Haag - Rotterdam*	4 Utrecht - Gelderm.
Dienstregeling 2010	1 goederen	1 goederen	1 goederen	3 goederen
Voorkeursbeslissing 2020	0 goederen	0 goederen	0 goederen	2 goederen
	5 Breda - Tilburg	6 Breukelen - Utrecht**	7 Utrecht - Maarn**	8 Arnhem - Zutphen
Dienstregeling 2010	5 goederen	2 goederen	2 goederen	0 goederen
Voorkeursbeslissing 2020	2 goederen	2 goederen	0 goederen	2 goederen
	9 Elst - Arnhem	10 Gelderm. - Den Bosch	11 Boxtel - Eindhoven	
Dienstregeling 2010	0 goederen	2 goederen	5 goederen	
Voorkeursbeslissing 2020	2 goederen	4 goederen	5 goederen	

* incl. 1 HSA Den Haag - Brussel ** excl. 1 ICE Amsterdam - Duitsland

* goederen in aantal paden per uur per richting.



- Niet-routebaar vervoer Kijfhoek-Betuweroute-Emmerich
- Niet-routebaar vervoer Amsterdam-Emmerich/Eindhoven e.v.
- Routebaar vervoer richting en door Zuid-Nederland
- Routebaar vervoer richting en door Noord- en Oost-Nederland

Goederenpaden

Elke lijn verbeeldt een goederenpad. Een goederenpad is een patroonmatige reservering voor 1 goederentrein per uur per richting.
0 goederenpaden wil niet zeggen dat daar geen goederenvervoer plaatsvindt, maar dat betreft incidenteel niet-ingepland goederenvervoer.



Speerpunten Kabinet

Er zijn door het kabinet vier algemene speerpunten geformuleerd voor de kwaliteit van het personen- en goederenvervoer, die ook opgaan voor PHS:

- 1 Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad;
- 2 Een routing van de goederentreinen, die in de toekomst bruikbaar blijft;
- 3 Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de sprinter – de ruggengraat vormt, met goede benutting van en aansluiting op het vervoer per bus, tram en metro;
- 4 Een zo kort en betrouwbaar mogelijke reistijd tussen de verschillende landsdelen.

Waarom PHS?

Zonder PHS zal het goederenvervoer meer geconcentreerd blijven op de drukke trajecten in het land. En er zal in 2020 onvoldoende capaciteit in de treinen zijn voor de reizigers in de spits. We verwachten in het personenvervoer een groei van 27% ten opzichte van 2008. Met de kwaliteitsverbeteringen van deze voorkeursbeslissing van PHS wordt reizen per trein aantrekkelijker en kan de groei van het aantal reizigers ruim 40% toenemen ten opzichte van 2008. Ook het goederenvervoer kan dankzij PHS blijven groeien, naar verwachting groeit dat door



naar 66 tot 102 miljoen ton per jaar in 2020. De maatschappelijke kosten-batenanalyse van de voorkeursbeslissing van PHS scoort positief.

Binnen Budget

De uitvoering van de maatregelen op de drie genoemde corridors en de uitvoering van de maatregelen die nodig zijn voor de extra ruimte voor het goederenvervoer vergt 3 miljard euro. Voor het totale budget voor PHS, dat ook het traject OV SAAL en de aanpassing van de spoordriehoek Noord Nederland omvat, is 4,6 miljard euro gereserveerd.

Draagvlak

De voorkeursbeslissing kan bogen op breed draagvlak van zowel de spoorsector als de betrokken provincies en stadsregio's. Draagvlak voor dit besluit blijkt ook bij de maatschappelijke organisaties, vertegenwoordigd in OVW (Overlegorganen van Verkeer en Waterstaat) en Locov (Landelijk overleg consumenten belangen openbaar vervoer). Zij hebben allen een belangrijke rol gespeeld in de onderzoeksfase en het besluitvormingsproces.



Vervolgproces

De voorkeursbeslissing ligt nu voor in de Tweede Kamer. Het betreft een pakket infrastructurele en aanvullende maatregelen op hoofdlijnen. In de fase die leidde tot deze voorkeursbeslissing van PHS zijn de ontwerpen voor de infrastructuur verkend en zijn de kosten realistisch geraamd. Ook zijn de effecten ingeschat op bijvoorbeeld stations, fietsenstallingen, omgeving en emplacementen.

Na de behandeling in de Kamer start de fase waarin de maatregelen gedetailleerd uitgewerkt worden in definitieve ontwerpen. Zo nodig zal daaraan voorafgaand een 'variantenstudie' plaatsvinden, waarin ontwerpalternatieven naast elkaar afgewogen worden. In de uitwerkingsfase komen de lokale effecten van de maatregelen goed in beeld. Voor het definitieve ontwerp zijn de gangbare ruimtelijke orderings- en tracéwet-procedures van kracht. Hierin is bepaald dat er inspraak mogelijk is op het definitieve ontwerp.

Ook in de uitwerkingsfase van PHS zal er niet alleen regelmatig overleg zijn met sectorpartijen, met lokale en regionale overheden maar ook met maatschappelijke en betrokken organisaties, zodat daarbij ook lokale expertise wordt benut.

Op basis van de uitkomsten van de wettelijke procedures volgt uiteindelijk een tracévaststelling op grond van een tracébesluit of een projectbeslissing. Dit is de juridische grondslag



waarmee het rijk maatregelen kan realiseren. De uitvoering van de maatregelen kan starten in 2012-2013. Fasegewijs gaan de frequenties van de personentreinen omhoog, afhankelijk van marktontwikkelingen en de opleveringstermijn van de infrastructuur en andere maatregelen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijft eindverantwoordelijk voor PHS, andere partijen uit de spoorsector zullen verantwoordelijkheid dragen voor uitvoering van werkzaamheden.

Sneller en beter op het spoor

In het hierboven beschreven proces van PHS passen we de werkwijze van het project Sneller & Beter daar waar mogelijk toe. Die werkwijze heeft tot doel de besluitvorming over infrastructuurprojecten te versnellen en verbeteren. De intensieve samenwerking in de besluitvormingsfase van PHS met de regionale overheden, de sector en maatschappelijke organisaties is daar een goed voorbeeld van.



Aandacht voor omgeving

In de voorkeursbeslissing van het kabinet is ook de nodige aandacht besteed aan maatregelen voor leefbaarheid. Meer personentreinen en goederentreinen kunnen ook nadelen hebben. De problematiek van overwegen, geluid, trillingen en externe veiligheid is dan ook van meet af aan in alle analyses meegenomen.

Overwegen

Op het gebied van veiligheid op en rond overwegen bestaan normen waarmee in de plannen en begrotingen van PHS rekening is gehouden. Voor de bereikbaarheid rond overwegen bestaan die niet. Maar PHS besteedt hier in de uitwerkingsfase wel aandacht aan. Daarvoor is een budget van € 100 miljoen euro gereserveerd.

Trillingen

Voor de overlast van trillingen bestaan geen wettelijke normen. Stichting Bouwresearch (SBR) heeft streefwaarden ontwikkeld met betrekking tot hinder en schade aan gebouwen als gevolg van trillingen. Bij de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur volgens de Tracéwetprocedure zullen die streefwaarden betrokken worden. PHS heeft een bedrag van 50 miljoen euro gereserveerd voor de aanpak van eventuele trillingshinder.

Basisnet

Het zogeheten Basisnet Spoor stelt wettelijke grenzen aan de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen; voor vervoerders bij het vervoer van gevaarlijk stoffen en voor gemeenten bij nieuwe bouwplannen in de buurt van het spoor. Zo worden de risico's nergens onacceptabel groot. Deze grenzen zijn uitgangspunt en randvoorwaarde voor PHS. De goederenrouting van PHS moet binnen deze grenzen passen. In de zomer van 2010 is het ontwerp op hoofdlijnen van Basisnet Spoor gepresenteerd. Als er maatregelen nodig zijn om binnen de grenzen te blijven, dan zullen die worden getroffen. Daarvoor is in PHS €20 mln gereserveerd. In de uitwerkingsfase van PHS wordt dit verder onderzocht.

Geluid

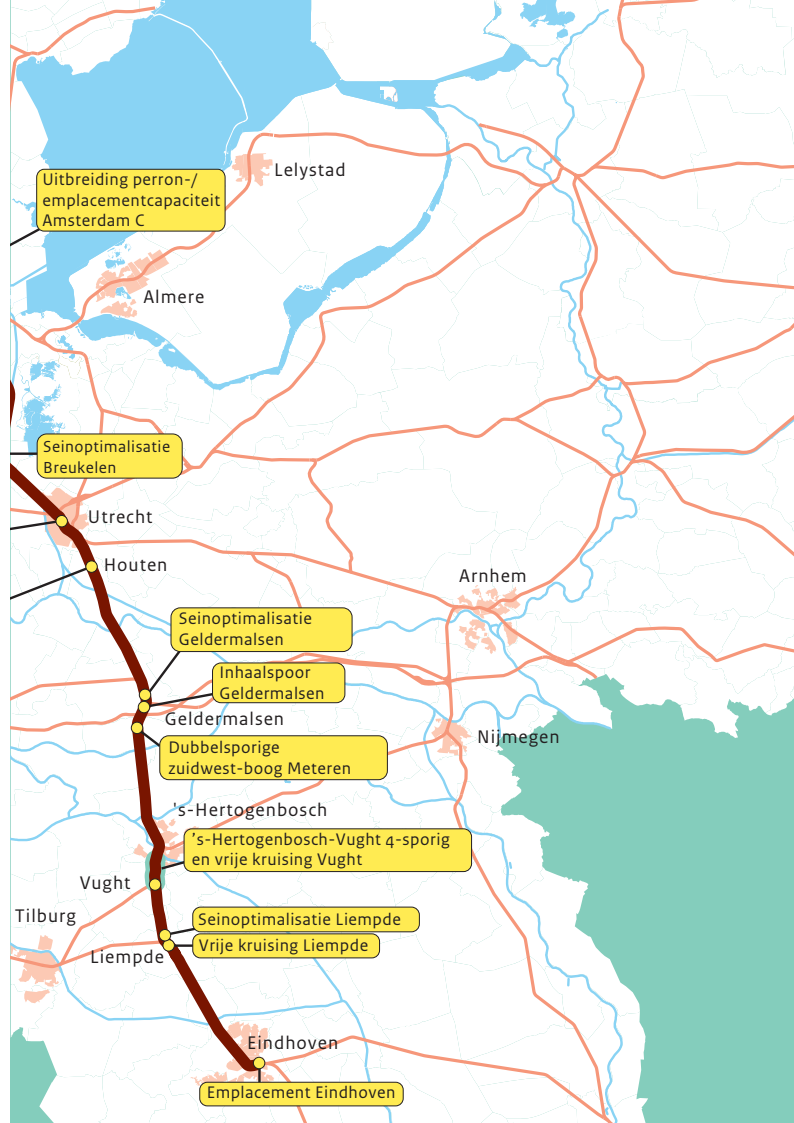
De norm voor geluidsproductie is bepaald door de zogeheten geluidsproductieplafonds die in de wet SWUNG (Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) vastgesteld zullen gaan worden. Dit wetsvoorstel ligt ter behandeling voor in de Tweede Kamer. PHS houdt zich aan de geluidsproductieplafonds uit dit wetsvoorstel. Er kunnen straks meer treinen rijden als ze onder deze plafonds blijven, dus als ze stiller worden of als er andere geluidsbeperkende maatregelen worden genomen. PHS houdt al rekening met het stiller worden van materieel in de periode tot 2020. Aanvullend daarop zijn nu vooral raildempers en gevelisolatie voorzien in PHS.

Concrete maatregelen

De te verwachten infrastructuur maatregelen die nodig zijn op het spoor om het verhoogde aantal IC's, sprinters en goederen te kunnen laten rijden, staan op de volgende pagina op de kaarten aangegeven.

Daarnaast zijn er andere maatregelen voorzien, die te maken hebben met overwegen (veiligheid en bereikbaarheid), geluid, externe veiligheid, trillingen, onderhoud, tractie-energievoorziening, be- en bijsturing, opstel- en rangeercapaciteit reizigers- en goederentreinen, transfervoorzieningen en fietsenstallingen.

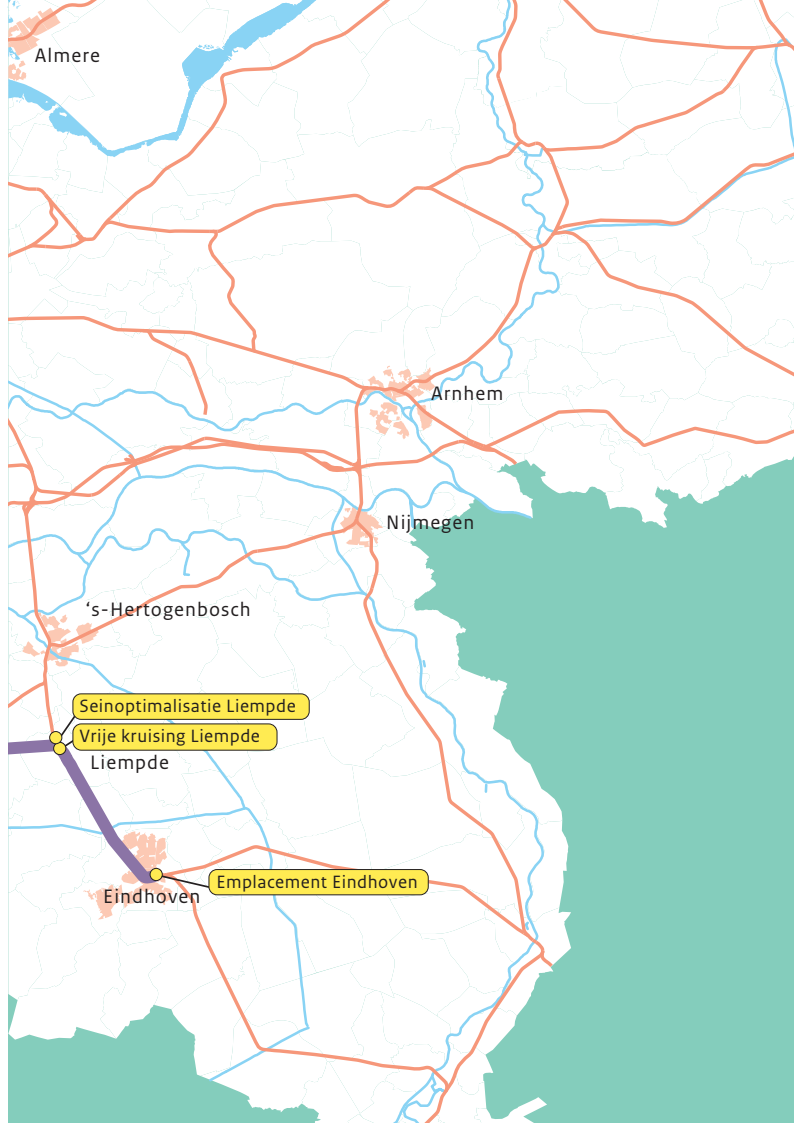
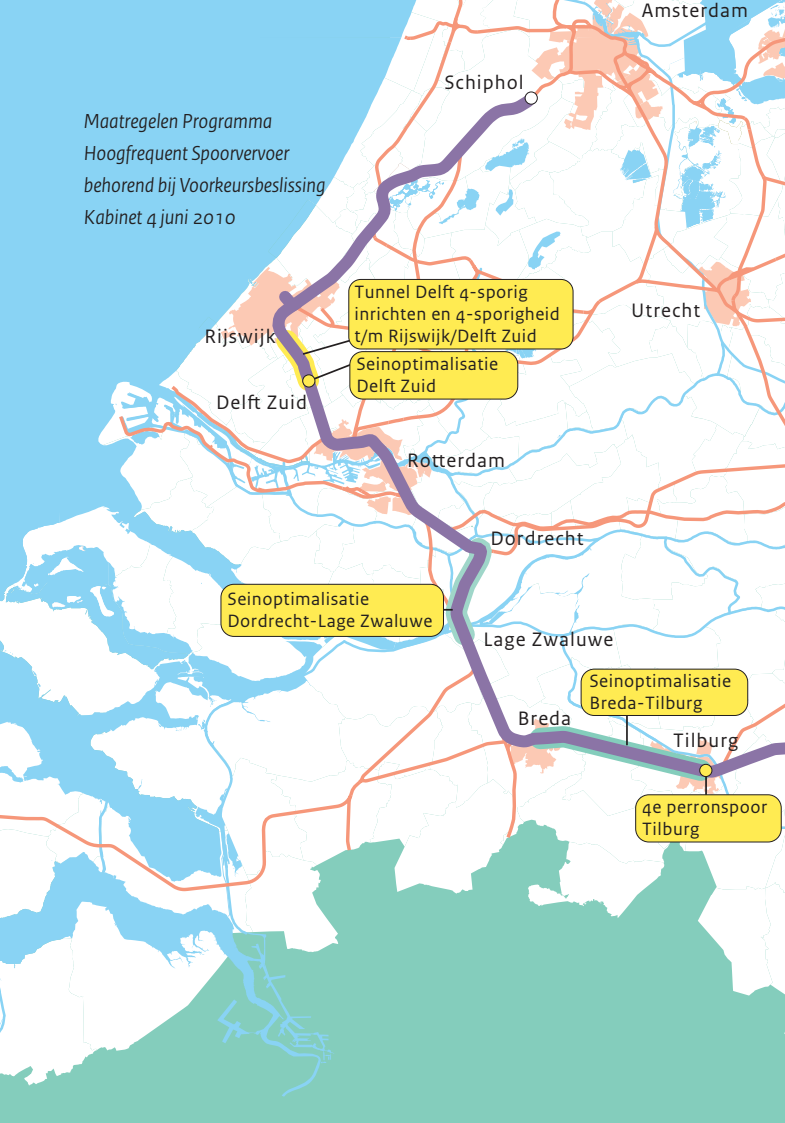
Maatregelen Programma
Hoogfrequent Spoorvervoer
behorend bij Voorkeursbeslissing
Kabinet 4 juni 2010



Maatregelen Programma
Hoogfrequent Spoorvervoer
behorend bij Voorkeursbeslissing
Kabinet 4 juni 2010



Maatregelen Programma
Hoogfrequent Spoorvervoer
behorend bij Voorkeursbeslissing
Kabinet 4 juni 2010





Tot slot

Besluiten van het nieuwe Kabinet als gevolg van de brede heroverwegingen kunnen van invloed zijn op het beleid zoals dat verwoord is in de brief over de voorkeursbeslissing van het Kabinet over PHS aan de Tweede Kamer. Indien zich een situatie voordoet dat bij de verdere uitwerking van de planstudies in PHS sprake is van kostenoverstijgingen of eventuele bezuinigingen, kan worden teruggevallen op een uitwerking van PHS met minder ambities en investeringen.

Meer informatie: zie www.rijksoverheid.nl/phs
Wilt u de nieuwsbrief over PHS ontvangen?
Meldt u aan via phs@minvenw.nl

Colofon

Uitgegeven door

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat - Generaal Mobiliteit

Directie Spoorvervoer

Opmaak

Studio Guido van der Velden, Rijswijk/Blaricum

Datum

Augustus 2010



Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Verkeer
en Waterstaat**

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/phs