





## Programma Hoogfrequent Spoor- Goederenroute Oost-Nederland *20 jaar doorschuiven*

*Voor iedereen die denkt: hoe zat het ook al weer...*

Om het mechanisme te begrijpen, moet onder ogen worden gezien dat in Duitsland de goederenstroom wordt bepaald. De markt in Duitsland vraagt om goedkoop en betrouwbaar transport, ongeacht de plek waar dit het land binnenkomt. Door de transportkosten Rotterdam-Duitsland via directe en indirecte subsidies laag te houden kan onze overheid het transport via de Rotterdamse haven reguleren.

### **Betuweroute**

In de loop van de jaren zeventig van de vorige eeuw verschoof een belangrijk deel van het goederenvervoer van het spoor naar het goedkopere vrachtvervoer over de weg. Resultaat; geen goederenvervoer over het spoor door de bebouwde kommen. De komst van de container deed het railvervoer weer opleven. Begin jaren tachtig werd een plan ontwikkeld om goederen door de Betuwe, over de Betuwelijn (niet de Betuweroute) langs de IJssellijn (Elst-Deventer) naar Duitsland af te wikkelen. Echter, deze was daar niet op berekend. Als gevolg hiervan werd de Betuweroute ontwikkeld. De Betuweroute liep vanaf de Maasvlakte naar Zevenaar en via twee additionele takken: de Noordoostelijke route (naar Oldenzaal) en de Zuidlijn (naar Venlo) zou het goederenverkeer met Duitsland afgewikkeld worden. De goederenstromen over de rails zouden de bebouwde kommen mijden. Ingenieurs van het Ministerie van Rijkswaterstaat konden zich, gezien de trillingen en het lawaai, geen voorstelling geven van goederentreinen die dwars door bebouwde kommen zouden rijden. In 1993 werd het plan Betuweroute gepresenteerd. In 1995 werden, tegen de zin van Provincies en Gemeenten, in het kader van bezuinigingen de Noord- en Zuidtak geschrapt. Als alternatief voor de Noordtak kwam Minister Netelenbos met het bestaande spoor, de IJssellijn. Echter onder de voorwaarde, dat er maximaal 21 goederentreinen, in beide richtingen, tussen 07.00 uur in de morgen en 19.00 uur in de avond gebruik mochten maken van het spoor. Voor de nacht werd een rijverbod ingesteld in verband met de enorme belasting op de leefomgeving. Bij een substantiële verhoging van het aantal goederentreinen zou de aanleg van de Noord-Oostelijke verbinding alsnog nodig zijn.

### **Programma Hoogfrequent Spoor**

De toenemende vraag naar capaciteit voor het personenvervoer in de Randstad (Programma Hoogfrequent Spoor) gekoppeld aan de realisatie van de Tweede Maasvlakte is de aanleiding om goederentreinen zo veel mogelijk te ontkoppelen van de tracés voor personenvervoer in de Randstad. Voor de afvoerstromen van de Tweede Maasvlakte is tussen het Havenbedrijf en het Rijk een modaliteitsverdeling afgesproken waarbij het spoorgoederenvervoer van 6% naar 20% groeit. De routekeuze is; Betuweroute, IJssellijn, Twente-(Deventer-Hengelo)en/of Twentekanaallijn (Zutphen-Hengelo). Vooral meer treinen over de half uitgevoerde en daardoor dure, nauwelijks gebruikte Betuweroute ligt politiek goed. De routekeuze werd in het voorkeursoverleg in 2010 vastgelegd. Onder druk van de provincies Gelderland en Overijssel werd het aantal goederenpaden op de IJssellijn (en daarmee de toename op de Twente- en Twentekanaallijn) van drie goederenpaden (108 treinen/dag/beide richtingen) tot twee goederenpaden (72 treinen/dag/beide richtingen) beperkt. Deze keuze wordt in het voorkeursbesluit van 2010 betiteld als 'duurzame oplossing'. Dit ondanks de constatering van het ministerie dat deze sporen zich onderscheiden van andere sporen door dicht op het spoor staande bebouwing en dus ongeacht de uitspraken/voorwaarden van Minister Netelenbos.

### **Oprekken wetgeving**

2010 is ook het jaar waarin het Aslastenprogramma wordt afgerond waarbij de toegestane aslasten (was 17,5 ton) werden verhoogd tot 22,5 ton. 2012 wordt de nieuwe geluidwet ingevoerd die 40% meer railverkeer mogelijk maakt. Daarnaast wordt in 2012 Basisnet Spoor vastgesteld met vervoersplafonds voor gevaarlijke stoffen waar de IJssellijn en de Twentekanaallijn zonder maatregelen geschikt worden geacht voor 3000 wagons/per jaar gevaarlijke stoffen van verschillende categorieën. Wetgeving voor trillingen (verhoging aslast!) ontbreekt.



### **Recessie en alternatieven**

In 2012 grijpt de recessie in en de geprognosticeerde aantallen gebruikt voor duurzame routekeuze worden gereduceerd tot 1 goederenpad (36 treinen/dag/beide richtingen).

Ingegeven door de dichte bebouwing, herrie, trillingen, gevaar, opgerekte en ontbrekende wetgeving is er een breed verzet bij aanwonenden, betrokken bedrijven/instellingen en gemeenten. Deze onrust is in 2013 aanleiding voor de Provincies Gelderland en Overijssel om samen met het Havenbedrijf te onderzoeken of een goederen-specifiek spoortracé evenwijdig aan de N18 tot de mogelijkheden behoort. Het stimuleren van de lokale economie wordt hierbij nadrukkelijk bekeken. Uitgangspunt is een enkel spoor met inhaalsporen, zoals aangegeven in een studie van de overheid over kostenactualisatie van de oude Noordtak-varianten.

De staatssecretaris geeft aan dat het beperkte aantal van 36 treinen een investering van 2 miljard niet rechtvaardigt. Zij gaat hier voorbij aan het duurzaam investeren maar ook aan de effecten op het personenvervoer en de omgeving. Zij geeft hiermee verder vorm aan de onwil om het probleem met een open houding te benaderen.

In de Lange Termijn Spooragenda (2014), een visieontwikkeling van en voor de regering om tijdig op de veranderende spoor situatie in te spelen, worden de verwachte aantallen goederentreinen door ProRail aangegeven. Het behoud van klanten is essentieel voor het Havengebied en onze economie. Dus moet volgens het Havenbedrijf met de maximale hoeveelheid treinen rekening worden gehouden. ProRail geeft aan (zie bijlage) dat er bij een hoge economische groei in 2030 in alle scenario's te weinig spoor capaciteit is. Het is nu 2014 en de geschatte realisatietijd is 10 jaar. Maar zelfs bij een gemiddelde economische groei is het beter te investeren in nieuw spoor met een transportkosten reductie dan in de altijd aan beperkingen onderhevige bestaande dure sporen in Oost-Nederland.

### **Nieuw spoortracé evenwijdig aan de N18 (Doetinchem, Lichtenvoorde, Haaksbergen, Enschede)**

*Beoogde voordelen van een nieuwe z.g. Noordtak:*

<i>Leefomgeving:</i>	Geen gevaarlijke stoffen door dorps- en stadskernen Geen overlast van trillingen en geluid in dorps- en stadskernen Beperking schade aanwonenden Nauwelijks effect op lokale verkeersafhandeling (ongelijkvloerse kruisingen)
<i>Personentreinen:</i>	Minder vertraging voor zowel personen- als goederentreinen Snelheidsverhoging personentreinen (160-200 km/u) is mogelijk Capaciteitstoename biedt groeimogelijkheden Investerings personenvervoer komen tot hun recht
<i>Goederentreinen:</i>	Constante beschikbare capaciteit ook voor gevaarlijke stoffen Goedkoper door reistijdverkorting en minder energie gebruik CO2 reductie Eenduidige voedingspanning Veiligheid door ontbreken snelheidsverschillen gemengd spoornet
<i>Realisatie:</i>	Goede bouwgrond, geen verzakkingen, betaalbare aanleg Weinig dure bruggen en viaducten Dun bevolkt gebied Geen extra doorsnijding landschap/klustering infra

De Staatsecretaris heeft de neiging dit probleem voor zich uit te schuiven. Regeren is vooruit zien maar politiek ligt dat lastig. Dit probleem hangt nu 20 jaar boven de hoofden van betrokkenen. Regeer en los het op!

*Nawoord: deze flyer geeft het proces sterk gecomprimeerd weer. Veel zaken zijn niet aan de orde gekomen zoals de moties uit 2010, de alternatieven, de MER enz. enz. Toch zijn wij van mening een goed beeld van de gang van zaken te hebben gegeven.*

Stichting Spoorhinder, Rheden, mei 2014

Bijlage: Capaciteitstekort 2030

Bron; Herijkte goederenprognoses PHS, ProRail 22 maart 2013, onderdeel van de LTSA (Lange Termijn Spoor Agenda), maart 2014.

Treinen per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen)

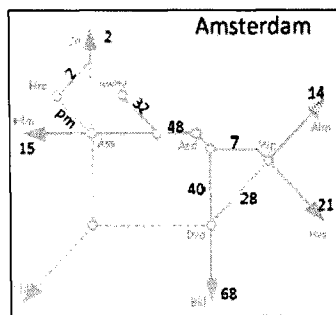
Goederenruitering bij HV 2030 v12 en NEMO 2.8.3

PHS infrastructuur; maximaal 1 pad op de IJssellijn

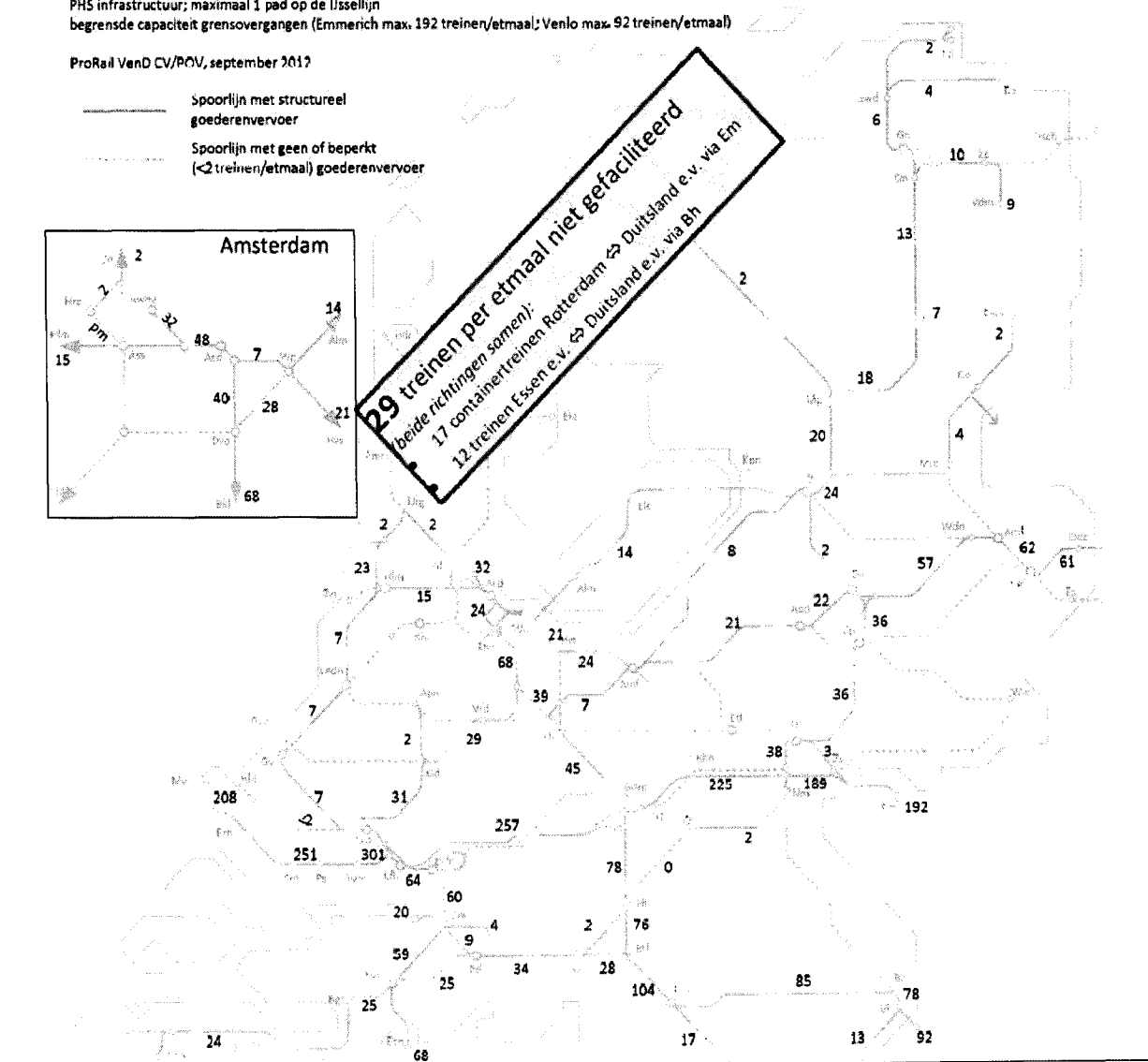
begrensd capaciteit grensovergangen (Emmerich max. 192 treinen/etmaal; Venlo max. 92 treinen/etmaal)

ProRail VenD CV/POV, september 2012

- Spoorlijn met structureel goederenvervoer
- - - Spoorlijn met geen of beperkt (<2 treinen/etmaal) goederenvervoer



**29 treinen per etmaal niet gefaciliteerd**  
 beide richtingen samen;  
 17 containertreinen Rotterdam ↔ Duitsland e.v. via Em  
 12 treinen Essen e.v. ↔ Duitsland e.v. via Bb



### Treinen per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen)

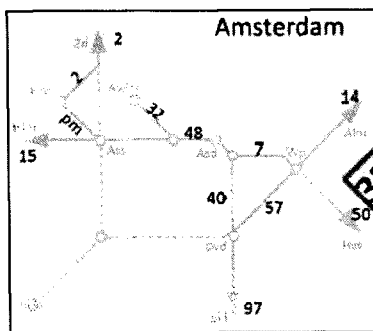
Goederenroutering bij HV 2030 v12 en NEMO 2.8.3

PHS infrastructuur, exclusief PHS Oost Nederland

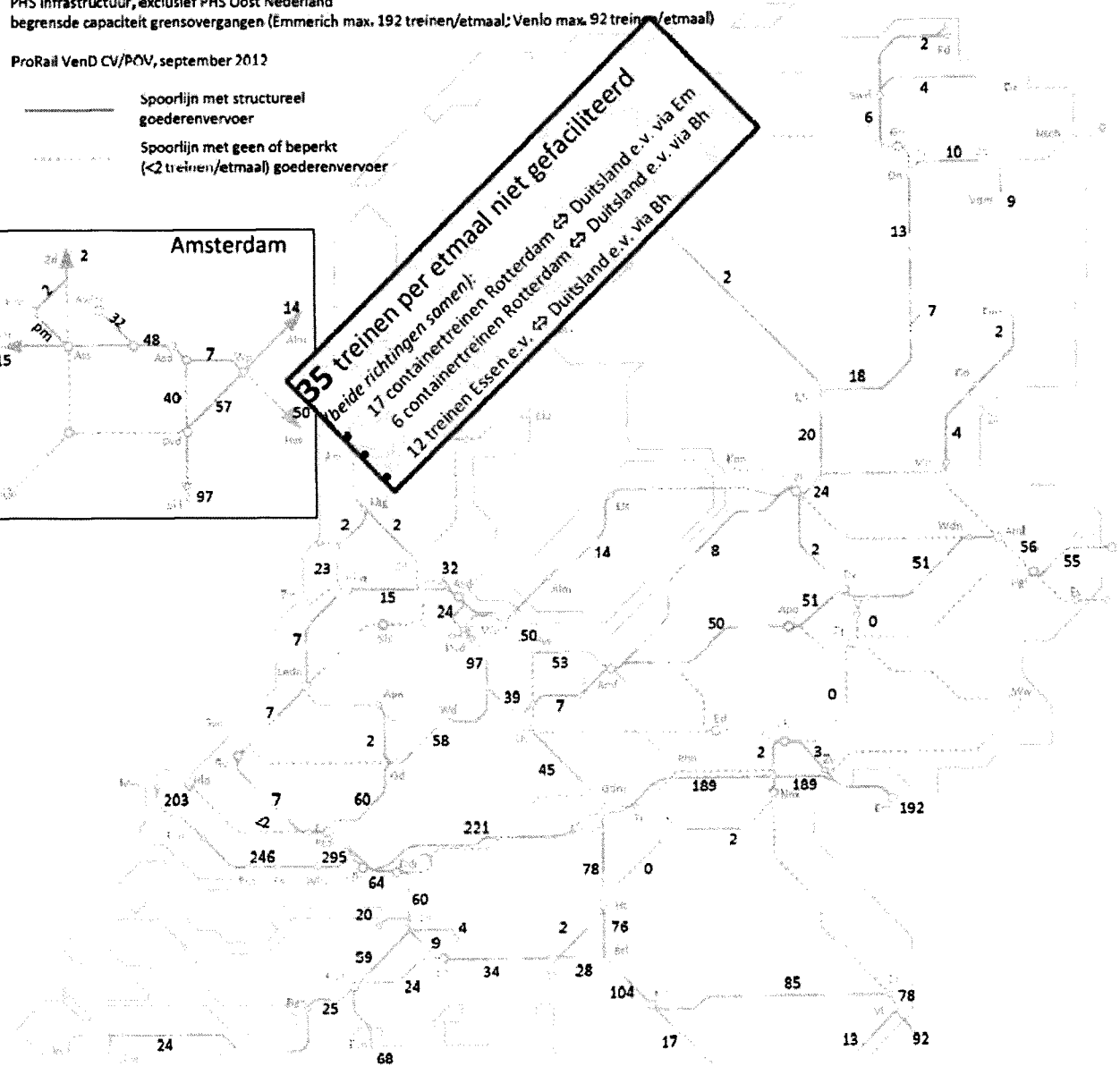
begrensde capaciteit grensovergangen (Emmerich max. 192 treinen/etmaal; Venlo max. 92 treinen/etmaal)

ProRail VenD CV/POV, september 2012

- Spoorlijn met structureel goederenvervoer
- - - - - Spoorlijn met geen of beperkt (<2 treinen/etmaal) goederenvervoer



**35 treinen per etmaal niet gefaciliteerd**  
beide richtingen samen:  
17 containertreinen Rotterdam ↔ Duitsland e.v. via Em  
6 containertreinen Rotterdam ↔ Duitsland e.v. via Bh  
12 treinen Essen e.v. ↔ Duitsland e.v. via Bh



**Treinen per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen)**

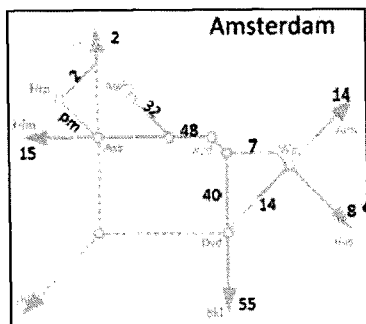
Goederenruitering bij HV 2030 v12 en NEMO 2.8.3

PHS infrastructuur, exclusief PHS Zuid Nederland

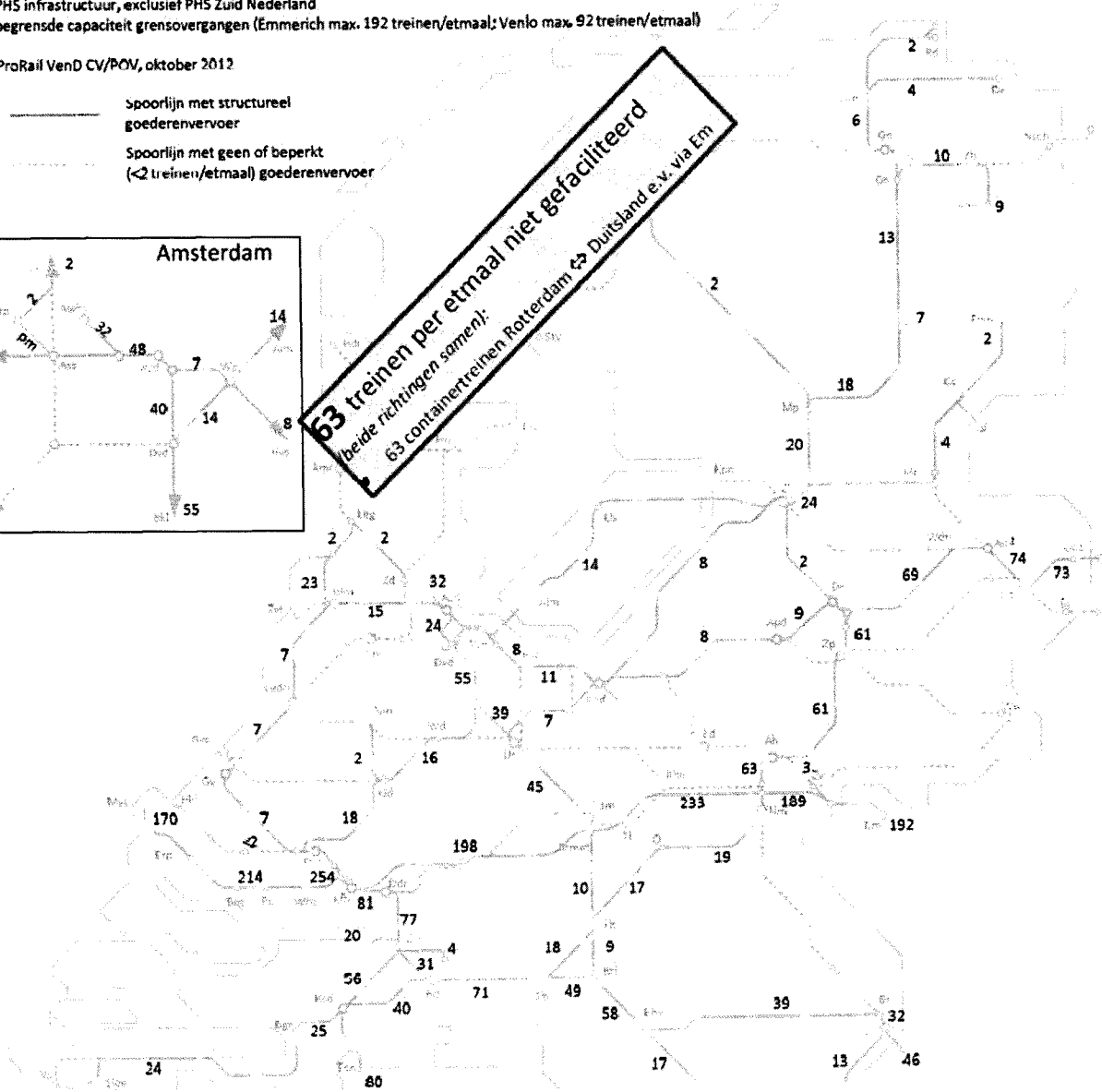
begrensd capaciteit grensovergangen (Emmerich max. 192 treinen/etmaal; Venlo max. 92 treinen/etmaal)

ProRail VenD CV/POV, oktober 2012

- Spoorlijn met structureel goederenvervoer
- - - Spoorlijn met geen of beperkt (<2 treinen/etmaal) goederenvervoer



**63 treinen per etmaal niet gefaciliteerd**  
 beide richtingen samen;  
 63 containertreinen Rotterdam ↔ Duitsland e.v. via Em



# Gld.persbericht @

provincie  
Gelderland

Arnhem, 15 mei 2014

*Dit is een gezamenlijk persbericht van het Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Gelderland en de provincie Overijssel*

## **NOORDTAK: SNELLER, VEILIGER EN MINDER OVERLAST**

De aanleg van een nieuwe, aparte Noordtak van de Betuweroute is een serieus alternatief om het groeiende goederenvervoer door Oost-Nederland af te wikkelen. Dat blijkt uit het quick-scan-onderzoek van het Havenbedrijf Rotterdam en de provincies Overijssel en Gelderland. Met een nieuwe spoorverbinding voor alleen goederenvervoer kan de reistijd voor de goederenvervoerders flink worden ingekort, de ongelijkvloerse kruisingen maken het spoor veiliger en de korte verbinding buiten de woonkernen om zorgt voor minder geluidsoverlast. Bovendien zijn de kosten van de Noordtak een derde lager dan eerder is ingeschat en ontstaat door een nieuwe goederenlijn meer ruimte op het bestaande spoor voor personenvervoer.

*Gedeputeerde Conny Bieze (Gelderland): "De Noordtak is sneller, veiliger en zorgt voor minder overlast. De kosten zijn lager en de baten zijn hoger dan verwacht. De Noordtak maakt de Betuwelijn af. Wij verwachten dan ook dat staatssecretaris Mansveld de Noordtak als volwaardig alternatief meeneemt in de besluitvorming over het goederenvervoer in Oost-Nederland".*

### **Sneller**

Het belangrijkste economische effect van een aparte Noordtak is de veel kortere reistijd voor de goederenvervoerders op het spoor. Op de bestaande route door de Randstad die nu het meest wordt gebruikt duurt het nu 4 tot 4.5 uur om van de Rotterdamse Maasvlakte bij de Duitse grens bij Oldenzaal te komen. De Noordtak brengt deze reistijd terug tot ca 2 uur. Dit is veel meer dan via de alternatieven die het ministerie nu onderzoekt. Dit levert het bedrijfsleven in het peiljaar 2030 bij 36 treinen per dag een besparing op van 62 miljoen euro per jaar.

*Jaap Jelle Feenstra (Havenbedrijf Rotterdam): "De havenconomie is goed voor 8,8% van het bruto binnenlands product en 395.000 arbeidsplaatsen. Deze sterke positie is bepaald niet onbedreigd. In onze verhouding tot de andere west-europese zeehavens hebben we goede verbindingen met het achterland nodig, voor weg en binnenvaart, maar ook voor het spoor. De Noordtak combineert maximale transportcapaciteit met een minimale overlast voor de regio".*

### **Veiliger**

Doordat de nieuwe Noordtak de kortste route is van de bestaande Betuwelijn (Valburg) naar de Duitse grens, zal de geluidshinder navenant minder zijn. De nieuwe route zal net als de bestaande Betuwelijn zo veel mogelijk buiten de bebouwde kom worden gelegd.

# Gld.persbericht @

provincie  
Gelderland

En door de ongelijkvloerse kruisingen verbetert de veiligheid aanzienlijk, zeker in vergelijking met de varianten waarbij het goederenvervoer samen met het personenvervoer het bestaande, gemengde spoornet moet gebruiken. De jaarlijkse besparing is 10 miljoen euro.

*Gedeputeerde Ineke Bakker (Overijssel): "Het belang van de provincies is dat de overlast en onveiligheid voor de inwoners zoveel mogelijk worden weggenomen. De bestaande spoorlijnen lopen door veel dorpen en steden waar forse maatregelen nodig zijn om geluidsoverlast en onveilige situaties op te lossen. Het is zinvol om te onderzoeken of dat geld kan worden ingezet voor een robuuste oplossing, waarbij de goederentreinen over een nieuw spoor gaan rijden dat veel minder overlast geeft, veiliger is en bovendien veel aantrekkelijker voor de Rotterdamse haven en de vervoerders."*

## **Betrouwbaarder**

Tot slot draagt een nieuwe Noordtak bij aan een robuuster spoorwegnet. Door de nieuwe lijn kunnen 36 goederentreinen per etmaal van het bestaande spoor tussen Rotterdam haven en Oldenzaal worden gehaald. Hierdoor ontstaat ruimte voor meer personenvervoer, waardoor de dienstregeling betrouwbaarder wordt voor zowel personen- als goederenvervoer. Dit levert jaarlijks een besparing op van 3 miljoen euro.

## **Tegen lagere kosten**

Het ministerie heeft in 2012 laten uitrekenen dat een nieuwe Noordtak tussen 2 en 4,7 miljard euro kost. Uit de quick-scan blijkt dat het ook kan met een investering van 1,4 miljard euro. Dat is weliswaar meer dan de alternatieven die de staatssecretaris onderzoekt (450–830 mln euro), maar daarbij is nog geen rekening gehouden met de extra veiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen die langs de bestaande spoorlijnen moeten worden getroffen. Bovendien kan voor de aanleg van de nieuwe lijn een beroep worden gedaan op Europese subsidieregelingen voor robuuste spoorgoederencorridors.

## **Regionale Effecten**

De effecten voor de regionale economie zijn moeilijk in te schatten. Waarschijnlijk biedt het maximaal aantal treinen op het spoor (36 per etmaal) te weinig potentieel om een investering in een nieuwe goederenspoorterminal rendabel te maken. Tussen de regio's Twente en het Arnhem-Nijmegen is onvoldoende personenvervoer om hiervoor de enkelsporige goederenlijn dubbelsporig uit te voeren. Gedeputeerde Conny Bieze: "Wel zijn er mogelijk indirecte effecten, zoals een toename van de bedrijvigheid langs en in de omgeving van de spoorlijn. Dit is op dit moment nog niet in een geldbedrag uit te drukken. Maar ook bij een mogelijk onderzoek naar de Noordtak zullen wij bij de staatssecretaris pleiten voor goede inpassing in het landschap".

## **Aanleiding voor onderzoek**

Aanleiding voor het Havenbedrijf Rotterdam en de provincies Gelderland en Overijssel voor het onderzoek zijn de plannen van het Ministerie van I&M om in Oost-Nederland meer goederentreinen op bestaand spoor te laten rijden in het kader van het project Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). In de MER-procedure die het Rijk hiervoor heeft opgestart zijn vier varianten onderzocht: IJssellijn/Kopmaken bij Deventer, IJssellijn/



# Gld.persbericht@

≡ provincie  
Gelderland

Twentekanaallijn of Ijssellijn/ spoorbogen bij Bathmen (2 varianten). In juni verwacht de staatssecretaris een keuze tussen deze varianten te maken.

---

Noot voor de redactie: Voor meer informatie over dit persbericht kunt u tijdens kantooruren contact opnemen met de afdeling Communicatie, Michel Hulsink, (026) 359 90 22, voor SMS contact 06 52 80 18 13, m.hulsink@gelderland.nl.  
Na kantooruren kunt u bellen met onze piketmedewerker, (026) 359 87 17.

Provincie Overijssel, Geke Mateboer, 038-499 92 77  
Havenbedrijf Rotterdam, Mico van Heezen, 010-2521429

Perspagina online: [www.gelderland.nl/pers](http://www.gelderland.nl/pers). Hier vindt u een overzicht van belangrijke informatie zoals persberichten, besluitenlijst van PS en GS, de politieke kalender, persdesk en woordvoerders, twitter met het provincienieuws en downloads, zoals foto's van de gedeputeerden en logo's.

Wenst u geen persberichten meer te ontvangen, dan kunt u zich afmelden door een mail te sturen naar: [persdesk@gelderland.nl](mailto:persdesk@gelderland.nl).