



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Nieuwsbrief 3, juni 2010

Inhoud

[Ministerraad neemt voorkeursbeslissing PHS](#)

[Spoorboekloos reizen in 2020](#)

[Optimaal gebruik Betuweroute](#)

[OV SAAL](#)

[Binnen Budget](#)

[Draagvlak](#)

[Vervolgproces](#)

[Aandacht voor omgeving](#)

[Concrete maatregelen](#)

[Tot slot](#)

Ministerraad neemt voorkeursbeslissing PHS

Er komen 6 intercity's en 6 sprinters in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer. Dat is de kern van het besluit dat de ministerraad op 4 juni nam. Het besluit werd genomen op voorstel van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat voor de uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Zo kan het treinvervoer voor zowel reizigers als goederenvervoerders aantrekkelijk worden gemaakt.

[Terug naar boven](#)



[Terug naar boven](#)

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. Het gaat om de volgende trajecten:

- Schiphol - Utrecht - Arnhem/Nijmegen,
- Alkmaar - Amsterdam - Utrecht - Den Bosch - Eindhoven
- Den Haag - Rotterdam - Breda - Eindhoven.

Op deze trajecten rijden er - in principe - 6 intercity's per uur. Behalve op de Brabantroute (tussen Eindhoven en Breda) daar zal een 3e en 4e intercity gaan rijden. Tussen Den Haag en Rotterdam gaan er elk uur 8 intercity's rijden, dat is inclusief de HSA shuttle. Bovendien wordt tussen Utrecht-Arnhem de vervoercapaciteit vergroot door middel van een 'losliggende' ICE in aanvulling op 6 IC's. Sprinters gaan 6 keer per uur op de Zaanlijn (Amsterdam-Alkmaar), tussen Geldermalsen en Utrecht, tussen Breukelen en Driebergen/Zeist en tussen Den Haag en Rotterdam.

[Terug naar boven](#)



Optimaal gebruik Betuweroute

Goederenvervoer

De voorkeursbeslissing voorziet ook in goede, veilige en gespreide routing van de goederentreinen. De Betuweroute wordt optimaal gebruikt. Zo wordt het vervoer tussen Rotterdam en Oldenzaal-Bentheim niet meer via Amsterdam geleid maar over de Betuweroute en de IJssellijn.

Goederentreinen in noord-zuid richting rijden in de toekomst volgens het 2/2/2 model: 2 treinen per uur per richting over de 3 noord-zuid assen bij Gouda, Utrecht en Arnhem. Goederenvervoer tussen Rotterdam



model: 2 treinen per uur per richting over de 3 noord-zuid assen bij Gouda, Utrecht en Arnhem. Goederenvervoer tussen Rotterdam en Venlo rijdt straks niet meer over de Brabante route maar via Betuweroute en Den Bosch.

[Terug naar boven](#)

OV SAAL

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

[Terug naar boven](#)



Binnen Budget

De uitvoering van de maatregelen op de drie genoemde corridors en de uitvoering van die 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 sporendriehoek Noord Nederland omvat, is 4,6 miljard euro gereserveerd.

[Terug naar boven](#)



Draagvlak

Deze voorkeursvariant kan bogen op breed draagvlak van zowel de sector als de regionale overheden. Draagvlak voor dit besluit blijkt ook bij de maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd in OVW en Locov. Zij hebben bovendien allen een belangrijke rol gespeeld in de onderzoekfase en het besluitvormingsproces.

[Terug naar boven](#)



Vervolgproces

De voorkeursbeslissing ligt nu voor in de Tweede Kamer. Na de behandeling zal uitwerking van de PHS maatregelen plaatsvinden in gangbare ruimtelijke ordenings- en tracéwetprocedures. De uitvoering van de maatregelen kan in 2012-2013 starten. Fasegewijs zullen de frequenties worden verhoogd, afhankelijk van marktontwikkelingen en de opleveringstermijn van de infrastructuur en andere maatregelen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijft eindverantwoordelijk voor het PHS, andere partijen uit de sector zullen verantwoordelijkheid dragen voor uitvoering van werkzaamheden. Ook in deze fase van PHS zal er regelmatig overleg zijn met regionale overheden, sectorpartijen, maatschappelijke en betrokken organisaties.

[Terug naar boven](#)



Aandacht voor omgeving

Bij de uitvoer van de werkzaamheden zal extra aandacht worden besteed aan maatregelen tegen geluidoverlast en trillingen. Ook de bereikbaarheid en veiligheid rond overwegen krijgen bijzondere aandacht.

[Terug naar boven](#)



Concrete maatregelen

Alle te verwachten infrastructuurmaatregelen op een rij:



- Uitbreiden perroncapaciteit en capaciteit emplacement Uitgeest
- Verbinding Aziëhaven vanuit richting Haarlem
- Uitbreiden perroncapaciteit en capaciteit emplacement Amsterdam
- Seinoptimalisatie Amsterdam – Bijlmer
- Seinoptimalisatie Breukelen
- Doorstroomstation Utrecht: vrijleggen en kort volgen alle reizigerscorridors en doorrijden goederen (80 km/h)
- Seinoptimalisatie Houten
- Inhaalspoor Geldermalsen
- Seinoptimalisatie Geldermalsen
- Zuidwestboog Meteren
- Seinoptimalisatie Gouda-Woerden
- Den Bosch – Vught: 4-sporig en vrije kruising
- Vrije kruising Liempde
- Keerspoor Driebergen/Zeist (1)
- Extra zijperron Ede/Wageningen (1)
- Vrije kruising Elst
- Seinoptimalisatie Arnhem – Nijmegen
- Tunnel Delft 4-sporig inrichten en 4-sporigheid tot en met Rijswijk respectievelijk Delft Zuid
- Seinoptimalisatie Delft Zuid
- Tilburg 4e perronspoor
- Seinoptimalisatie Breda – Tilburg
- 2-sporige korte boog bij Deventer
- Uitbreiding ATB-Vv (bovenop bestaan programma)
- Vrije kruising Arnhem Velperbroek aansluiting
- Zutphen uitbreiding capaciteit emplacement en extra perron
- Bedieningstijden brug Zutphen
- Aanpassing emplacementen Roosendaal, Eindhoven en Nijmegen

Naast infrastructuurmaatregelen zijn er in PHS ook bijkomende maatregelen op het gebied van:

Overwegen geluid, externe veiligheid

PHS ook bijkomende maatregelen op het gebied van:

Overwegen, geluid, externe veiligheid, onderhoud, tractie-energievoorziening, be- en bijsturing, opstel- en rangeercapaciteit reizigers en goederen, transfervoorzieningen en fietsenstallingen.

Bovendien houdt PHS rekening met een risicoreservering van €100 mln voor overwegen behorende bij deze routing en variant (veiligheid/bereikbaarheid) en een van 50 mln euro voor maatregelen tegen trillingen.

[1] Voor deze maatregelen 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 IC-status van Driebergen/ Zeist en Veenendaal de Klomp.

[Terug naar boven](#)

Tot slot

Besluitvorming door het nieuwe Kabinet naar aanleiding van de brede heroverwegingen kan invloed hebben op het beleid zoals verwoord in de brief over de voorkeursbeslissing van het Kabinet over PHS aan de Tweede Kamer.

[Terug naar boven](#)



Colofon

Contactgegevens

Deze nieuwsbrief is een uitgave van: Ministerie Verkeer en Waterstaat, Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Reageren, aan- of afmelden?

Heeft u een vraag, idee, nieuws of suggesties voor de nieuwsbrief?

Mail naar: phs@minvenw.nl

Daar kunt u zich tevens aan- of afmelden.

Kijk voor meer informatie op:

www.verkeerenwaterstaat.nl/phs