

Joppe, december 2021

Ontwikkeling spoorgoederenvervoer Oost Nederland

1. Introductie

Door middel van dit memo willen wij de diverse stakeholders informeren over de positie van RONA t.a.v. de ontwikkeling van het goederenvervoer over het spoor (SGV), nu door het Ministerie van I&W het bureau APPM is aangesteld voor de uitwerking van de definitiefase Spoorgoederen corridor Noord Oost Europa 2040. (programma GNOE).

RONA vertegenwoordigt de belangen van de bewoners langs het spoor, specifiek tussen Elst en Oldenzaal. RONA participeert ook in LPOGT, het Landelijk Platform Overlast Goederentreinen.

De ontwikkeling van een visie en besluitvorming is van groot belang. Inmiddels is RONA al bijna 30 jaar actief en tot op heden zijn er maar beperkte maatregelen getroffen om de overlast te beperken.

2. Voornaamste conclusies

Feitelijk gaat het om de discussie over de ontwikkeling van een Noordtak van de Betuweroute. Een discussie rond overlast die al decennia loopt. Het is nu in Q3 daadwerkelijk tijd voor besluitvorming om de gedupeerde bewoners recht te doen. Een nieuwe goederenspoorlijn door de Achterhoek is de voor de hand liggende oplossing. Het is nu zaak dit tracé uit te werken op basis van duidelijke randvoorwaarden op het gebied van geluid, trillingen en externe veiligheidsrisico's wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De politiek zal mogelijk naar een alternatief door Duitsland willen kijken. Duitsland heeft hierbij echter geen belang en het is de vraag of het kies is een dergelijke oplossing voor te stellen voor een Nederlands probleem. Lijkt typisch NIMBY gedrag.

Het faciliteren van het SGV d.m.v. de aanleg van een nieuwe Noordtak en mogelijk een verbetering van de verbinding Wierden-Zwolle maakt de modal shift van weg naar spoor mogelijk. Dat is van groot maatschappelijk belang i.v.m. de energietransitie. Deze investering maakt ook de verdere ontwikkeling van het OV op het bestaande spoor mogelijk. Hoogfrequent OV in de Randstad, maar ook betere en snellere verbindingen met de regio's.

Voor Oost-Nederland is er een aantal issues dat in dit proces aan de orde zal komen:

- Hoogfrequent OV is niet gepland voor Oost-Nederland, behalve Utrecht-Arnhem-Nijmegen
- Niet alleen prioriteit geven aan verbinding Twente – Zwolle, maar ook het intensiveren en verbeteren van de verbinding Twente –Deventer-Amersfoort
- Mogelijkheid intercity Enschede – Arnhem. Deze zou alternatief gebruik kunnen maken van deze nieuwe SGV spoorlijn

Ook deze ontwikkelingen hebben impact op de benutting van het spoor en van mobiliteit in het algemeen, en moeten binnen de randvoorwaarden voor geluid, trillingen en gezondheidsrisico's worden ontwikkeld.

Inmiddels heeft ook de Tweede Kamer druk gezet op het proces d.m.v. de met 148 stemmen aangenomen motie De Groot cs van 4 november 2021!

- gehoord de beraadslaging, constaterende dat de «modal shift»-transitie van goederenvervoer van weg naar spoor een belangrijke bijdrage levert aan de ambitie om de filedruk op wegen te verlagen en ambities op het gebied van duurzaamheid te vergroten;
- overwegende dat het goederenvervoer over het spoor in de Randstad onder druk staat doordat dit concurreert met het personenvervoer over spoor;
- constaterende dat de spoorgoederentafel de ambitie heeft uitgesproken het goederenvervoer over spoor te laten groeien naar 78 miljoen ton in 2040;
- **verzoekt de regering de maatschappelijke en economische meerwaarde van de zogenaamde Noordtak van de Betuweroute te onderzoeken, te bekijken op welke wijze deze gerealiseerd kan worden en de Kamer hierover in Q1-2022 te informeren,**

3. Toekomstbeeld OV 2040

In februari 2019 stelde het Ministerie van I&W de notitie [Contouren van het toekomstbeeld OV 2040](#)

Voor een uitgebreidere samenvatting, zie bijlage 1 van deze nota.

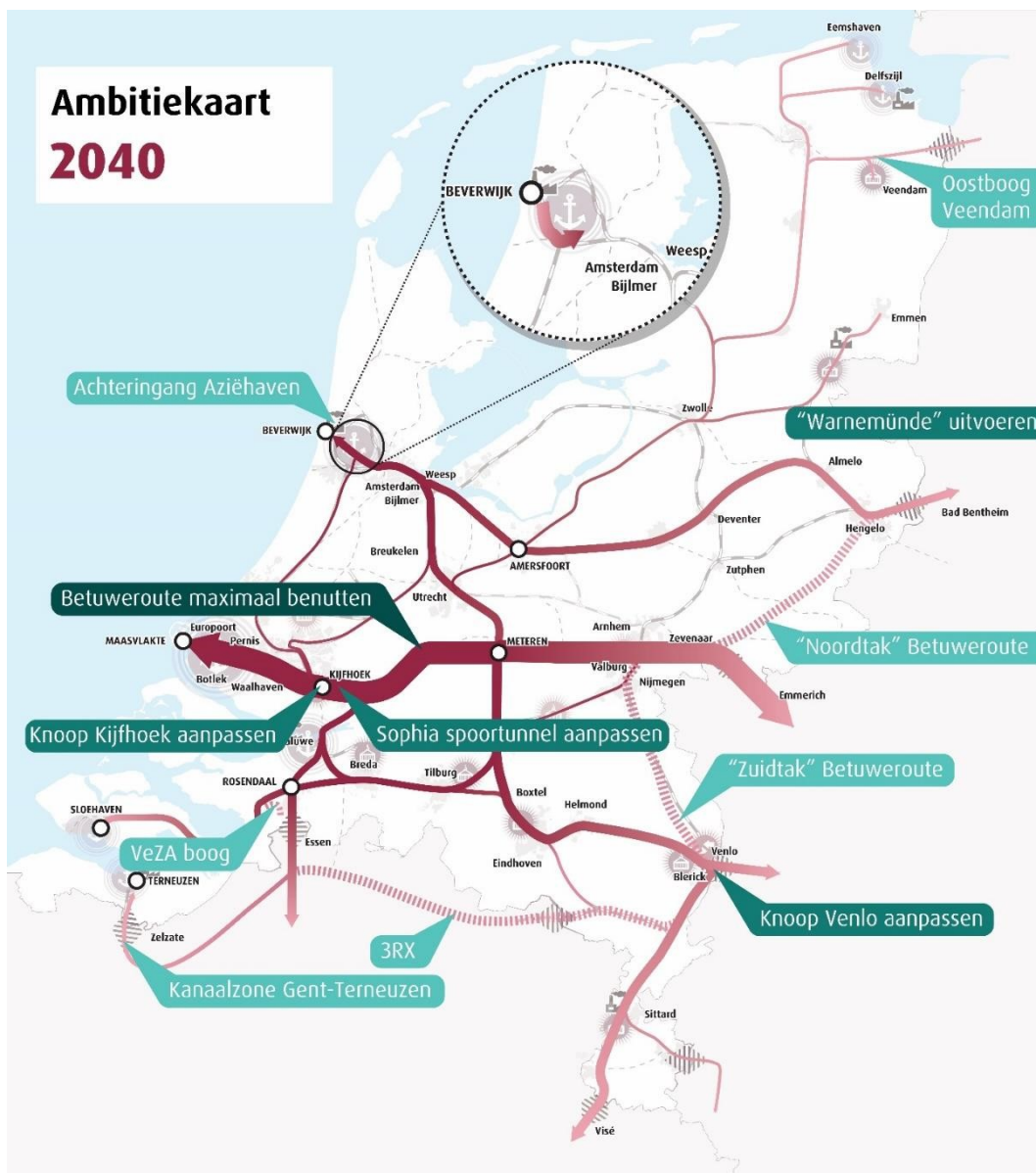
Belangrijkste conclusies:

- Er wordt een groei van het OV verwacht van 30-45% voor 2030/2040.
- Goederenvervoer groeit van 41 miljoen ton naar 54-61 miljoen ton in 2030.
- Stimuleren OV past in klimaatambities.
- Niet alleen investeren in infrastructuur, maar ook beter benutten. Door systeemwijzigingen (bijv. ERTMS) kunnen reizigerstreinen dichter op elkaar rijden en is een hogere bezetting van het spoor mogelijk
- Betere aansluiting op bus, tram en ander lokaal transport.
- Belangrijkste groei in Randstad, Zwolle, Arnhem-Nijmegen en Brabant. Hier inzetten op Hoogfrequent openbaar vervoer
- Concurrerende treinverbindingen van de Randstad naar de landsdelen zoals Groningen, Vlissingen, Maastricht en Hengelo
 - Genoemd wordt IC Enschede Zwolle – Amsterdam. Dit vraagt een opwaardering van de spoorlijn Wierden – Zwolle.
 - IC Enschede – Arnhem. Nieuw tracé?

Naast de verbinding van Schiphol – Amsterdam wordt de routing van het goederenvervoer als het voornaamste knelpunt gezien. Het goederenvervoer past niet (goed) op Hoogfrequent OV tracés en moet daarom veelal uitwijken naar de nacht en omrijden via andere routes met als gevolg extra overlast voor bewoners.

4. Marktvisie Ambitienetwerk Spoorgoederen

Dit rapport werd medio 2020 opgesteld door het bureau APPM. De belangrijkste conclusies zijn te vinden in bijlage 2 van deze nota.



Het is overduidelijk dat de beslissing over de Noordtak van de Betuweroute cruciaal is.

Al eerder verrichtte RONA een studie (zie bijlage in de mail) naar de mogelijke varianten, de kosten van aanpassingen aan bestaande spoorlijnen, en NOX en CO₂ reductie.

Hieruit is duidelijk naar voren gekomen dat de voorkeur moet worden gegeven aan een variant door de Achterhoek, optie langs autoweg N18, de laatst onderzochte studie in opdracht van het ministerie. Helaas is daarbij ook, net als bij de Veluwe rand, IJssel vallei en de Sallandse Heuvelrug, sprake van belasting van natuurgebieden. Maar bij aanleg van nieuw spoor zijn er wel mogelijkheden om belasting te mitigeren.



Bron Pro Rail

Het is ook duidelijk dat ontwikkeling van het OV landelijk sterk beperkt wordt zolang de routing van het goederenvervoer niet is opgelost. Goederentreinen moeten zoveel mogelijk gescheiden worden van hoogfrequent OV. Door goederentreinen 1 km buiten de stedelijke gebieden te houden, blijft de overlast (geluid/trillingen) voor bewoners beperkt, nemen de veiligheidsrisico's sterk af en wordt bouwen langs het spoor mogelijk. Dit was ook aanleiding voor de motie van Tweede Kamer leden Schonis/Ziengs/Amhaouch uit november 2020.

Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 35 570 XII, nr. 62

Uit de recente Joint Fact Finding studie over Trillingen is gebleken dat adequate maatregelen om trillinghinder te beperken, nauwelijks beschikbaar zijn. Beste oplossing is om goederentreinen buiten de bebouwing te houden.

Door het steeds intensiever gebruik van het spoor passen OV en SGV niet meer samen op het spoor. De oplossing de goederentreinen naar de nacht te verschuiven levert extra overlast op, met alle gezondheidsrisico's van dien.

Zie ook [WHO richtlijnen](#) en RIVM rapport [Herhaalmeting Wonen langs het spoor](#).

Wil het goederenvervoer per spoor daadwerkelijk concurreren met de vrachtwagen en de zo gewenste modal shift realiseren, dan is het ook niet realistisch dat het goederenvervoer vooral 's nachts wordt afgewikkeld. Verladings- en de supply chain kunnen alleen uit de voeten met vervoerwijzen die 24/7 hun goederen leveren en dus ook transporteren.

In bijlage 2 zijn de varianten van de GON studie te vinden. Zoals eerder aangegeven, is alleen een nieuwe spoorlijn langs de N18 een echte oplossing.

Het is nu zaak snel tracéstudies te maken. Allereerst moeten hiervoor de randvoorwaarden worden opgesteld waaraan die moeten voldoen.

Bijlage 1. Eindrapportage Landelijke Netwerkuitwerking Spoor 2040, ProRail

5.2 Groei goederenvervoer

Naast personenvervoer is ook goederenvervoer van groot belang voor het economische vestigingsklimaat. De verwachte groei voor personen- en goederenvervoer leiden in de periode 2030-2040 tot conflicten op de drukke delen in het spoornetwerk, waardoor investeringen noodzakelijk zijn. Voor het goederenvervoer zijn richting 2030/2035 maatregelen nodig om te voldoen aan de TEN-T verplichting en maatregelen aan de Sophiatunnel om de capaciteit op de Betuweroute optimaal te kunnen benutten. Het niet realiseren van deze maatregelen kan mogelijk leiden tot knelpunten op de infrastructuur voor

spoorgoederenvervoer. Een keuze over de spoorgoederenrouting vanuit Rotterdam naar Oost- en Noordoost Europa (North Sea - Baltic corridor) is voor de lange termijn van belang voor zowel personen- als goederenvervoer.

5.2.1 TEN-T goederen

Om te voldoen aan op Europees niveau afgesproken TEN-T specificaties zijn maatregelen aan het spoor nodig (o.a. voor het rijden van treinen van 740 m lengte). Het rijden met (langere) treinen van 740m is nodig om de groei van het goederenvervoer te kunnen accommoderen van 42 mio ton in 2016 naar 54 tot 61 mio ton in 2030. Immers, met kortere treinen zijn significant meer treinen nodig om dezelfde lading te vervoeren en daarmee meer benodigde treinpaden voor goederenvervoer. Om te voldoen aan de juridische verplichtingen voortvloeiend uit de verordening is een minimumpakket van maatregelen nodig. De kosten bedragen € 200 – 400 miljoen. Daarenboven kan op de diverse TEN-T corridors geïnvesteerd worden in extra wacht- en buffersporen voor verbetering van de robuustheid van de dienstregeling. De kosten zijn hiervoor op maximaal € 600 mio geschat (conform brief aan Tweede Kamer van 13 november 2019). De fasering is nog nader te bepalen en zal in het vervolg nader onderzocht moeten worden.

5.2.2 Maatregelen Sophiatunnel

De huidige voorschriften m.b.t. het gebruik van de Sophiatunnel maken dat er vanwege tunnelveiligheid een gebruiksbepanking is tot 6 treinen per uur per richting op dit deel van de Betuweroute. Bij verdere groei van het goederenvervoer én door meer goederen via Betuweroute te routeren (via de Zuidwest boog Meteren en routing naar grens Oldenzaal/Bad Bentheim) ontstaat hier een capaciteitsknelpunt. Door het nemen van veiligheidsmaatregelen kan de capaciteit worden verhoogd naar 8 tot 10 treinen per uur per richting (Betuweroute is ontworpen voor 10 treinen per uur) en wordt deze bottleneck opgeheven. Investering in veiligheidsmaatregelen.

5.3 Fundament voor Stedelijk Netwerk Nederland

Uit de analyses blijkt dat er rond 2040 een aantal forse capaciteitsknelpunten ontstaan als er tussen 2030 en 2040 geen aanvullende maatregelen getroffen worden (en de groei van personen- en goederen vervoer zich ontwikkelt conform prognose WLO Hoog). Deze knelpunten bevinden zich ook in deze periode voornamelijk Randstad breed. Voor het oplossen van meerdere van deze knelpunten zijn twee interventies of maatregelen cruciaal gebleken omdat ze op meerdere drukke corridors ruimte bieden:

- 1) het uitbreiden van de capaciteit op de ZWASH corridor (bouwsteen doortrekken Noord Zuid lijn naar Schiphol),
- 2) het routeren van de goederentreinen tussen Rotterdamse haven en grensovergang Bad Bentheim via de Betuweroute (bouwstenen GON Twentekanaal, via Deventer of N18 tracé) in plaats van de huidige route via de Randstad, Gouda – Weesp.

Deze twee interventies zijn apart mogelijk, maar bieden in samenhang met elkaar de meeste groeimogelijkheden. Hieronder worden ze nader toegelicht. Opgemerkt wordt dat deze interventies naar verwachting een zeer lange doorlooptijd kennen. Gelet op deze lange looptijden en bijbehorende complexe procedures is het te allen tijde belangrijk te kijken naar

mogelijke faseringen en dus ook naar maatregelen in eventuele tussenfasen. Dit moet deel uitmaken van vervolgonderzoek.

5.3.1 ZWASH-corridor

Capaciteitsuitbreiding op de ZWASH corridor (Zuidwest Amsterdam Schiphol Hoofddorp) heeft een belangrijke toegevoegde waarde voor het OV in de Amsterdamse regio. Deze capaciteitsuitbreiding is ingevuld met de bouwsteen 'doortrek NZ lijn naar Schiphol'. Daarnaast is deze hoofdinterventie voorwaardelijk voor het kunnen realiseren van een aantal bouwstenen op de corridors die direct of indirect gebruik maken van de sporen in de Schipholtunnel. Dit zijn met name:

- Amsterdam – Utrecht, bouwstenen met hoogfrequente IC's (20-24 IC's)
- OV SAAL, bouwsteen Frequentieverhoging
- Utrecht – Arnhem, frequentieverhoging

Ondanks de maatregelen van robuust netwerk 2030-2035 treden op de corridors Amsterdam – Utrecht, OV SAAL en Utrecht – Arnhem in de periode tot 2040 knelpunten in de vervoercapaciteit op. Het aantal treinen biedt onvoldoende capaciteit om de reizigersstromen te verwerken. Meer treinen zijn noodzakelijk om de reizigersstromen op deze corridors te verwerken. Met name op het traject Utrecht – Arnhem zullen aanvullende infra-uitbreidingen nodig zijn. Op deze corridor zal gekeken moeten worden naar de combinatie met de internationale, nationale en regionale opgaven die hier spelen. Ook andere corridors als HSL Schiphol – Rotterdam en Schiphol – Den Haag maken gebruik maken van de Schipholtunnel. Ook deze zijn voor hun doorontwikkeling afhankelijk van de capaciteit in de Schipholtunnel. De capaciteitsuitbreiding op de ZWASH corridor biedt daarmee een fundament voor verdere doorgroei / schaalsprong op een groot deel van het landelijk spoornetwerk.

5.3.2 Alternatieve routing GON

Het routeren van de goederentreinen tussen Rotterdamse haven en grensovergang Bad Bentheim via de Betuweroute (diverse varianten via Deventer, Twentekanaal of nieuw tracé) biedt invulling om het goederenvervoer van de Rotterdamse haven en Roosendaal (Zeeuwse en Belgische havens) naar Bentheim te faciliteren. De varianten verschillen in capaciteit, kostenefficiëntie en omgevingshinder. Daarentegen biedt de bestaande route via de Randstad, Gouda – Weesp, onvoldoende capaciteit voor de ontwikkeling van het reizigers- en het goederenvervoer. Met de maatregelen voor het robuust netwerk 2030-2035 wordt de spoorcapaciteit maximaal benut. Deze hoofdinterventie is noodzakelijk om op de corridor Utrecht – Amsterdam (met doorloop naar Arnhem en Den Bosch) en OV SAAL voldoende capaciteit te bieden om de reizigersstromen te verwerken. De volgende bouwstenen zijn:

- Utrecht – Amsterdam: hoogfrequente IC's (20-24 IC's)
- OV SAAL: frequentieverhoging.

Daarnaast biedt deze hoofdinterventie ruimte voor de ontwikkeling van het reizigersvervoer op meerdere corridors. De volgende bouwstenen zijn ook afhankelijk van de goederenrouting naar Bentheim via de Betuweroute:

- Citysprinter Oude Lijn
- Rotterdam – Utrecht, meer treinen

- Den Haag – Utrecht, meer treinen
- IC Arnhem – Enschede (indien GON via Twentekanaal)

Een aantal van bovengenoemde bouwstenen is afhankelijk van beide hoofdinterventies. Deze bouwstenen kunnen pas worden geëffectueerd als zowel van de capaciteitsuitbreiding op de ZWASH corridor als ook de goederenrouting naar Bentheim via de Betuweroute zijn gerealiseerd.



Bron RailGood

Bijlage 2. Belangrijkste conclusies rapport Marktvisie Ambitienetwerk Spoorgoederen

Sector verantwoordelijk voor bijna 9% van BBP

De toegevoegde waarde van de sector transport en logistiek is in 2019 € 65 miljard en de bijdrage aan de werkgelegenheid is ongeveer 673.000 arbeidsplaatsen. Nederland verzorgt met 0,25% van de wereldbevolking 3,7% van de totale wereldhandel. Het Nederlandse bedrijfsleven heeft mede dankzij ons sterke logistieke systeem een goede uitgangspositie om in Europa en mondiaal een belangrijke rol te blijven spelen.

Aandeel spoorgoederen in modal split stijgt

Het aandeel spoorgoederen in totaal vervoerd ladinggewicht is gestaag gestegen van 2,5% in 1999 naar 3,4-3,8% na 2015. Spoorgoederenvervoer is met name sterk op grotere stromen over middellange afstand naar (eind)bestemmingen die niet direct aan water liggen en is een back-up en aanvullende modaliteit voor binnenvaart bij laag- en hoogwater.

Vervoerd ladinggewicht stijgt sinds 1990

Sinds 1990 groeit het vervoerd ladinggewicht van 18 miljoen ton naar 42,5 miljoen ton. Deze groei zat vooral in de jaren tot 2008 waarna sprake is van een terugval gevolgd door groei. Het internationale spoorgoederenvervoer groeit. Het binnenlandse spoorgoederenvervoer krimpt met 40 procent. Het aandeel binnenlands vervoer op het totaal daalt van 27% naar 7%.

Afvoer veel belangrijker dan aan- en doorvoer

Voor het internationale spoorgoederenvervoer was in de begin jaren negentig de verhouding tussen aan-, af- en doorvoer: 40%, 59% en 1%. Afvoer kent nu een groter aandeel evenals de doorvoer. Het aandeel aanvoer is fors gedaald. De verhouding tussen aan-, af- en doorvoer is nu: 25%, 65% en 10%.

Sterk groeiende Chinese invloed

Het mondiale economische zwaartepunt verschuift richting Azië. Binnen de ontwikkeling van Azië is China dominant. China doet een reeks van strategische, geopolitieke investeringen, die de connectiviteit zowel over land als over zee verbetert. Belangrijk is de nieuwe zijderoute over het spoor.

De invloed van Chinese bedrijven op de Europese transportstromen groeit door overnames en forse investeringen in bedrijven in transport en logistiek en in havens.

Verschuiving economisch zwaartepunt, grootste economische groei in Oost-Europa

De Oost-Europese landen laten hoge economische groeicijfers zien. De welvaart neemt daar toe en de interne afzetmarkt wordt groter. Het economisch zwaartepunt binnen Europa verschuift naar het oosten. In Oost-Europa worden meerdere spoorprojecten uitgerold speciaal voor goederenvervoer. Grote verladers kiezen soms al niet meer voor Nederland en Duisburg voor vestiging van hun Europees Distributie Centrum, maar voor een locatie oostelijker. Gevolg is dat deze maritieme lading via andere Oost-Europese havens (zoals Gdansk en Koper) gaat en dat Rotterdam relatief minder snel groeit.

TEN-T, belang North Sea - Baltic corridor groeit

Door al deze ontwikkelingen neemt het belang van de naar het oosten gerichte TEN-T corridors toe. De potentie voor goederenvervoer van en naar Nederland is redelijk groot. Het totale tonnage is momenteel laag vergeleken met de Rhine-Alpine corridor, maar groeit door economische ontwikkeling en doordat bedrijfskritische productieprocessen terugkeren van Azië naar Midden- en Oost-Europa. Het merendeel van de huidige lading gaat over de weg. Er liggen hier kansen voor groei van het spoorgoederenvervoer.

Groei short sea

Dit betreft ladingvervoer over zee tussen Europese landen. Vanuit Nederlandse havens zijn er wel 200 havenbestemmingen bereikbaar. Groei van de continentale transportstromen leidt ook tot groei van short sea naar bijvoorbeeld de UK en Scandinavië. Daarvan profiteren onze zeehavens. Short sea - spoorketens zijn sterk in opkomst in de Nederlandse havens.

Goederenvervoer over spoor op alle fronten het meest duurzaam en meest veilig

Goederenvervoer over het spoor is goed voor klimaat en milieu. Per tonkilometer geeft het de minste uitstoot in CO₂, NO₂ en fijnstof. De waardes voor spoorgoederenvervoer zijn vele malen lager dan voor wegtransport en binnenschip. Het vliegtuig is uiteraard nog vele malen ongunstiger in deze vergelijking. Dit geeft het spoorgoederenvervoer een gunstige uitgangspositie in het doorvoeren van beleid op gebied van energietransitie. Daarnaast is spoorgoederenvervoer veilig en ruimte-efficiënt.

Spoor is met afstand de meest veilige manier voor het vervoeren van goederen en reizigers. Het is dan ook geen toeval dat bedrijven die gevaarlijke stoffen vervoeren, een sterke voorkeur hebben voor vervoer per spoor. De veiligheid van spoorvervoer is vooral zo hoog omdat het spoorstelsel grotendeels geautomatiseerd is en het menselijk handelen tot een minimum beperkt wordt.

Van benzine naar gassen, biofuels en waterstof

Ook in de ladingstromen zal de energietransitie doorwerken. Onze zeehavens bereiden zich voor op een verschuiving van benzine naar biofuels en waterstof en van waterstof afgeleide synthetische brandstoffen. Ladingstromen zullen navenant wijzigen.

Groei circulair economie

De groei van de circulaire economie zal eveneens zorgen voor een verandering in ladingstromen. Met name de havens van Amsterdam en Groningen zetten in op een toenemende rol op het gebied van circulariteit

Modal shift

Klimaatverandering, het klimaatakkoord en de EU Green deal leiden allen tot een modal shift ten faveure van in ieder geval spoorgoederenvervoer. Als overheden hierop stevig inzetten, kan dat tot een verdere groei van het spoorgoederenvervoer leiden dan nu is geprognosticeerd.

Ook havens in ons omringende landen zetten op een modal shift naar spoor en binnenvaart.

Toekomstige knelpunten 2040 (WLO hoog)

ProRail heeft in 2017 een deelstudie 'Spoor' naar de marktontwikkeling tot 2030 en 2040 uitgevoerd voor het reizigers- en goederenvervoer per spoor. Daarin is gekeken of er in 2030 en 2040 vervoerknelpunten ontstaan. Voor het spoorgoederenvervoer signaleert men in 2040 de volgende capaciteitsknelpunten:

- Utrecht – Bijlmer – Weesp – Amersfoort – Oldenzaal – grensovergang Bad Bentheim
- Zevenaar (grens) – Emmerich - Oberhausen. Het maximale aantal van 192 goederentreinen wordt in voor 2040 overschreden
- Venlo – Kaldenkirchen

Ook zijn er capaciteitsknelpunten (voorzien) bij de knooppunten Kijfhoek en Venlo alsmede op een aantal emplacementen in met name de Rotterdamse haven waar al 50 jaar of meer niet meer in is geïnvesteerd (o.a. Botlek en Waalhaven). Verder is de Sophiaspoortunnel (tunnelregime) op de Betuweroute een knelpunt.

Naast de beschreven capaciteitsknelpunten verwacht de spoorgoederensector aanvullende knelpunten vanwege de reizigersambities op de trajecten Amsterdam – Utrecht, Elst – Deventer en Roermond – Venlo.

Alle achterlandspoorlijnen van havens, industrie, handel en terminals waar ATB NG is geïnstalleerd in het spoor zijn een knelpunt. Daar dient een courant interoperabel beveiligingssysteem te worden aangelegd om een concurrerende en vrij toegankelijke spoorweginfrastructuur te realiseren. Deze spoorlijnen moeten tevens worden voorzien van bovenleiding (25 kV).

Spoorgoederen

Knelpunten

- Capaciteit: Samenloop personen - goederen
- Capaciteit goederen 2040 (w.o.l.m.g.)
- Aanvullende knelpunten Spoorgoederensector
- Knooppunt knelpunt
- Knelpunt Sophiatunnel





Bron ProRail

Basisnet

Goederenvervoer per spoor bestaat voor circa 10% uit gevaarlijke stoffen.

Ongeveer 2% van alle gevaarlijke stoffen gaat via het spoor.

Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Spoorgoederenvervoer is één van de veiligste manieren voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Om een goede balans te vinden tussen de veiligheid op en rond het spoor, het economisch belang van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de mogelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen nabij het spoor is de wet Basisnet ontwikkeld. Deze wet geldt voor vervoer van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor. In Nederland nemen we daarmee extra veiligheidsmaatregelen bovenop de al bestaande Europese wet- en regelgeving. Het Basisnet moet het mogelijk maken dat ook in de toekomst gevaarlijke stoffen op een veilige manier per spoor kunnen worden vervoerd en mensen veilig kunnen wonen en werken langs het spoor.

Bij de totstandkoming en inwerkingtreding van het Basisnet in 2015 is er door het Rijk van uitgegaan dat, om mogelijke overschrijding van risicoplafonds te voorkomen, het vervoer via andere routes gestuurd kon worden. Bij voorkeur via de Betuweroute. Om daarmee te voorkomen dat vervoer van

gevaarlijke stoffen in stedelijke gebieden tot hoge groepsrisico's zou leiden. Dit heeft om verschillende redenen niet goed uitpakkt. Bijvoorbeeld omdat herkomst- of bestemmingslocaties niet via de Betuweroute te bereiken zijn, door ontwikkelingen in de markt zelf, of omdat door werkzaamheden aan een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen de Betuweroute niet volledig beschikbaar is. Welke route treinen met gevaarlijke stoffen van en naar Duitsland nemen, moet bovendien afgestemd worden met de Duitse beheerder van de spoorinfrastructuur. Deze heeft niet altijd de Betuweroute als voorkeursroute.

Ook zijn in Nederland niet alle spoorbeveiligingssystemen geschikt voor alle locomotieven.

De Rijksoverheid stimuleert voor gevaarlijke stoffen het gebruik van de Betuweroute omdat een groot deel van de route niet in bebouwd gebied ligt.

De Rijksoverheid wil dat het vervoer van gevaarlijke stoffen voldoet aan de regels. Het Rijk is in gesprek met lokale overheden, industrie en de vervoerssector over de knelpunten die er zijn op het spoor en de oplossingen die nodig zijn

Overschrijding risicoplafonds

Jaarlijks staat in het "verslag over de werking van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen" waar risicoplafonds worden overschreden. Overigens is de veiligheidsnorm voor de dichtbijgelegen woningen niet overschreden. Er staan geen woningen op plaatsen binnen de zone waar het risico op overlijden als gevolg van een ongeluk met een goederentreinen met gevaarlijke stoffen groter is dan 1 op een miljoen per jaar. Hieronder staan de plekken met overschrijdingen in 2018:

- Roosendaal – Breda – Eindhoven – Venlo grens
- Eindhoven – Roermond
- Lage Zwaluwe – Breda
- Woerden/Hilversum – Utrecht – Arnhem – Zevenaar grens
- Utrecht – Amersfoort – Deventer – Hengelo
- Zutphen – Deventer

Stedelijke ontwikkelingen zijn als gevolg van het rijden van treinen niet onmogelijk, maar kunnen wel voor wisselende beperkingen zorgen.

Geluid en basisnet leggen beperkingen op

Een belangrijke basis voor de ruimtelijke afweging in het kader van het aspect geluid is de Wet geluidhinder. Deze wet biedt geluidgevoelige functies (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van onder andere spoorweglawaai door middel van zonering. De wet regelt ook het daarbij horende normenstelsel. Bij spoorweglawaai is de breedte van de zone onder andere afhankelijk van het aantal sporen en de verkeersintensiteit. In de Regeling Zonekaart spoorwegen is per spoortraject de zonebreedte vastgesteld. Deze zonebreedte varieert van 100 tot maximaal 1300 meter.

200 m zones basisnet spoor, weg en water

In een zone van 200 meter van het hart van het spoor zijn/worden plannen voor ontwikkeling aangepast vanwege veiligheid.

“Als een bestemmingsplan of omgevingsvergunning betrekking heeft op een gebied binnen 200 meter van een transportroute, moet in het besluit tenminste worden ingegaan op de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Daarnaast kan het nodig zijn om in te gaan op:

- a. de dichtheid van personen*
- b. het groepsrisico*
- c. de maatregelen ter beperking van het groepsrisico*
- d. de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico.”*

Beperkingen voor stedelijke ontwikkelingen

Beperkingen in de stedelijke ontwikkeling speelt o.a. in de volgende steden:

- Brabantse steden tussen Breda en Venlo
- 's-Hertogenbosch (na ingebruikname zuidwestboog bij Meteren)
- Steden aan de IJssellijn tussen Arnhem – Deventer
- Rotterdam (langs oude lijn en lijn naar Gouda)

Noordtak Betuweroute: must have

Standpunt van de sector is dat het realiseren van een nieuw tracé voor Goederen Oost Nederland een must have is omdat dat dé oplossing is voor meerdere knelpunten.

Van de vier varianten voor Goederen Oost Nederland heeft de sector de voorkeur voor die via een nieuwe spoorlijn langs de A18 en N18: de ‘Noordtak’. Dit vanwege de voordelen t.o.v. de nadelen van andere varianten. Hiermee wordt het vervoer maximaal om de steden aan de IJssel en in Twente geleid. Een route op Duits grondgebied is geen realistische optie. Bij het uitwerken van de plannen voor een ‘Noordtak’ moeten alle partijen samen zoeken naar de oplossing die ‘netto leidt tot de meeste overlastreductie’.

De ‘Noordtak’ maakt wensen voor het reizigersvervoer mogelijk:

- Hoogfrequent tussen Den Haag/Rotterdam/Leiden en Utrecht
- S-baan ambities voor de lijn Den Haag – Rotterdam – Dordrecht
- Versnelling van de verbinding van de Randstad naar Twente/Berlijn
- Uitbreiding sprinters in de regio Arnhem/Nijmegen

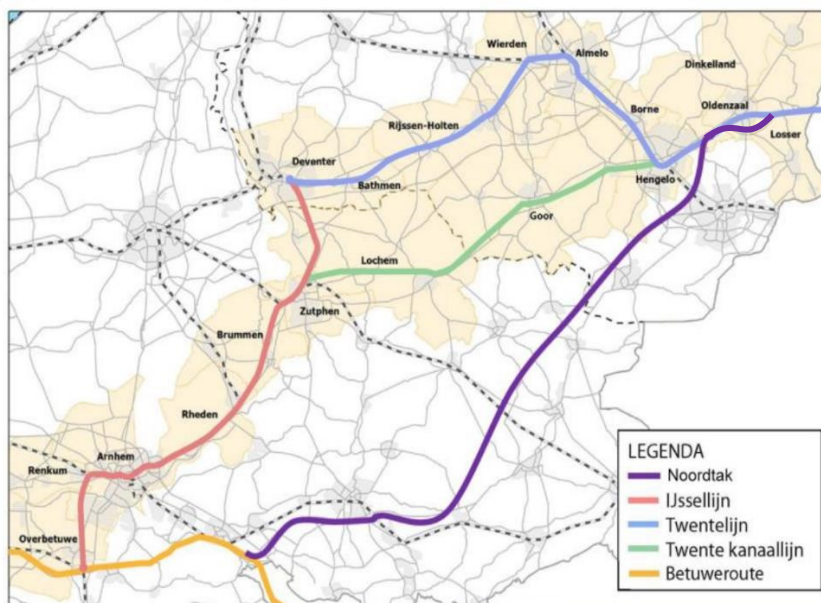
Daarnaast heeft het voordelen voor het spoorgoederenvervoer zelf:

- Door voldoende aansluitende capaciteit in Nederland op de Betuweroute is er groei ruimte voor het spoorgoederenvervoer dat ongehinderd door personenvervoer op het Nederlandse net vlot en kostenefficiënt kan doorstromen met kortere rijtijden en minder energieverbruik
- Leidt tot een betere spreiding van treinen over de drie belangrijke grensovergangen met Duitsland, hetgeen een structureel goede aansluiting voor het goederenvervoer geeft op het Duitse spoorwegennet en een flexibeler gebruik van het Nederlandse spoornet mogelijk maakt.
- Voorkomt noodgedwongen omrijden van/naar Zuidwest-Nederland (inclusief de Rotterdamse haven) via Breukelen en Weesp en vermijdt non-commerciële stops omdat goederentreinen aan de kant worden genomen om reizigerstreinen te laten passeren.

Niet in de laatste plaats hebben veel steden en dorpen langs de bestaande routes waar nu of in de toekomst goederentreinen (zouden) rijden voordelen doordat de omgevingseffecten substantieel afnemen. Het gaat dan om plaatsen aan de lijn via Rotterdam – Gouda – Breukelen – Weesp – Amersfoort – Apeldoorn – Deventer respectievelijk Geldermalsen – Utrecht (– Breukelen – Weesp) – Amersfoort – Apeldoorn – Deventer, langs de lijn van Arnhem tot en met Deventer en Hengelo. De sector heeft in dit verband ook voorkeur voor een tracé om Oldenzaal heen (evt. bundelen aan de A1, aanpassing op kaart).



Bijlage I Tracé



Beoordeling onderzoeksvarianten Goederen Oost Nederland in TBOV

GON via Twentekanaal

- Capaciteit goederen: 2 paden/u is voldoende (toekomstvastheid: begrensd tot max 2 paden)
- Kwaliteitsverbetering kortere transporttijden (ca 60 min korter dan route Weesp)
 - Exploitatiekosten: besparing t.o.v. route Weesp of Deventer (minder km's, minder tijd)
 - Omgevingshinder (geluid, trillingen, basisnet, overwegen): traject Elst – Hengelo

GON via kopmaken Deventer

- Capaciteit goederen: 2 paden/u is voldoende. (toekomstvastheid: begrensd tot max 2 paden)
- Kwaliteitsverbetering: langere transporttijd a.g.v. kopmaken i.v.m. Twentekanaal, transporttijd vergelijkbaar met route via Weesp
- Exploitatiekosten: extra rangeerkosten a.g.v. kopmaken, mogelijk extra kosten a.g.v. meer composities
- Omgevingshinder (geluid, trillingen, basisnet, overwegen): traject Elst – Deventer (x2!) – Hengelo)

GON via nieuwe boog Deventer

- Capaciteit goederen: 2 paden/u is voldoende. (toekomstvastheid: begrensd tot max 2 paden)
- Kwaliteitsverbetering: kortere transporttijd vergeleken met route Weesp (schatting half uur korter)
- Exploitatiekosten: besparing a.g.v. kortere transporttijd
- Omgevingshinder (geluid, trillingen, basisnet, overwegen): traject Elst – Deventer – Hengelo

GON via nieuwe spoorlijn N18 (Noordtak)

- Capaciteit: 2 paden/u. Toekomstvast voor meer groei van goederenvervoer, > dan 2 paden/uur.
- Kwaliteitsverbetering: kortere transporttijden (ruim 60 min korter dan via Weesp) en meer flexibiliteit en robuustheid (goederenlijn onafhankelijk van gemengd reizigersnetwerk. Ook meer bijstuurroutes)
- Exploitatiekosten: besparing a.g.v. kortere transporttijden, verminderen multi-courantie
- Omgevingshinder: Minder hinder omdat nieuwe lijn door gebied gaat met minder omwonenden

Bron: ProRail in kader van netwerkuitwerking TBOV

Leendert Stutvoet RONA voorzitter

www.rona-info.nl

Aangesloten bij Landelijk Platform Overlast Goederen Treinen LPOGT www.lpogt.nl