



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

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

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

Contact
E: info@ofl.nl

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/139034

Datum 30 april 2024
Betreft OFL Platform Spoorgoederenvervoer en
Leefomgeving

Geachte mevrouw,

In het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving heb ik uw verzoek (brief van 13 maart 2024 nummer IenW/BSK-2024/82522), om advies opgenomen.

Zoals in het Notaoverleg MIRT van 22 januari 2024 aan de orde kwam, heeft de buitendienststelling in Duitsland, als gevolg van de aanleg van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen, aanzienlijke consequenties voor omwonenden van een aantal spoortrajecten binnen Nederland en voor belanghebbenden bij het internationale spoorvervoer. Specifiek kwam de vraag aan de orde welke aanvullende maatregelen op korte termijn mogelijk zijn om de hinder voor de omwonenden van het groeiende spoorgoederenvervoer, als gevolg van de werkzaamheden in Duitsland, te verlichten.

De aanlegwerkzaamheden in Duitsland leiden er uiteindelijk toe dat de Betuweroute beter kan worden benut voor het spoorgoederenvervoer en meer vervoer buiten de stedelijke centra kan worden geleid. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen zowel de omleidingsroute via Deventer-Oldenzaal (Bentheimer routes) als de omleidingsroute via de Brabantroute (Kijfhoek-Eindhoven-Venlo-Viersen/Mönchengladbach) meer goederenvervoer te verwerken krijgen. Voor het reizigersvervoer over de grens tussen Venlo en Viersen/Mönchengladbach zal alternatief vervoer per bus worden ingezet om de consequenties voor de capaciteit voor het spoorgoederenvervoer tussen Nederland en Duitsland zo beperkt mogelijk te houden.

Bij de behandeling in het Platform zijn de grote zorgen van zowel de omwonenden als van de stakeholders in het spoorgoederenvervoer gedeeld. Partijen bij het vervoer hebben zich ingezet om, tijdens de aanlegwerkzaamheden, zoveel als mogelijk goederenvervoer te faciliteren op de doorgaande routes in Nederland en over de grens. Ook de internationale partijen in de EU TEN-T corridor Rijn – Alpine hebben hun bijdrage geleverd om zo veel als mogelijk aan de vervoersvraag te kunnen voldoen.

Uw inspanningen om met het Minder Hinder Pakket van 10 miljoen euro extra, de hinder voor omwonenden te reduceren is voortvarend in uitvoering genomen. Met dit pakket

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/139034

Datum
30 april 2024

zijn infrastructuur maatregelen aan onder andere overwegen en dempers voorzien om hinder voor omwonenden significant te verminderen.

In het Platform is besproken welke aanvullende korte termijn infrastructurele maatregelen bovenop het Minder Hinder Pakket, mogelijk zijn om de overlast voor omwonenden te verminderen. Met de beschikbare informatie in het Platform is het mij duidelijk dat voorafgaand aan de aanlegwerkzaamheden in Duitsland eind 2024, en de bijbehorende omleidingsroutes in Nederland, onvoldoende tijd beschikbaar is om aanvullende infrastructuur maatregelen te nemen bij de Brabantroute en de Twenteroute.

Vervolgens is in het Platform besproken of het rijden in de nachtelijke uren en het rijden met een lagere snelheid bij zou kunnen dragen aan een vermindering van hinder. Deze opties blijken echter in de praktijk niet meer uitvoerbaar omdat de internationale treinpaden voor de verbindingen tussen de Noordzeehavens en het achterland voor de komende buitendienststellersperiode al zijn vastgesteld. De capacitaire weg biedt daarom geen aanvullende mogelijkheden.

Op basis van het overleg binnen het Platform kom ik dan ook tot de conclusie dat geen aanvullende maatregelen mogelijk zijn om de hinder, voorafgaand aan de aanlegwerkzaamheden eind 2024 te reduceren. Wel kan ook in de komende jaren hinder worden tegengegaan met bronmaatregelen voor geluid en trillingen. Zo kan de Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (2021-2025) nieuwe toepassingen opleveren.

In het Notaoverleg MIRT van 22 januari 2024 is de vraag over de maatregelen op korte termijn aan de orde gesteld in het licht van het perspectief voor omwonenden op de verbetering van de leefbaarheid. Mijn advies beperkt zich dan ook niet tot het Minder Hinder Pakket alleen. Een zorgvuldige communicatie van de zijde van het Rijk dan wel ProRail met de omwonenden over maatregelen is cruciaal voor de wederzijdse verwachtingen en het zicht voor omwonenden op een toekomst met minder hinder.

Bij de bespreking in het Platform is naar voren gekomen dat meer gedaan had kunnen worden aan de hinder voor omwonenden en voor reizigers als eerder andere keuzes waren gemaakt. In het Platform is onder andere teruggegrepen op mijn eerdere brief aan u van 30 november 2023 en op eerder overleg met Duitsland in het kader van het verdrag van Warnemünde (1992) en het Bundesverkehrswegeplan 2030 (2016). Volgend op de afstemming met Duitsland in 2016 over de Duitse investeringsprogrammering voor de periode 2016-2030 had Nederland zich beter voor kunnen bereiden op hinder voor omwonenden en de schaarste aan capaciteit op de Brabantroute en de grensovergang Venlo in het bijzonder. Deze constatering is relevant omdat omleidingsroutes bij calamiteiten of als gevolg van grote werkzaamheden ook na de realisatie van het derde spoor in Duitsland zullen optreden.



Ons kenmerk

IENW/BSK-2024/139034

Datum

30 april 2024

Om voor de lange termijn beter voorbereid te zijn, is handelen op korte termijn aan te bevelen. Met het handelen op korte termijn kan perspectief worden geboden aan de omwonenden van de Brabantroute en aan de sector. Bij het perspectief maak ik onderscheid tussen een lange termijn benadering en een benadering voor de middellange termijn. Dit in het besef dat alle infrastructurele maatregelen een lange besluit en realisatie termijn kennen.

In deze brief van 30 november 2023 heb ik als lange termijn benadering aangegeven dat verbindingen voor spoorgoederenvervoer zich bij voorkeur buiten de woonkernen bevinden en vervlochten zijn met andere infrastructuur zoals de weginfrastructuur. In het Notaoverleg MIRT van 22 januari 2024 is specifiek gevraagd naar het perspectief voor de leefbaarheid van omwonenden in Brabant. Ook in mijn brief van 30 november 2023 heb ik aandacht gevraagd voor de bijzondere problematiek van de Brabantroute en het internationale vervoer via Venlo.

De constatering in het Platform dat de capaciteit op de Brabantroute schaars is en dat de hinder van omwonenden verminderd moet worden, wordt breed gedeeld. De Brabantroute wordt in aanvulling op het reguliere spoorgoederenvervoer gebruikt als omleidingsroute voor zowel de Betuweroute als de Montzenroute, die Duitsland verbindt met onder andere de havens in de zuidelijke Rijn-Scheldedelta. Voor het spoorgoederenvervoer via de Brabantroute en voor de omwonenden langs deze route zal een alternatieve verbinding perspectief bieden.

De problematiek van de Brabantroute vraagt om een lange termijn benadering met minder omgevingshinder. Een goederen spoorruit voor Zuid-Nederland, als onderdeel van het Europese TEN-T netwerk, waar mogelijk gebundeld met andere (snelweg-) infrastructuur is een duurzame oplossing. Deze ruit bestaat uit de Betuweroute, een spoorverbinding Rotterdam-Antwerpen (België), een zuidtak van de Betuweroute naar Venlo en een spoorverbinding tussen de havens in de Vlaams-Nederlandse Delta, Venlo en het Ruhrgebied. De ruimtelijke inpassing van deze nieuwe infrastructuur, die ook de IC reizigersverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf via Venlo kan faciliteren, is cruciaal.

Voor de middellange termijn komen andere alternatieven in beeld die de flexibiliteit van het spoorstelsel verbeteren en die ruimte creëren om spoorgoederenvervoer via Venlo beter te verspreiden over verschillende aan- en afvoerroutes. Een andere spreiding van het vervoer leidt daarbij tot een andere verdeling van hinder voor omwonenden. In deze benadering gaat het om:

- De aanleg van de spoorboog bij Meteren. Deze boog vermindert hinder tussen Zwijndrecht en Boxtel en leidt tot meer spoorgoederenvervoer en minder hinder tussen Meteren en Boxtel.
- Het stapsgewijs vergroten van de capaciteit van de Maaslijn. Het herdefiniëren van de Maaslijn tot een spoorlijn van (inter-) nationaal belang om Venlo beter



Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/139034

Datum
30 april 2024

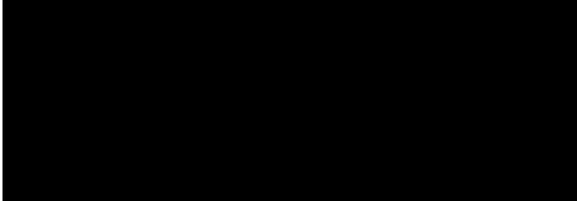
- te ontsluiten voor het spoorgoederenvervoer in de relatie Valburg-Venlo-Roermond.
- Het vergroten van de capaciteit van de spoorlijn tussen Venlo/grens, Roermond en Budel/grens op een integrale wijze met omleidingen ten zuiden van Venlo en ten noorden van Roermond om het spoorgoederenvervoer een beter alternatief te bieden, ook voor de vervoersrelatie met de havens in Zeeland, en de druk op de Brabante route ten behoeve van de omwonenden te verminderen.
 - Het beter benutten van de grensovergang Landgraaf-Herzogenrath.

Bij de mogelijkheden voor de middellange termijn zijn aanpassingen in Duitsland meegenomen zoals de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken, van belang voor het spoorgoederenvervoer en voor de ambitie van een IC verbinding Eindhoven - Düsseldorf. Die maatregelen maken deel uit van het Duitse Bundesverkehrswegeplan 2030.

Het nemen van maatregelen op middellange termijn zijn zowel voor het spoorgoederenvervoer als voor de omwonenden van de Brabante route cruciaal. De afspraken die in internationaal kader zijn gemaakt over de beschikbaarheid van omleidingsroutes voor het spoorgoederenvervoer zijn voor het gebruik van de Brabante route en voor het nemen van capacitaire maatregelen relevant. Overleg op korte termijn opstarten met de buurlanden en de Europese Commissie is, voor zowel een lange termijn benadering als voor een benadering voor de middellange termijn, dan ook noodzaak.

Gezamenlijk commitment van betrokken partijen aan een structurele lange termijn oplossing en aan oplossingen op korte en middellange termijn, draagt bij aan een betere balans tussen spoorgoederenvervoer en de leefomgeving. Het realiseren van een suboptimale tussenoplossing, die hinder vermindert of anders verdeelt en het spoorstelsel voor reizigers en goederen flexibeler maakt, mag het perspectief op het realiseren van een betere lange termijn oplossing niet in de weg staan. De structurele lange termijn oplossing waarover op politiek niveau overeenstemming ontstaat, blijft dan ook leidend.

Hoogachtend,



*Voorzitter OFL Platform
Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving*

