



# Veelgestelde vragen PHS

## Inhoud

1. PHS algemeen
2. Reizigers
3. Goederen
4. PHS Maatregelen
5. Vervolgproces PHS

Aanvullend op de informatie op [www.rijksoverheid.nl/phs](http://www.rijksoverheid.nl/phs) hieronder een overzicht van een aantal belangrijke vragen en antwoorden in het kader van PHS. De in totaal 30 vragen zijn ingedeeld naar 5 onderwerpen.

## PHS ALGEMEEN

### 1. Wat is PHS?

PHS is de afkorting van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. PHS maakt het mogelijk dat er in 2020 6 intercitytreinen én (waar mogelijk) 6 sprinters per uur rijden op de drukste trajecten in het land. En dat het spoornetwerk, inclusief de Betuweroute, voldoende ruimte biedt aan goederentreinen. PHS is nodig om de groei op het spoor mogelijk te maken. Dit komt omdat er vooral in de spits een forse groei is voorzien van de reizigers, die groei kan oplopen tot 60 à 70%. De verwachting is dat het spoorgoederenvervoer van 45 miljoen ton in 2008 doorgroeit naar circa 100 miljoen ton in 2020. (Zie kaarten op de website voor de extra reizigerstreinen op de drukste corridors en het aantal goederentreinen).

### 2. Waarom PHS?

Zonder PHS zal de capaciteit op het spoor onvoldoende toereikend zijn om al het vervoer in de toekomst te blijven verwerken. In 2007 is door het toenmalige kabinet de ambitie uitgesproken het spoorvervoer naar een hoger plan te tillen. Vanaf dat moment is in overleg met de spoorpartijen gewerkt aan een grootschalig en veelomvattend onderzoek naar de invulling van hoogfrequent spoorvervoer en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. In overleg met de spoorpartijen en regio's zijn diverse routeringen en varianten in kaart gebracht en zijn vervoersprognoses opgesteld. Aan de hand daarvan heeft het kabinet in juni 2010 de voorkeur

uitgesproken voor de variant 'maatwerk 6/6' (6 intercity's en waar mogelijk 6 sprinters in de drukste delen van het land) en de meest efficiënte routing van het goederenvervoer. De Betuweroute wordt met PHS nog intensiever benut.

### 3. Wat zijn de doelstellingen van PHS?

PHS maakt de voorziene groei tot 2020 op het spoor mogelijk. Met een bedrag van € 3 miljard euro (prijsspeil 2009) kunnen maatregelen getroffen worden om reizigers op de drukste trajecten in het land een hoogfrequente treindienst te bieden met intercity's en sprinters en het goederenvervoer zo te geleiden dat het verantwoord en veilig door kan stromen naar het achterland.

### 4. Wat zijn de veranderingen door PHS?

Er gaan 6 intercity's en waar mogelijk 6 sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land en er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor. Om dit mogelijk te maken vinden er tot en met 2020 op, aan en rond het spoor diverse maatregelen plaats. Daarbij kan gedacht worden aan maatregelen als:

- extra sporen en seinen;
- verlenging van perrons;
- vergroting van stations;
- aanpassing van spoorwegovergangen;
- aanleg van ongelijkvloerse kruisingen.

In totaal zijn er zo'n 40 maatregelen aan het spoor nodig. Naast deze infrastructuurmaatregelen zijn er ook zogenaamde "overige maatregelen" nodig, zoals milieumaatregelen (geluid, trillingen) uitbreiding van fietsenstallingen, het treffen van transfervoorzieningen aan stations, onderhoudsmaatregelen.

(Voor meer informatie zie: de kaarten met de PHS maatregelen op deze website).

## 5. Wat ga ik merken van PHS?

De verbeteringen van PHS - hoogfrequent spoorvervoer in de drukste delen van het land en een goede goederenrouting - zijn uiterlijk in 2020 gerealiseerd. Het reizen met de trein wordt daardoor aantrekkelijker. Reizigers hoeven op de drukste trajecten in het land niet meer op te zoeken wanneer hun trein vertrekt omdat er elke tien minuten een trein gaat rijden. Provincies, gemeenten, burgers en belangenorganisaties worden zo veel als mogelijk bij de uitvoering van de maatregelen betrokken zodat er gezamenlijk gezocht kan worden naar goede oplossingen voor de gevolgen voor de leefbaarheid, de bereikbaarheid en zo meer.

## 6. Welke partijen zijn bij de uitvoering van PHS betrokken?

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail, NS, KNV (de goederenvervoerders), provincies, stadsregio's en gemeenten zijn hierbij betrokken. Bij de verdere uitwerking en realisatie van de maatregelen kunnen ook omwonenden en andere betrokkenen gevraagd worden om mee te denken en om hun inbreng te leveren.

## 7. Wat is een tracéwetprocedure?

De tracéwet bevat een procedure die ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu bij de aanleg van nieuwe (spoor)wegen of bij uitbreiding van bestaande (spoor)wegen moet doorlopen. Een tracéwetprocedure bestaat uit twee fases:

- Het opstellen van een ontwerp tracébesluit, waarover ieders mening wordt gevraagd;
- Het opstellen van het definitieve tracébesluit.  
Op basis van het tracébesluit kan de realisatie van de maatregelen en projecten starten. Via de tracéwetprocedure wordt voor betrokkenen duidelijk wat het ministerie wil aanpassen aan de spoorlijn en krijgen betrokkenen de gelegenheid om "hun zienswijze op de voorgestelde aanpassing kenbaar te maken", dat wil zeggen; om hun mening te geven.

De Tracéwetprocedure kent twee procedures:

- een uitgebreide procedure voor de aanleg van nieuwe (spoor)wegen;
- een verkorte procedure voor aanpassingen van bestaande (spoor)wegen

Voor PHS is alleen de verkorte tracéwet procedure van kracht.

## 8. Wat is een MER?

Een MER staat voor een Milieu Effect Rapportage, die wordt gemaakt ter onderbouwing van het tracébesluit. Dit is een onderzoek waarin de omgevingseffecten van de aanleg van een nieuwe (spoor)weg of verbreding van een bestaande (spoor)weg in kaart worden gebracht: omgevingseffecten gaan onder andere over geluid, luchtverontreiniging, externe veiligheid, trillingen, landschappelijke en stedelijke inpassing, etcetera.

Bij PHS zal er in ieder geval een MER worden uitgevoerd voor de tracé-varianten tussen Zutphen en Hengelo voor de goederenrouting van Elst (aan de Betuweroute) via Zutphen naar Oldenzaal/grens; de eerdere onderzochte korte boog bij Deventer is van tafel.

## 9. Welke indeling van corridors is er gemaakt?

PHS is een landelijk programma dat door het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met ProRail wordt uitgevoerd. Om alle maatregelen goed te kunnen uitwerken en de planning en het budget goed te kunnen beheersen is ervoor gekozen om het programma onder te verdelen in vijf reizigerscorridors en twee goederenroutingen. In deze corridors vallen alle maatregelen die nodig zijn om de verbetering in de treindienst op die corridor tot stand te brengen.

PHS is opgedeeld naar 5 reizigerscorridors en 2 goederenroutingen. De indeling is als volgt:

- Reizigerscorridor Alkmaar – Amsterdam
- Reizigerscorridor Amsterdam – Utrecht – Eindhoven
- Reizigerscorridor Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen
- Reizigerscorridor Den Haag – Rotterdam - Breda
- Reizigerscorridor Breda – Eindhoven
- Goederenrouting Zuid-Nederland
- Goederenrouting Oost-Nederland

In het kader van de "goederenrouting Oost-Nederland" zal een aantal aanvullende studies worden gedaan, mede naar aanleiding van moties die de Tweede Kamer heeft aangenomen. De volgende studies worden uitgevoerd: het actualiseren van de informatie in de NOV-studie uit 1999 (Noordtak Betuweroute, een nieuwe spoorlijn tussen Elst en Oldenzaal/grens), het in kaart brengen van de mogelijkheden tot het maximaliseren van het gebruik van de Betuweroute, een onderzoek naar de kansen voor méér binnenvaart op de west – oost-verbinding, een mer onderzoek naar de passage (Elst) – Zutphen – Oldenzaal (zónder de korte boog bij Deventer) en een lange termijn onderzoek naar het goederenvervoer, mede in relatie tot regionaal en grensoverschrijdend reizigersvervoer.

## 10. Wat zijn de overige maatregelen?

Naast infrastructurele maatregelen zijn er diverse overige maatregelen aan het spoor en stations nodig om PHS te realiseren. De volgende maatregelen vallen onder de overige maatregelen: overwegen, onderhoud, transfervoorzieningen, fietsenstallingen, externe veiligheid, geluid en trillingen.

# REIZIGERS

## 1. Wat is het voordeel van PHS voor reizigers?

De trein vervult een belangrijke functie in de bereikbaarheid en leefbaarheid van stedelijke gebieden en de onderlinge verbinding met de provincies. Zonder PHS zal de capaciteit op het spoor onvoldoende toereikend zijn om alle reizigers in de toekomst te kunnen vervoeren. Met PHS komen er meer treinen te rijden op de drukste spoorverbindingen op werkdagen van ca. 6.30 uur tot 20.00 uur. Dit maakt reizen met de trein reizen aantrekkelijker want er komt altijd heel snel weer een volgende trein.

## 2. Op welke trajecten gaan de extra treinen rijden?

Zie de kaart op de website.

## 3. Welke vervoerders zijn betrokken?

NS en de goederenvervoerders.

# GOEDEREN

## 1. Wat is het voordeel van PHS voor het goederenvervoer?

De voorkeursbeslissing van PHS voorziet in goede, veilige en gespreide routing van goederentreinen. Met PHS wordt de Betuweroute nog intensiever gebruikt. Daarmee kan het goederenvervoer binnen de grenzen, die worden gesteld door geluids- en veiligheidswetgeving, verder groeien.

## 2. Wat betekent het 2/2/2 principe?

Goederentreinen in noord-zuid richting rijden in de toekomst volgens het 2/2/2 model: 2 treinen per uur per richting over respectievelijk Gouda/Amsterdam, Utrecht en Betuweroute/Arnhem/Zutphen.

# PHS Maatregelen

## 1. Welke maatregelen bevat de voorkeursbeslissing?

Op diverse plekken in het land zullen er veranderingen plaatsvinden aan en rond het spoor. Ook zal er op sommige plekken extra spoor worden aangelegd. Een overzicht van de maatregelen vindt u op de kaart op de website. De PHS- maatregelen worden vanaf 2011 samen de regio en de spoorsector verder uitgewerkt. Ook worden hierbij lokale alternatieven bezien.

## 2. Hoe kan ik nagaan of de maatregelen gevolgen hebben voor mijn directe (leef)omgeving?

Dat is nu nog niet in zijn algemeenheid te zeggen. Op de kaart uit de voorkeursbeslissing is te zien waar de voorziene infrastructurele maatregelen zijn gepland. In de uitwerking van de plannen zullen concrete ontwerpen worden gemaakt die t.z.t. in de inspraak van de tracéwetprocedure of de MER procedure komen. Ook maatregelen om te voldoen aan wettelijke eisen (geluid, veiligheid) worden daarbij meegenomen.

## 3. Wanneer start de uitvoering van de PHS maatregelen?

Dat is nu nog niet in zijn algemeenheid te zeggen; het kabinet wil PHS in 2020 gerealiseerd hebben; de uitvoering van de maatregelen zal vanaf 2012-2013 stap voor stap starten zodra de eerste planprocedures zijn afgerond. Een exacte planning kan gegeven worden nadat de uitwerking van de maatregelen in 2012 een slag dieper is en per corridor bekend is welke maatregelen precies nodig zijn. Deze informatie zal t.z.t. op deze website verschijnen.

## 4. Wat zijn de (wettelijke) mogelijkheden tot inspraak bij de PHS maatregelen?

Binnen de tracéwetprocedure is er sprake van een bij wet vastgelegde mogelijkheid tot inspraak. Aangezien de voorkeursbeslissing in samenspraak en in overleg met de regio's is vormgegeven, zullen zij ook in de toekomst nauw aangehaakt blijven op de PHS plannen en procedures. Dit middels diverse mogelijkheden tot participatie en overleg. Dit wordt ook wel "vormvrije participatie" genoemd. In het kader hiervan is het PHS programmateam van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en ProRail in 2011 gestart met de overleggen per corridor.

Sommige PHS-maatregelen zijn niet Tracéwetplichtig, maar kunnen bijvoorbeeld via gemeentelijke bestemmingsplanprocedures verlopen. Ook in deze procedures is er mogelijkheid tot inspraak voor bewoners en belanghebbenden.

## 5. Hoe gaat PHS om met de geluidsoverlast die de extra personentreinen of goederentreinen kunnen veroorzaken?

Het programma PHS voldoet aan de wettelijke eisen t.a.v. geluid en heeft al rekening gehouden met de nieuwe ontwerpwetgeving over geluid; bij de uitwerking van de plannen wordt ook de huidige wetgeving gebruikt om te bezien welke maatregelen waar nodig zijn. De nieuwe ontwerp wetgeving over geluidhinder ligt ter behandeling bij de Tweede Kamer. De nieuwe wet voorziet in geluidsproductieplafonds. Er kunnen straks alleen meer treinen rijden als de geluidhinder daarvan onder deze plafonds blijft, dus als de treinen stiller worden of als er andere geluidsbeperkende maatregelen worden genomen. Het Rijksbeleid is erop gericht dat goederen- en personentreinen in de periode tot 2020 stiller worden; PHS gaat daar van uit. Aanvullend daarop is in PHS voorzien dat, waar nodig volgens de wettelijke normen, geluidbeperkende maatregelen worden getroffen: plaatsen raildempers of geluidschermen, en gevelisolatie van geluidbelaste woningen.

## 6. Hoe gaat PHS om met de trillingen die de extra goederentreinen mogelijk veroorzaken?

Naar aanleiding van het verzoek van de Tweede Kamer om te komen tot wettelijke normen voor trillingshinder heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu begin 2011 een brief aan de Tweede Kamer gezonden. De technische kennis over (maatregelen tegen) trillingen staat nog in de kinderschoenen. In de brief staat aangeven dat er nog minimaal een jaar nodig is om e.e.a. uit te zoeken en normen te ontwikkelen. De maatregelen voor PHS worden daarom gebaseerd op bestaande methoden en richtlijnen die ook bij andere spoorprojecten zijn gebruikt. De Stichting Bouwresearch heeft streefwaarden ontwikkeld met betrekking tot hinder en schade aan gebouwen als gevolg van trillingen. In PHS is € 50 mln gereserveerd voor de aanpak van eventuele trillingshinder.

## 7. Aan welke wet- en regelgeving houdt PHS zich als het gaat om externe veiligheid?

Voor de externe veiligheid is een wetgeving in voorbereiding, die per spoorlijn een maximaal risicoplafond vastlegt, net zoals dat voor geluidhinder gaat geschieden. Dit "Basisnet spoor" stelt



wettelijke grenzen aan de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving. Het Basisnet spoor wordt in de eerste helft van 2011 aan de Tweede Kamer gestuurd; als de Tweede Kamer ermee instemt kan de wetgeving in de loop van 2012 in werking treden. De grenzen die het Basisnet stelt aan de externe risico's (de risicoplafonds per spoorlijn) zijn uitgangspunt en randvoorwaarde voor PHS. Zo moet de goederenrouting binnen deze grenzen passen. Binnen PHS is € 20 miljoen euro opgenomen voor eventueel te treffen maatregelen. In de uitwerkingsfase zal blijken of en waar welke maatregelen nodig zijn om binnen de risicoplafonds van het Basisnet te blijven.

## 8. Wat zijn de consequenties van meer treinen op de overwegen?

Op het gebied van veiligheid op en rond overwegen bestaan normen waarmee in de plannen van PHS en het investeringsbudget van PHS rekening is gehouden. Voor de dichtligtijd rond overwegen bestaan geen normen: de maximaal toelaatbare dichtligtijd per uur van een overweg is zeer afhankelijk van allerlei lokale factoren en van de specifieke functie van de betreffende overweg. Bij de behandeling van de PHS voorkeursbeslissing heeft de Tweede Kamer nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het beschermen van de lokale bereikbaarheid door aandacht te besteden aan de verwachte dichtligtijd van de overweg.

In de uitwerkingsfase van PHS zal nadere studie naar de veiligheid op overwegen worden gedaan. Ook de lokale bereikbaarheid komt hierbij in beeld. Zo zullen er metingen worden gedaan over de dichtligtijden. Ook zullen ervaringen van proeven in de spoorsector er bij worden betrokken. In het investeringsbudget van PHS is € 100 miljoen euro opgenomen als reservering voor de aanpak van overwegen op PHS corridors.

## 9. Hoe wordt in het vervolg van PHS rekening gehouden met de leefbaarheid?

In PHS is in vroeg stadium geanticipeerd op maatregelen met betrekking tot de leefbaarheid. De maatregelen van PHS voldoen aan de wettelijke vereisten inzake geluid, externe veiligheid en overwegveiligheid. Daarnaast is er een extra budget gereserveerd voor maatregelen om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid in de gebieden langs het spoor geborgd wordt rond overwegen (maximaal € 100 mln) en trillingen (€ maximaal 50 mln).

Tijdens het vervolgproces van PHS zullen de desbetreffende maatregelen verder worden uitgewerkt.

# VERVOLGPROCES PHS

## 1. Hoe ziet het vervolgproces eruit?

Nu de voorkeursbeslissing door het kabinet is genomen en ook de Tweede Kamer zich heeft uitgesproken over PHS, is de planuitwerkingsfase gestart. De planuitwerkingsfase staat in het teken van de uitwerking van de maatregelen op lokaal niveau. Dit zal grotendeels plaatsvinden in tracéwetprocedures en waar nodig MER-procedures.

Voor diverse maatregelen zijn er meerdere varianten en of alternatieven mogelijk. Na een besluitvormingstraject waarin rijk, provincies, gemeenten burgers en belangenorganisaties participeren, volgt een voorkeursvariant. De Minister neemt de uiteindelijke beslissing over de voorkeursvariant die in de Ontwerp Tracé Besluit (OTB) verder technisch wordt uitgewerkt. Dat OTB is vervolgens onderwerp van inspraak. Na verwerking van de reacties uit de inspraak volgt het Tracebesluit (TB), waarna de realisatiefase kan starten. Overigens kan men tegen onderdelen van het Tracébesluit desgewenst nog in beroep gaan bij de Raad van State.

## 2. Wat houdt de PHS planuitwerkingsfase in?

Sinds januari 2011 bevindt PHS zich in de planuitwerkingsfase. In deze fase worden de maatregelen (zowel infrastructuurmaatregelen als overige maatregelen) de komende tijd verder uitgewerkt. Ook worden er op lokale schaal diverse varianten voor maatregelen uitgewerkt, waaruit een voorkeursvariant volgt. Deze voorkeursvariant wordt mee genomen in de verdere planuitwerking. In de planuitwerkingsfase wordt tevens toegewerkt naar het opstellen van een ontwerp tracébesluit (OTB), en, na inspraak op het OTB, een Tracébesluit (TB). Voor het opstellen van de OTB's worden medio 2012 de aanvangsbeslissingen genomen.

## 3. Wat is de rol van gemeenten in PHS?

In het vervolgproces van PHS is een duidelijke rol weggelegd voor de lokale overheden. Zo worden er regionale werkgroepen georganiseerd waaraan gemeenten deelnemen. Ook provincies en stadsregio's zullen aan dit overleg deelnemen. De input van lokale kennis en ervaring wordt gezien als belangrijke meerwaarde in de verdere uitwerking van PHS. Ieder kwartaal zal er een landelijke werkgroep worden georganiseerd, waarin alle regio's vertegenwoordigd zijn.

Met de gemeenten langs de PHS corridors is begin 2011 een eerste gesprek gevoerd over de aanpak van de uitwerkingsfase. Voor eventuele vragen kunt u bij de gemeente terecht of bij ProRail.

## 4. Wat is de rol van burgers en belangenorganisaties in PHS?

Binnen de tracéwetprocedure is er sprake van een bij wet vastgelegde mogelijkheid tot inspraak. Aangezien de voorkeursbeslissing in samenspraak en in overleg met de regio's is vormgegeven, zullen zij ook in de toekomst nauw aangehaakt blijven op de PHS plannen en procedures. Dit middels diverse mogelijkheden tot participatie en overleg. Dit wordt ook wel "vormvrije participatie" genoemd, dus naast de wettelijke inspraak. In het kader hiervan is het PHS programmateam in 2011 gestart met de corridoroverleggen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail hechten grote waarde aan de betrokkenheid van de lokale overheden en organisaties bij de nadere uitwerking van de maatregelen. Via ProRail en de lokale overheden wordt die betrokkenheid georganiseerd.

