

Korte termijn: inzet op vier thema's

Daarbij moet één belangrijke aantekening worden gemaakt: de ambities in het Toekomstbeeld OV2040 zijn geduldig, maar de urgentie speelt nu, in 2020. De inwoners van Zuid-Nederland kunnen geen twintig jaar wachten om tot een oplossing te komen. Provincies en gemeenten waarderen dan ook de bereidheid van de staatssecretaris om gezamenlijk de puzzel te leggen en verder te spreken over de specifieke knelpunten op de spoorroutes. Wij pakken de handschoen op om samen te komen tot een integraal maatregelenpakket waarin de verschillende opgaven zoals het binnenstedelijk bouwen en de ambities van het spoorgoederenvervoer worden ondersteund. Daarbij wordt rekening gehouden met het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer, zoals dat is afgesproken tussen het ministerie en de spoorsector.

Daarbij nemen ook wij zelf nadrukkelijk onze verantwoordelijkheid.

Voor de korte termijn zien wij inzet op de volgende vier thema's als noodzakelijk:

- De basis op orde krijgen. Hieronder verstaan wij de kwaliteit van het bestaande netwerk verbeteren, en het uitvoeren van bestaande afspraken.
- Het slim routeren van de belangrijkste stromen met gevaarlijke stoffen en het continueren van het ammoniakconvenant Chemelot om de risico's verantwoord te houden. Zo wordt ook de Betuweroute maximaal benut.
- Maatregelen die de leefbaarheid in de breedte ondersteunen zoals het beperken van spoorse doorsnijdingen, trillingen, geluid en het bevorderen van zelfredzaamheid van omwonenden bij incidenten.
- Slimme inzet van ERTMS en ruimtelijke maatregelen. Onderzoek naar innovatieve mogelijkheden voor het verbeteren van de infrastructuur.

Langere termijn: Goederenruit en modal shift

De oplossingen voor de korte termijn zijn niet voldoende voor een duurzaam evenwicht. De ontwikkelingen zijn daarvoor te omvangrijk. Verdergaande ruimtelijke en economische groei gaan leiden tot verstoring van het evenwicht. Het is daarom van belang dat de stedelijke ontwikkeling en het goederenvervoer meer worden ontkoppeld en dat productie en gebruik van grondstoffen dicht bij elkaar worden gebracht. Op de lange termijn is de hoeveelheid goederentreinen door woonkernen onhoudbaar en daarom het voorstel voor de volgende inzet:



Goederenruit

Wij zien een goederenruit in Zuid-Nederland, onderdeel van het Europese TEN-T-netwerk van multimodale goederencorridors, als een duurzame oplossing voor de langere termijn. Deze bestaat uit de Betuweroute, een spoorverbinding Rotterdam-België, een zuidtak van de Betuweroute en een spoorverbinding Antwerpen-zuidelijk Ruhrgebied.

Deze ruit ontlast niet alleen de woongebieden, maar biedt ook mogelijkheden voor het optimaliseren van overslagpunten.



Wanneer het doorgaande vervoer van de ruit gebruikmaakt, ontstaat er binnen de ruit meer vervoersruimte voor personen- en goederenvervoer van en naar Zuid-Nederland.



Modal shift

Buisleidingen en binnenvaart bieden een duurzame wijze van transport. We dienen te anticiperen op deze en andere mogelijkheden om de modal shift (verandering van vervoerwijze) te beïnvloeden. Wij voelen ons hierin gesteund door de Goederenvervoeragenda van de staatssecretaris, waarin de ambitie wordt verwoord om de vervoersnetwerken in onderlinge samenhang te ontwikkelen. Op deze manier creëren we ruimte om meer personenvervoer per spoor te accommoderen, terwijl de economische doelstellingen op een duurzame manier worden geborgd. Zo blijft het tevens goed wonen, werken en recreëren voor de inwoners van Zuid-Nederland, niet alleen in 2020, maar ook in 2040.



BASISNET IN BALANS: VEILIG EN TOEKOMSTBESTENDIG GOEDERENSPOOR IN ZUID-NEDERLAND

Goederenruit en modal shift randvoorwaarden

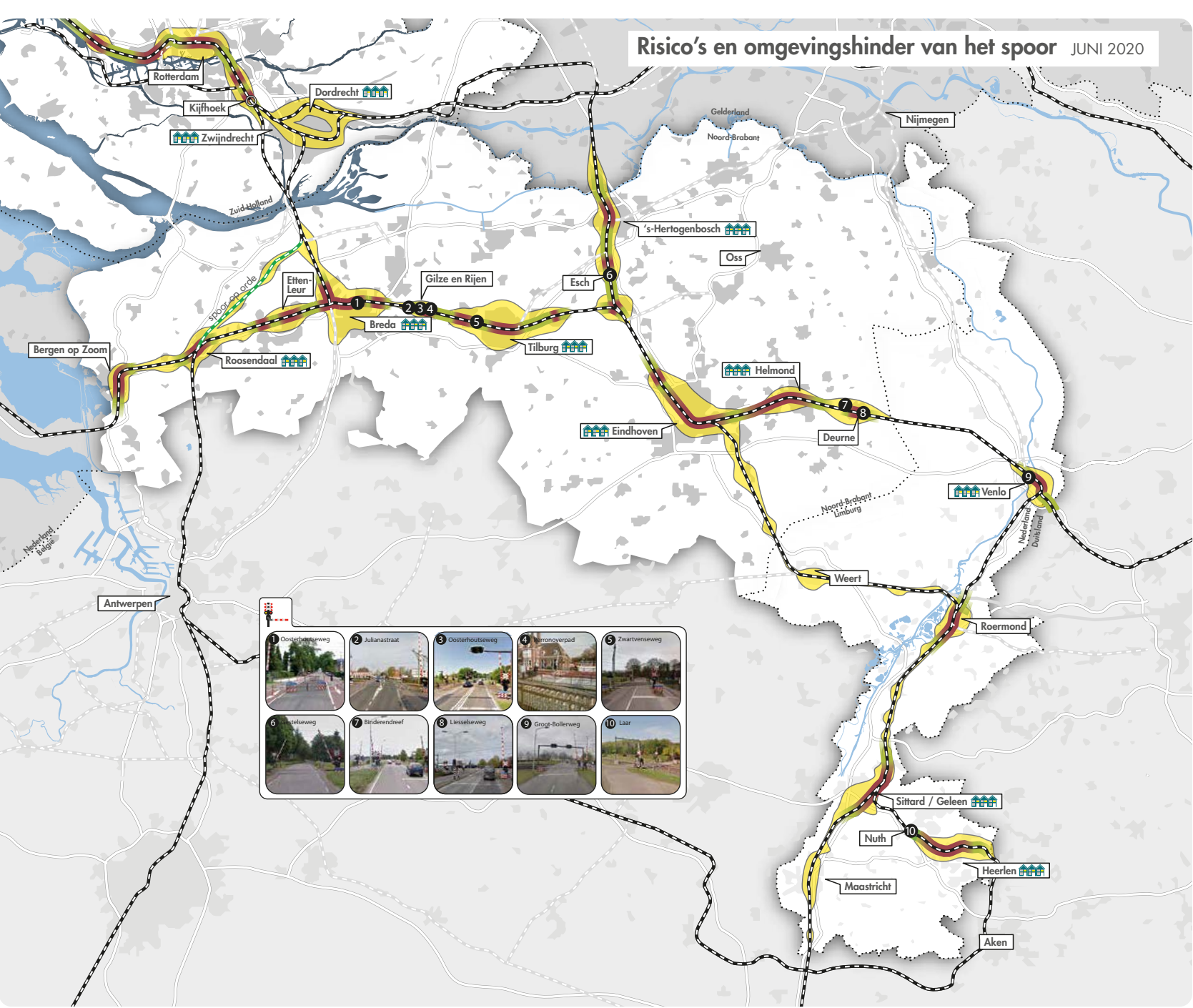


Verstedelijking, bijna 50% groei en Duitsland

Goederenvervoer per spoor is belangrijk voor onze landelijke en regionale economie, maar op de lange termijn is het aantal goederentreinen door woonkernen in Zuid-Nederland onhoudbaar. De verstedelijkingsopgave, de verwachte sterke groei van het goederenvervoer en ontbrekende railinfrastructuur hebben het komende decennium verstrekkende gevolgen voor de steden en dorpen langs het spoor in Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg. Tegelijkertijd onderschrijven provincies en gemeenten het belang van verantwoorde groei van deze relatief schone en veilige manier van vervoer. Al deze goederen over de weg is geen optie. Het is een gezamenlijke opgave van Rijk, vervoerders, ProRail en de regio om de groei zodanig te accommoderen, dat inwoners op een veilige en leefbare manier langs het spoor kunnen wonen, werken en verblijven. Dit vergt een zorgvuldige balans tussen ruimte, vervoer, veiligheid, hinder en economische belangen. Zuid-Nederland wil dan ook met de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat tot een gezamenlijk maatregelenpakket komen en doet een oproep aan haar om te reageren op onderstaande voorstellen.

Nederland staat voor een grote verstedelijkingsopgave, dat geldt zeker ook voor Zuid-Nederland. Over de realisatie zijn en worden door Rijk en regio's afspraken gemaakt op basis van het ontwerp van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Een groot deel van de woningbouwopgave dient generaliseerd te worden binnen de bestaande contouren van steden en dorpen. Dit betekent dat deze in belangrijke mate in de spoorzones gerealiseerd moet worden en deels al verwezenlijkt is. Het gaat in de periode tot 2030 om vele tienduizenden extra te bouwen woningen in de steden aan de Brabantroute en de westelijke flank van de zogenoemde Goederenruit.

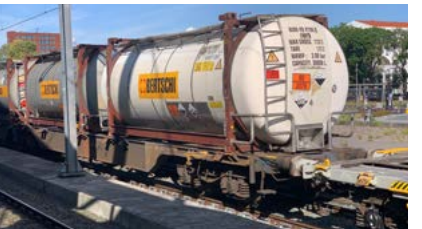
De grote verstedelijkingsopgave leidt de komende jaren – naast de autonome groei – tot grote toename van de vraag naar personenvervoer per spoor. Door de hoge bezetting van het spoor in Zuid-Nederland door goederentreinen is een substantiële uitbreiding van personenvervoer over het (bestaand) spoor vrijwel uitgesloten. Daarmee staat ook de personenmobiliteit per spoor onder



grote druk, terwijl wij deze duurzame manier van mobiliteit juist willen stimuleren.



Dit komt bovenop de verwachte forse groei van het spoorgoederenvervoer: van 41 miljoen ton nu naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030. De urgentie om tot een duurzame oplossing te komen is dan ook groot. Te meer omdat de druk op de Brabantroute groot is vanwege het feit dat er nog lange tijd omleidingen via deze route zullen blijven door de bouw van een derde spoor Betuweroute in Duitsland. En zelfs na gereed komen van het spoor in Duitsland zullen veel treinen naar Midden- en Zuid-Duitsland, Zwitserland en Italië via de grensovergang Venlo worden afgewikkeld.



Toekomstbeeld OV2040 geduldig, maar urgentie nu in 2020

Wij ondersteunen daarom de volgende ambities zoals geformuleerd in het Toekomstbeeld OV2040 als een goede stap op weg naar een duurzame oplossing:

- “Richting 2040 streven we naar verdere ontlasting van het binnenstedelijk gebied door maximaal sturen van het goederenvervoer via de Betuweroute. We kijken breed naar de alternatieven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen via water en buisleidingen. Daarmee bieden we meer ruimte voor binnenstedelijke woningbouw en optimale benutting van het spoornetwerk.
- Bij de voorziene groei in het OV en op het spoor willen we de impact op de omgeving minimaal gelijk houden en waar mogelijk verder verminderen. Ook het veiligheidsniveau willen we minimaal gelijk houden, waarbij het gaat om alle soorten veiligheid: spoor-, transfer-, verkeers-, externe en sociale veiligheid en cybersecurity.
- We werken aan een robuust systeem (Basisnet) voor het spoor waarbij veiligheid van omwonenden, het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkeling in balans zijn.”