



Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	2 maart 2021
Portefeuille(s)	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (40)
Portefeuillehouder(s):	Egbert J. de Vries
Behandeld door	Directie Verkeer en Openbare Ruimte
Onderwerp	Kennisnemen van het tracébesluit Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer (PHS)

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeert het college u over het door de Staatssecretaris van IenW vastgestelde tracébesluit voor het Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer (PHS) Amsterdam Centraal en het antwoord (zie bijlage) daarbij op de door de Gemeente Amsterdam eerder gegeven reactie. Ook nemen wij u mee in de voortgang van het onderzoek ter uitvoering van motie 991 van 10 september 2020 van de leden Vroege en Boutkan om een extern onderzoek te laten verrichten naar cumulatie van geluid en trillingen in het gebied tussen CS en Muiderpoort.

#### **Vastgesteld tracébesluit**

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft het tracébesluit Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer (PHS) Amsterdam Centraal vastgesteld op 14 januari 2021 en bekendgemaakt in de Staatscourant van 27 januari 2021. Met dit programma heeft het kabinet de ambitie uitgesproken om op de drukste trajecten in de Randstad, waaronder Amsterdam, met meer treinen te gaan rijden. Het tracébesluit is onderdeel van het PHS. Bij het besluit is een milieueffectrapport opgesteld.

Het tracébesluit PHS Amsterdam Centraal heeft als doel de capaciteit, kwaliteit en robuustheid van de railinfrastructuur te vergroten, zodat meer treinen kunnen rijden tussen Amsterdam, Utrecht en verder. De hogere frequenties van treinen sluiten aan bij de ambitie van Amsterdam en van de metropoolregio om de bereikbaarheid over het spoor te verbeteren. Het tracébesluit maakt de hiervoor benodigde aanpassingen mogelijk aan het spoor en aan het station. De aanpassingen aan het station bestaan onder meer uit het verlengen en verbreden van perrons en het vernieuwen van de Oosttunnel. Aanpassingen aan het spoor zijn bijvoorbeeld het aanleggen van een vrije kruising ter hoogte van de Dijksgracht, het verwijderen van middenspooren en andere wijzigingen aan sporen, wissels en seinen. Zie <https://www.prorail.nl/projecten/aanpassingen-station-amsterdam-centraal/tracebesluit> voor een beschrijving van PHS en het vastgestelde tracébesluit inclusief bijlagen.

De afgelopen jaren heeft veelvuldig afstemming plaatsgevonden tussen de gemeente Amsterdam en ProRail/IenW over de plannen en onderzoeken. Hierbij is aandacht gevraagd voor de gevolgen voor de leefbaarheid van de omgeving tijdens de werkzaamheden en voor de leefbaarheid van de

omgeving na afronding van de werkzaamheden. Belangrijke formele stappen hierbij waren een, mede namens de stadsdelen, integrale zienswijze in 2016 op de Nota Reikwijdte en Detailniveau en het in 2017 door het College vastgestelde Ruimtelijk Kader PHS, inclusief stedenbouwkundige visie. Ook is in 2020 een bestuurlijke reactie gegeven. Hierbij is door Amsterdam o.a. aandacht gevraagd voor het (niet wettelijke) aspect booggeluid, dat in eerste instantie niet was meegenomen. Dit aspect is alsnog betrokken in de onderzoeken. Ook is voorzien in maatregelen aan het spoor voor booggeluid, met name op het traject tussen Muiderpoortstation en het Lozingskanaal. De bestuurlijke reactie is besproken in de commissie MLW van 25 juni 2020 en de raadsvergadering van 9/10 september 2020. Het Rijk heeft bij vaststelling van het tracébesluit antwoord gegeven op de bestuurlijke reactie van de gemeente, zie bijlage 1 bij deze brief. Hiermee is het formele proces tussen Gemeente en Rijk ten aanzien van het vaststellen van het tracébesluit afgerond.

### **Verantwoordelijkheden en bevoegdheden**

In de brief van wethouder Dijkema van 3 september 2020 bent u geïnformeerd over de bevoegdheden rondom Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dit overzicht is TKN geagendeerd voor de commissie MLW van 29 oktober 2020. Samengevat komt is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk is voor Rijksbesluiten over het totale landelijke PHS en de deelprogramma's daarbinnen zoals PHS Amsterdam Centraal. Het tracébesluit is een voorbeeld van zo'n besluit. Daarnaast is het ministerie verantwoordelijk voor de financiering en is opdrachtgever van ProRail. De gemeente Amsterdam is bevoegd gezag voor verlening van omgevingsvergunningen, uitvoeringsvergunningen, AVP-ontheffingen, het opstellen van bestemmingsplannen en het verlenen van hogere grenswaarden om extra geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde toe te laten op woningen langs het spoor en wegen binnen Amsterdam. Deze zijn bijvoorbeeld verleend bij diverse bestemmingsplannen ten behoeve van de woningbouwopgave van de gemeente.

Tegen het besluit tot vaststellen van het tracébesluit bestaat voor belanghebbenden, die een zienswijze hebben ingediend, de mogelijkheid beroep in te dienen. De gemeente kan geen beroep instellen tegen het besluit, dit op grond van artikel 1.4 Crisis- en herstelwet.

### **Motie cumulatieonderzoek en onderzoek geluid spoorviaduct Kattenburgerstraat**

Ten behoeve van het PHS-programma zijn op alle milieuaspecten door ProRail onderzoeken uitgevoerd in het kader van de Tracéwet procedure. Uit de onderzoek naar geluid en trillingen is gebleken dat in Amsterdam op basis van de geluidswetgeving slechts zeer beperkt geluidmaatregelen nodig zijn. Bij de behandeling in de Raad In de Raad van 9 en 10 september 2020 is motie 991 aangenomen van de leden Vroege en Boutkamp. In de motie zijn zorgen geuit over de PHS ontwikkelingen t.a.v. geluid en trillingen, ook in relatie tot andere (geluid)bronnen in het gebied zoals het wegverkeer, de tram en de Passagiers Terminal Amsterdam (PTS). Gevraagd is om 'een extern onderzoek te laten verrichten naar cumulatie van geluid en trillingen in gebied tussen CS en Muiderpoort en de impact op gezondheid en hinder'. Tevens wordt gevraagd hierin mee te nemen de doelmatigheid van de eerder aangekondigde maatregelen in het algemeen en t.a.v. booggeluid in het bijzonder als gevolg van de geplande ontwikkelingen in kader van het PHS.

Ter uitvoering van de motie is recent een extern onderzoek gestart. Dit onderzoek is gericht op het duiden van de veronderstelde problematiek. Hierbij kunnen mogelijk ook maatregelen worden gezien die relevant en doelmatig zijn in de beperking van hinder, maar waar in de spoorprojecten (vanuit wettelijke regels) geen aandacht voor is. Afhankelijk van de uitkomsten wordt het onderzoek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besproken. Het onderzoek vraagt een langere doorlooptijd dan gevraagd in de motie. Agendering voor de commissie MLW zal kort na het zomerreces mogelijk zijn.

De gemeente laat daarnaast ook extern onderzoek uitvoeren naar de akoestische eigenschappen van het spoorviaduct aan de Kattenburgerstraat. Dit naar aanleiding van klachten van bewoners over hoge geluidsniveaus in de omgeving van dit spoorviaduct. De gemeente wil met het onderzoek nagaan of het mogelijk is om maatregelen te treffen om de geluidsemissie van de brug te verminderen. In juni wordt een terugkoppeling verwacht met de resultaten van dit onderzoek met mogelijke maatregelen om geluidsemissies van de brug te verminderen. De uitkomsten van dit onderzoek worden gelijktijdig met de uitkomsten van het cumulatieonderzoek met de raad gedeeld.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Egbert J. de Vries

Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit

**Bijlage:** Antwoordbrief IenW op reactie Amsterdam bij ontwerp tracébesluit en MER