



Aan de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw Heijnen
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Nederland

Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL)
Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl

In afschrift:
Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat
De Heer Harbers
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Contact
E info@ofl.nl
Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/329873

Datum 30 november 2023
Betreft OFL Platform Spoorgoederenvervoer en
Leefomgeving

Geachte mevrouw,

Het OFL Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving, dat op uw initiatief is ingericht, heeft in de eerste gesprekken op 22 september 2023 en 14 november 2023 het werkveld verkend. De leden van het Platform zijn afkomstig van de omwonenden organisaties, de meest betrokken DG-en bij het Rijk, private partijen in het vervoer, de logistiek en de havens, de medeoverheden en ProRail.

De leden overleggen op basis van gelijkwaardigheid. Ik informeer u over de conclusies die ik als voorzitter in het overleg trek en doe u aanbevelingen op basis van het overleg. Op basis van de verkennende gesprekken in aanloop naar het Platform en de eerste zittingen van het Platform wil ik graag mijn bijdrage leveren aan de Kamerbrief die u voornemens bent voor eind 2023 te versturen. De inhoud van deze brief weerspiegelt niet meer dan wat ik in deze eerste fase van het Platform heb opgehaald.

De naam van het OFL Platform geeft aan dat wij overleggen in het besef dat de noodzaak groeit om de kwaliteit van de leefomgeving in balans te brengen en te houden met het spoorgoederenvervoer. De verwachting dat het spoorgoederenvervoer, in deze tijd van grote transitie waaronder de klimaat- en energietransitie, significant zal groeien deel ik. Uw inzet om de groei van het spoorgoederenvervoer mogelijk te maken en bij te dragen aan het modal shift beleid wordt in het Platform gedeeld.

In deze brief richt ik mij op elementen die van belang zijn voor de verbinding van de leefomgeving met het spoorgoederenvervoer. Vervolgens wil ik een toekomstbeeld schetsen en aangeven welke richting gekozen kan worden om dat toekomstbeeld binnen handbereik te krijgen. De maatregelen die voor de korte en middellange termijn zijn aangegeven hebben tot doel de hinder voor omwonenden te verminderen in de periode totdat een structurele oplossing is gerealiseerd. De maatregelen op korte en middellange termijn zijn dan ook uitdrukkelijk geen alternatief voor de benadering zoals in het toekomstbeeld aangegeven.

Ons kenmerk

IENW/BSK-2023/329873

Datum

30 november 2023

De verbinding van de leefomgeving met het spoorgoederenvervoer

Voor het goede begrip van het spoorgoederenvervoer dient beseft te worden dat:

- goederenvervoer en personenvervoer in beginsel gebruik maken van dezelfde spoorweginfrastructuur (het gemengde net).
- het spoorgoederenvervoer, in het kader van het Europees en nationaal modal-shift beleid en de klimaat- en energietransitie, groeit;
- het spoor belangrijk is voor de ontsluiting van de economische centra, waaronder de havens in het stroomgebied van Rijn, Maas en Schelde;
- de woningbouwopgave groot is en nieuwe woningbouwlocaties en daaraan gerelateerde faciliteiten goed toegankelijk moeten zijn met het OV, waaronder het spoor;
- spoorgoederenvervoer zich richt op de middellange en lange afstanden. De EU TEN-T netwerken in het kader van de Europese interne markt, de grensoverschrijdende verbindingen en de afspraken die in Europa en met de buurlanden, zoals met Duitsland in het Verdrag van Warnemünde en met België in het kader van de spoorverbinding met het Ruhrgebied zijn gemaakt, zijn cruciaal voor de ontwikkeling van het spoor.

Bij de negatieve effecten op de leefomgeving gaat het vaak over de hinder, ook voor de gezondheid van omwonenden, die een gevolg is van geluid, van trillingen, het verontrustend gevoel bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en over andere praktische omstandigheden zoals de sluiting van spoorwegovergangen bij kruisend verkeer. Voor geluid gelden wettelijke normen en heeft de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie) advieswaarden. Het bestaan van wettelijke normen voor de meeste vormen van geluidhinder geeft houvast. Verder zijn maatregelen geïmplementeerd die hinder verminderen zoals kunststof remblokken en per december 2024 stillere routes. Voor trillingen bestaan nog geen wettelijke normen. Een intensief traject is ingezet om een basis voor wettelijke normgeving te creëren.

Spoorgoederenvervoer is een veilige vorm van vervoer. In het kader van de externe veiligheid is dit een belangrijk gegeven. Een hoog niveau van externe veiligheid wordt bevorderd door zo min mogelijk handelingen te verrichten, vervoer via de meest efficiënte route te laten verlopen en de hoeveelheid wissels in infrastructuur te beperken.

Een gesloten spoorwegovergang is voor omwonenden een factor van hinder. Deze hinder kan worden teruggebracht door ongelijkvloerse kruisingen, verdiepte ligging van het spoor en tunnels in bebouwd gebied of beschermd gebied aan te leggen. Aan de overwegveiligheid kan worden bijgedragen door een data en risico gestuurde aanpak. Het gebruik van de best beschikbare en doelmatige technieken om hinder aan te pakken helpt omwonenden. Afspraken over de haalbaarheid van de toepassing van best beschikbare technieken kunnen de verbinding tussen vervoer en leefbaarheid vergroten.

In de wereld van spoorgoederenvervoer en de leefomgeving speelt geregeld de balans tussen factoren. De balans tussen goederenvervoer en personenvervoer of tussen gebruiksvergoeding, level playing field en modal shift zijn essentieel. Als bij schaarste aan infrastructuur de balans doorslaat naar het goederenvervoer kan dat een wissel



Ons kenmerk
IENW/BSK-2023/329873

Datum
30 november 2023

trekken op het begrip van reizigers en omwonenden of op de aantrekkelijkheid van een gebied in het licht van de woningbouwopgave. Daar staat tegenover dat een goed functionerend, frequent rijdend en toegankelijk reizigersvervoer begrip kan kweken voor de effecten van spoorgoederenvervoer.

Het toekomstbeeld

De wereldhandel en het spoorgoederenvervoer groeit. De economische transitie, waaronder de klimaat- en energietransitie, en inzet op duurzaamheid en circulariteit geven grond aan de verwachting dat het goederenvervoer per spoor significant zal groeien. Energiedragers voor groene energie bestaan deels uit gevaarlijke stoffen die de EU bij voorkeur via het spoor wil vervoeren.

De toename van het vervoer krijgt binnen de kaders van het modal shift beleid vorm. Vervoer met de binnenvaart of met pijpleidingen zullen daarbij ook deel uitmaken van de mobiliteitsmix. De toenemende wisselende waterstanden in de grote rivieren en de beperkingen voor ondergronds transport, waarbij de voorwaarden per land verschillen, betekenen dat spoorvervoer naar verwachting een belangrijke rol blijft vervullen, ook in de transportrelatie met onze buurlanden.

De verbinding tussen de leefomgeving en het spoorgoederenvervoer schets ik voor de lange termijn als volgt. Het perspectief omschrijf ik breed en omvat een omgevingsgerichte benadering met inbegrip van de bedrijvigheid rond het spoor.

- Spoorgoederenvervoer vindt primair plaats via verbindingen die bij voorkeur buiten de woonkernen omgaan en die bestaan uit verbindingen in het gemengd net en specifieke spoorgoederenvervoer tracés.
- Nieuwe spoorverbindingen, waar het spoorgoederenvervoer gebruik van maakt, die buiten de woonkernen omgaan creëren nieuwe capaciteit op bestaande baanvakken voor het reizigersvervoer, zeker in de woonkernen en gebieden met een bouwopgave.
- Spoorgoederenvervoer verbindingen worden bij voorkeur vervlochten met andere infrastructuur zoals snelwegen. De Betuweroute (A-15 tracé), de meest intensief gebruikte goederenspoorlijn in Nederland, is een voorbeeld voor goederenvervoer verbindingen.
- Geluid, trillingen en externe veiligheid dienen steeds te worden beschouwd op mogelijkheden om hinder en risico te reduceren. Regelgeving voor geluid kan, als de best beschikbare technieken dit mogelijk maken, worden aangescherpt. Regelgeving voor trillingen zal worden ontwikkeld en ingevoerd.



Ons kenmerk

IENW/BSK-2023/329873

Datum

30 november 2023

Regelgeving voor externe veiligheid zal steeds moeten inspelen op nieuwe ontwikkelingen qua vervoer en mogelijkheden om het risico te reduceren.

- Vervoersbewegingen zullen periodiek worden beschouwd. Dit in het licht van efficiënte routing en de reductie van hinder en risico door geluid, trillingen en externe veiligheid.
- Omwonenden van spoorwegen worden geïnformeerd over de mogelijke hinder en risico als gevolg van geluid, trillingen en externe veiligheid.
- Nieuwbouwplannen worden getoetst aan ontwikkelde normen, zoals neergelegd in het Bouwbesluit, om geluid en trillinghinder te voorkomen. Bij nieuwbouwplannen in de nabijheid van het spoor wordt, voorafgaand aan de realisatie van een project, informatie gedeeld met initiatiefnemers en ontwikkelaars over mogelijke hinder en risico als gevolg van geluid, trillingen en externe veiligheid.
- Zeehavens en de economische centra zijn in aanvulling op nationale netwerken internationaal per spoor ontsloten middels de drie EU TEN-T corridors die Nederland doorsnijden.
- Spoorgoederenvervoer ontwikkelt tot een economisch krachtige sector die zelf in staat is te innoveren en die zich gesteund weet door een Nederlands en Europees modal shift beleid.
- De gebruiksvergoeding voor het gebruik van de spoorwegen en de emplacementen past bij het modal shift beleid en het level playing field.
- Goederenvervoer en personenvervoer per spoor ontwikkelen in samenhang. De balans wordt steeds gezocht waarbij schaarste op het spoor de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor bij voorkeur niet belemmert.
- De verbindingen die van belang zijn voor internationaal spoorgoederenvervoer zijn geëlektrificeerd, uitgerust met ERTMS, geschikt voor de standaard van 740 meter treinen en kennen adequate omlidingsroutes in geval van calamiteiten of buitendienststellingen.
- Voor de lange termijn kan worden voortgebouwd op de ervaringen met het project Betuweroute. De toentertijd verkende takken van de Betuweroute naar Oldenzaal en naar Venlo, gebundeld met autowegen, kunnen opnieuw in overweging worden genomen.
- De problematiek van de Brabantroute vraagt om minder omgevingshinder. Een goederen spoorruit voor Zuid-Nederland, als onderdeel van het Europese TEN-T netwerk, is een duurzame oplossing. Deze ruit bestaat uit de Betuweroute, een spoorverbinding Rotterdam-België, een zuidtak van de Betuweroute naar Venlo en een spoorverbinding tussen de havens in de Vlaams-Nederlandse Delta en het zuidelijk Ruhrgebied. De ruimtelijke inpassing van deze nieuwe infrastructuur, die ook de IC reizigersverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf via Venlo kan faciliteren, is cruciaal.
- Ook op de route van de Noordzeehavens richting Noord Oost Europa door Oost Nederland speelt de problematiek van omgevingshinder. In het kader van de nut en noodzaak studie GNOE (Goederen vervoer Noord Oost Europa) wordt de



problematiek de komende anderhalf jaar onderzocht. Het nut- en noodzaakonderzoek zal medio 2025 gereed zijn. Daarna kan een studie naar mogelijke tracés in Oost Nederland aan de orde komen.

Korte en middellange termijn

Voor de korte en middellange termijn is het van belang een aantal ontwikkelpaden te identificeren en te bewandelen. Om richting te kunnen kiezen helpt het om, ten behoeve van de financiële prioritering, een investeringsprogramma op te zetten voor de maatregelen op korte en middellange termijn. Het gaat bijvoorbeeld om:

- Maatregelen om de (externe) veiligheid te bevorderen, hinder van geluid en trillingen te verminderen door middel van regelgeving en financiële middelen voor aanvullende maatregelen aan de infrastructuur of in de omgeving van het spoor waar gewoond, gewerkt en gebouwd wordt.
- Breng meer landelijke uniformiteit in de regelgeving voor blusvoorzieningen op emplacementen.
- Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is onvermijdelijk in verband met de vraag naar deze stoffen. Voor het vervoer gevaarlijke stoffen is een robuust basisnet nodig. Dit vervoer biedt veel economische kansen voor Nederland. Daarom is het redelijk om de nadelige gevolgen van deze vervoersstromen voor (toekomstige) omwonenden van de goederencorridors zoveel mogelijk te beperken. Hierbij kan worden gedacht aan bronmaatregelen, die de veiligheid van treinen dienen te verhogen en de hinder te beperken.
- Aanvullende effectbeperkende maatregelen helpen, zowel op het gebied van (externe) veiligheid (zoals brandmuren) als maatregelen die de leefomgevingseffecten verminderen (zoals geluidsschermen). Financiële maatregelen ter stimulering van de implementatie van beschikbare maatregelen kunnen daarbij worden overwogen.
- Stappen zetten ter implementatie van het modal shift beleid en het creëren van een level playing field, onder andere met de gebruiksvergoeding voor de vrije baan en emplacementen. Bij het zetten van stappen wordt de ontwikkeling in andere Europese landen en bij de andere vervoersmodaliteiten in beschouwing genomen.
- Nieuwe infrastructuurprojecten vragen een zeer lange adem. Belanghebbenden hebben echter op korte termijn behoefte aan duidelijkheid. Overlast is beter te dragen met de zekerheid van een structurele oplossing op termijn. Om de periode van besluitvorming over, en aanleg van, nieuwe infrastructuur te overbruggen kan het spreiden van vervoer over verschillende routes worden overwogen. Voor het spreiden van vervoer over verschillende routes kunnen nieuwe infrastructuur-boogjes het spoorverkeer flexibeler en robuuster maken. Het spreiden van vervoersstromen en de aanleg van infrastructuur boogjes is ook relevant in het kader van de Europese afspraken om omleidingsroutes bij calamiteiten en buiten dienststellingen te hebben.



Ons kenmerk

IENW/BSK-2023/329873

Datum

30 november 2023

- Voor het internationaal spoorvervoer van reizigers en goederen is de knoop van Venlo een groot knelpunt. Om de groei van het internationaal reizigersvervoer en de introductie van IC-vervoer tussen Eindhoven en Düsseldorf in combinatie met goederenvervoer mogelijk te maken, is spoorverdubbeling van Venlo naar Mönchengladbach van de hoogste urgentie. Het knooppunt Venlo is, in aanvulling op de Brabantroute, ook een schakel in de omleidingsroute van de Betuweroute bij calamiteiten en buitendienststellingen. Om de spoorverdubbeling over de grens mogelijk te maken zijn afspraken nodig met Duitsland en België over het vervoer tussen de zeehavens in de Delta en het Duitse achterland en de ontlasting van de Brabantroute. Robuust spoorgoederenvervoer via Venlo, mede gezien de rol van Venlo bij omleiding van de Betuweroute, heeft ook baat bij een tweesporige Maaslijn, geschikt voor goederenvervoer tussen Valburg/Nijmegen en Roermond.
- De spoorontsluitingen van industrieclusters, waaronder die van het chemiecluster Chemelot, vormen een knelpunt. De spoorontsluitingen moeten worden aangepakt om de groei van het spoorvervoer waaronder dat van gevaarlijke stoffen te kunnen faciliteren en om bij te dragen aan de circulaire transitie en de leefbaarheid van het stedelijk gebied. Voor de chemische industrie is spoor een strategische modaliteit. Ook is spoorvervoer geschikt voor een markt waarin veel marktpartijen kleine hoeveelheden afnemen. Daar waar het mogelijk is nemen de binnenvaart en pijpleidingen hun aandeel in het vervoer. Ook toekomstige energiedragers voor groene energie bestaan deels uit gevaarlijke stoffen. De EU heeft de voorkeur om deze via het spoor te vervoeren. Pijpleidingen kunnen voorsnog slechts een beperkte rol spelen bij een modal shift van gevaarlijke stoffen.

Graag wil ik u voor de zomer van 2024 opnieuw informeren over de besprekingen binnen het Platform en over de aanbevelingen die ik aan u kan voorleggen.

Hoogachtend,



J.W. Remkes
*Voorzitter OFL Platform
Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving*

