



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Beleidsscenario's Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer



Inhoudsopgave

Inleiding

- Aanleiding en doel
- Leeswijzer
- Aspecten van brede welvaart
- Vier keuzerichtingen

Menukaart I: Versterken kracht van het spoorgoederenvervoer

- Belang van een goede concurrentiepositie
- Huidige beleidsinzet
- Vier keuzerichtingen
- Maatregelen
- Maatschappelijke effecten

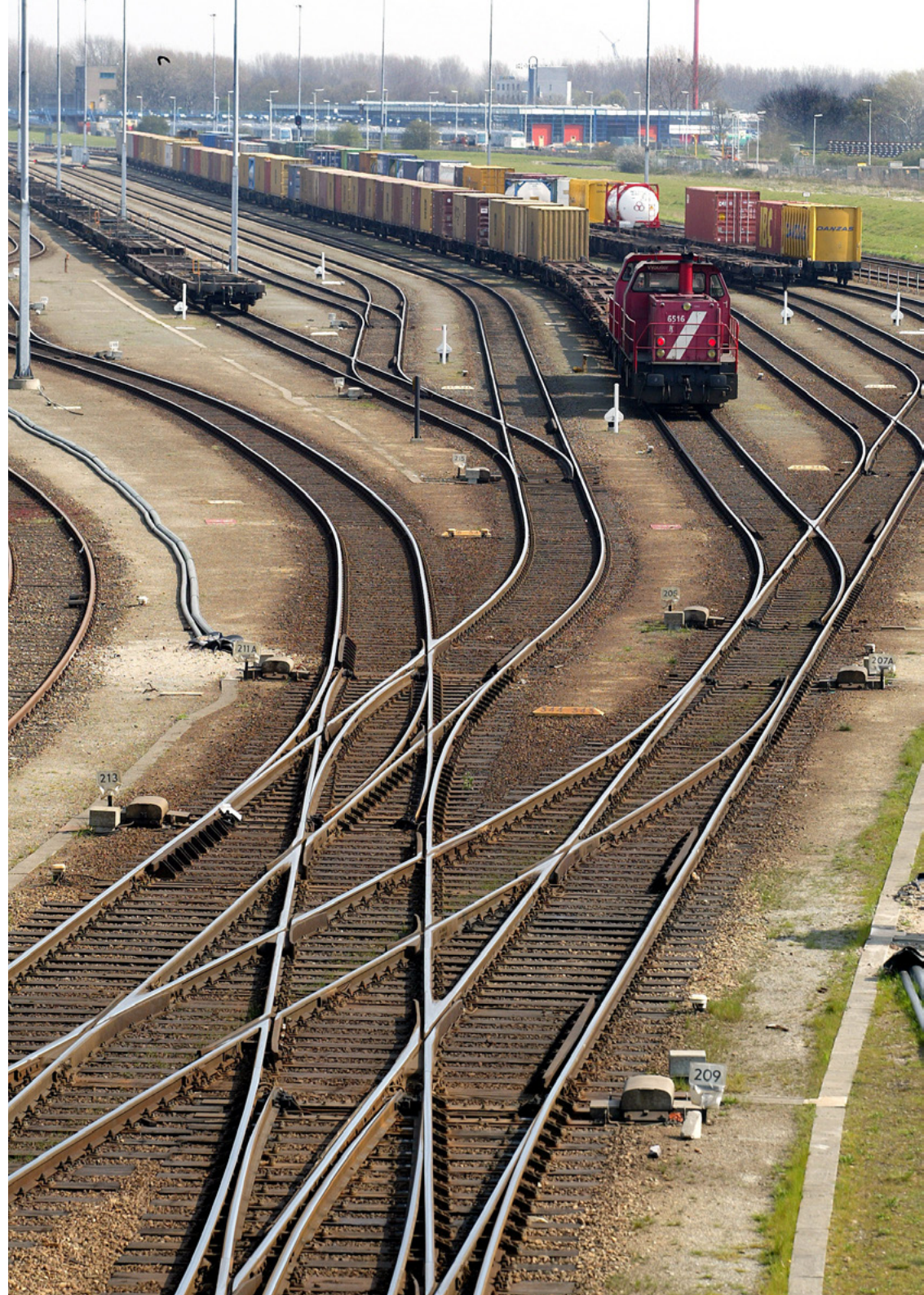
Menukaart II: Verminderen effect op de leefomgeving

- Belang van een goede leefomgeving langs het spoor
- Huidige beleidsinzet
- Vier keuzerichtingen
- Maatregelen
- Maatschappelijke effecten

Menukaart III: Omgaan met nieuwe vervoersstromen

- Energietransitie zorgt voor nieuwe vervoersstromen
- Huidige beleidsinzet
- Vier keuzerichtingen
- Maatregelen
- Maatschappelijke effecten

3
3
3
4
4
5
5
6
7
8
10
11
11
12
13
14
16
17
17
18
19
20
22



Inleiding

Aanleiding en doel

Het ministerie van IenW werkt naar aanleiding van de motie Schonis/Ziengs¹ met belanghebbenden aan het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. In december 2023 is een eerste uitwerking van dit Toekomstbeeld gepresenteerd. Met belanghebbenden zijn langs de drie pijlers “people, planet en profit” drie hoofddoelen van het beleid benoemd:

1. minder lasten voor de leefomgeving door serieus werk te maken van de lasten die bewoners en lokale overheden ervaren (people);
2. Het beter benutten van de duurzaamheidsvoordelen van het spoorgoederenvervoer en zo bijdragen aan de klimaatambities (planet);
3. het scheppen van voldoende ruimte om op het spoor te kunnen ondernemen en zo bijdragen aan het mogelijk maken van groei van het spoorgoederenvervoer en de vitaliteit van de sector (profit);

Het verder uitwerken van deze hoofddoelen is geen eenvoudige opdracht. De toekomst bevat onzekerheden en partijen zitten nu niet op één lijn over welke doelen en oplossingen prioriteit moeten krijgen. Daarnaast kost het veel tijd om maatregelen op het spoor te implementeren en er de effecten van te zien. Maatregelen die op lange termijn bijdragen aan de hoofddoelen, kunnen op korte termijn een tegengesteld effect hebben. Een voorbeeld hiervan zijn de werkzaamheden aan het derde spoor: dit draagt op lange termijn bij aan een optimalere benutting van de Betuweroute, maar op korte en middellange termijn tot meer hinder voor bewoners langs het spoor en minder capaciteit voor spoorgoederenvervoer.

Om het gesprek en het denken over de beleidsdoelen, bijbehorende eindbeelden en maatregelen te faciliteren zijn:

- in de eerste uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer vier beleids-scenario's geïntroduceerd.
- langs de pijlers “people, planet en profit” drie belangrijke thema's geïdentificeerd: versterken van de kracht van het spoorgoederenvervoer (profit), verminderen van het effect op de leefomgeving (people) en het omgaan met met nieuwe vervoersstromen (planet).

Langs de drie thema's zijn menukaarten opgesteld, waarin de vier beleidsscenario's zijn uitgewerkt. Inbreng vanuit verschillende trajecten is als input gebruikt. Dit betreft onder meer de participatiesessies in het kader van het Toekomstbeeld Spoorgoederen, gesprekken met de Spoorgoederentafel, het Gezamenlijk Ambitienetwerk Spoorgoederenvervoer, adviezen van het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving en de Actieagenda Leefbaar Spoor.

De menukaarten hebben de basis gevormd voor gesprekken die in de loop van 2024 in het kader van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer gevoerd zijn.

Leeswijzer

De menukaarten starten met een introductie op het thema, waarin de relatie wordt gelegd met aspecten die in het kader van brede welvaart een rol spelen.

In het tweede onderdeel wordt ingegaan op de huidige beleidsinzet gerelateerd aan het thema van de menukaart.

In het derde onderdeel worden vier beleidsscenario's geschetst. Vanuit de huidige beleidsinzet zijn vier keuzerichtingen voor beleid uitgewerkt.

In het vierde onderdeel worden de maatregelen per keuzerichting geschetst die in de verschillende gesprekken aan bod zijn gekomen.

In het laatste onderdeel wordt de impact van de verschillende keuzerichtingen in kaart gebracht en worden de benodigde kosten voor de uitvoering van het scenario ingeschat.

¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2020–2021, 35 570 XII, nr. 38.

Aspecten van brede welvaart

Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft met het rapport Brede welvaart en mobiliteit (2021) verkent wat het betekent als mobiliteit en mobiliteitsbeleid vanuit een bredewelvaartsperspectief wordt bekeken. In het rapport wordt de samenhang tussen mobiliteit en brede welvaart in vier dimensies samengevat, namelijk in bereikbaarheid, leefomgeving, veiligheid en gezondheid.



Vier keuzerichtingen

Door te werken met een kwadrant van scenario's is in kaart gebracht op welke verschillende manieren het spoorgoederenvervoer zich kan ontwikkelen in de komende jaren en hoe dit bijdraagt aan de geformuleerde beleidsdoelen. De assen waar deze scenario's zich op baseren, lopen op een schaal van hoge of lage economische meerwaarde van het spoorgoederenvervoer en een situatie met veel of weinig maatschappelijk draagvlak. Binnen deze menukaart zijn voor elk scenario beleidsmaatregelen uitgewerkt die bij de afzonderlijke scenario's passen.

Per scenario zijn verschillende eindbeelden denkbaar. In de eerste uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer zijn vier scenario's beschreven langs de assen van economische meerwaarde van het spoorgoederenvervoer en maatschappelijk draagvlak:

- I. **Gestage ontwikkeling.** In dit basis-scenario wordt de huidige beleidsinzet zoveel mogelijk gecontinueerd.
- II. **Ruimte voor treinen.** In dit scenario staat het maximaal benutten van de voordelen van het spoorgoederenvervoer centraal. Zoveel mogelijk binnen de kaders van de huidige infrastructuur.
- III. **Rust langs het spoor.** In dit scenario staat het verminderen van de impact van het spoorgoederenvervoer op de directe leefomgeving langs het spoor centraal. Zoveel mogelijk binnen de kaders van de huidige infrastructuur.
- IV. **Maximale ontwikkeling.** In dit scenario wordt ingezet op het maximaal benutten van de voordelen van het spoorgoederenvervoer met maximaal maatschappelijk draagvlak. Waar nodig buiten de kaders van de huidige infrastructuur.

Menukaart I: Versterken kracht van het spoorgoederenvervoer

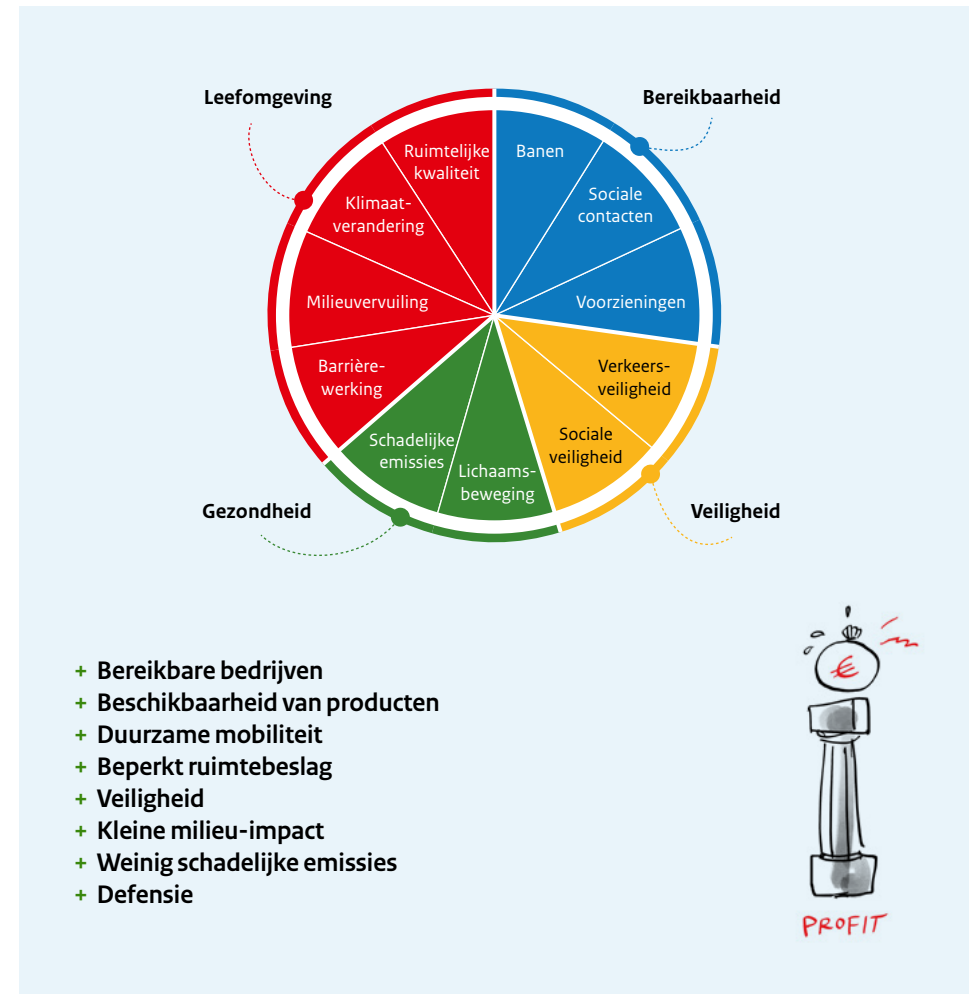
Belang van een goede concurrentiepositie

Goederenvervoer is van groot belang voor Nederland. Nederland is een land van transport en logistiek, onder andere door onze strategische ligging: direct aan open zee, met goede verbindingen over weg, water en spoor tussen onze grote mainports en het Europese achterland. Voor veel landen en bedrijven is Nederland de toegangspoort tot Europa. Het goederenvervoer per spoor is hierin een belangrijke schakel.

In deze menukaart staat de vraag centraal welke keuzes het Rijk kan maken in het optimaal benutten en versterken van de kracht van het spoorgoederenvervoer en in het efficiënt en effectief verbinden van het spoorgoederenvervoer met andere modaliteiten, zodat bereikbaarheidsdoelen van het Rijk doeltreffend en doelmatig behaald kunnen worden. Hierbij moet een balans gevonden worden tussen dit belang enerzijds en de negatieve impact die het spoorgoederenvervoer op directe leefomgeving heeft.

In het tussenproduct “Naar een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer” is uitgebreid ingegaan op de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Hierbij is geconstateerd dat de huidige concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer eraan bijdraagt dat de duurzaamheidsvoordelen op het spoor nu onvoldoende benut worden en ondernemers onvoldoende ruimte ervaren om op het spoor te ondernemen. Samenvattend kiezen verladers als gevolg van gebrekkige betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer (o.a. verstoringen door achterstallig onderhoud in het Rotterdamse havengebied) en de hoge kosten van het spoorgoederenvervoer (o.a. de hoge tarieven voor opstellen en rangeren) nog te vaak voor andere modaliteiten, ook als het spoor meer passend zou zijn.

Uit de IMA 2021 volgt desondanks dat het SGV de komende decennia kan groeien van 40 tot 45 miljoen ton nu naar 60-77 miljoen ton omstreeks 2050. De belangrijkste stromen blijven het vervoer van en naar onze havens via Duitsland en België en doorvoer via België naar Duitsland. De meeste groei wordt verwacht in het vervoer richting het (noord)oosten van Europa. Het aandeel containervervoer stijgt en het aandeel kolen in het vervoerd gewicht neemt tot 2030 sterk af. Treinen worden daardoor ook gemiddeld lichter. De markt ziet daarnaast aanvullende ontwikkelingen die kunnen bijdragen aan een extra groei van circa 25%. Dit betreft o.a. ontwikkelingen als trailer on trains, verdergaande containerisatie en de impact van lage waterstanden.



Huidige beleidsinzet

Het Rijk voert beleid dat invloed heeft op de concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer.

- › **Investerings in de betrouwbaarheid en capaciteit van het netwerk.** Het nieuwe Basiskwaliteitsniveau Spoor borgt de kwaliteit van het spoornetwerk. Ook kan hiermee het achterstallig onderhoud op de Rotterdamse havenspoorlijn worden weggewerkt en in de toekomst worden voorkomen. Andere belangrijke projecten zijn de realisatie van het Derde Spoor en de Zuidwest Boog van Meteren, vernieuwing van het heuvelsysteem op Kijfhoek, opwaardering van de Maaslijn en Rail Gent-Terneuzen en de spoorontwikkeling Maasvlakte.
- › **Investerings in het beter benutten van het netwerk.** Door te investeren in betere benutting van het bestaande netwerk kan de beschikbare capaciteit op het spoor worden vergroot. De huidige uitrol van het 740-meter-programma draagt hier bijvoorbeeld aan bij door op Rotterdam Noord, Europoort, Lage Zwaluwe, Moerdijk, Hengelo en Venlo de benodigde ruimte voor 740 meter treinen te realiseren. Tevens lopen er Beter benutten pilots op Botlek, Maasvlakte West, Moerdijk en Amsterdam Aziëhaven om de planbare capaciteit op goederen-emplacementen (niet-centraal bediend gebied) te vergroten.
- › **Inzet op versterking van de goederenvervoercorridors.** In MIRT-GVC verband wordt ingezet op het versterken van de goederencorridors Zuid en Oost-Zuid-Oost. Met realisatiepacten worden de bovengemiddelde multimodale knooppunten langs deze lijn verder ontwikkeld.
- › **Borging van de belangen van Nederland in de EU-context.** Vanuit de modaliteit spoor de hub-functie van Nederland logistieke hotspot in Europa bewaken en verder uitbouwen met aandacht voor onze achterlandverbindingen.
- › **Financiële kaders gebruiksvergoeding.** Het Rijk stelt de financiële kaders vast waarbinnen ProRail de gebruiksvergoedingssystematiek vaststelt. Met de huidige gebruiksvergoedings-systematiek zijn de kosten voor het opstellen en rangeren van treinmaterieel sterk gestegen. Via de tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023-2025 wordt deze kostenstijging enigszins gedempt. Per 2026 verdwijnt de subsidie en treedt de gebruiksvergoedingssystematiek 2026-2029 in werking. Met deze systematiek worden de kosten voor opstellen en rangeren verder verlaagd. Het totale kostenniveau voor het spoor-goederenvervoer stijgt licht vanwege een stijging van het treinpaddatarief.
- › **Modal shift programma.** De subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water en spoor 2023-2026 en de inzet van logistiek makelaars moeten het voor verladers aantrekkelijker maken om voor spoor (of binnenvaart) te kiezen. Flankerend beleid zoals de invoering van ETS-2 en de vrachtwagenheffing hebben invloed op het level playing field.
- › **Inzet op digitalisering en innovatie.** Mede door regelgeving vanuit Europa krijgen goederen-vervoerders steeds meer te maken met digitalisering in hun eigen bedrijfsprocessen, in de totale transportketen, en op het gebied van het rollende materieel en de railinfrastructuur. Voorbeelden vanuit Europa zijn de vereiste uitrol van digitale treinbeveiliging (European Rail Traffic Management System, ERTMS) en een upgrade van het telecommunicatiesysteem van 2G naar 5G (Future Railway Mobile Communication System, FRMCS). Uitrol van genoemde systemen is noodzakelijk ter vervanging en modernisering van de huidige systemen die aan het einde van hun technische levensduur zijn. Andere vernieuwingen die de komende jaren mogelijk op de rol staan zijn automatisch bestuurd treinen (Automatic Train Operation, ATO) en de Digitale Automatische Koppeling (DAK).

Vier keuzerichtingen

I. Gestage ontwikkeling. In het scenario “gestage ontwikkeling” is het uitgangspunt dat ernaar gestreefd wordt om het volume van het spoorgoederenvervoer ten minste gelijk te houden. Bij dit scenario worden de groei doelstellingen uit het Maatregelpakket Spoorgoederenvervoer losgelaten en raken de ambities vanuit Europees beleid (de Green Deal) uit zicht. Het aandeel van het spoorgoederenvervoer zal, gelet op een verwachte toename van het totale volume aan goederenvervoer, dalen. In algemene zin betekent dit voor de concurrentiepositie van het spoor dat deze enigszins verslechterd.

II. Ruimte voor treinen. In het scenario “ruimte voor treinen” is het uitgangspunt dat er aanvullende beleidsmaatregelen worden getroffen om binnen het bestaande spoornetwerk de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer dusdanig te verbeteren, zodat volumegroei van het spoorgoederenvervoer kan plaatsvinden. Het aandeel van het spoorgoederenvervoer binnen het totale goederenvervoer blijft in dit scenario gelijk. Bij dit scenario blijven de groei doelstellingen uit het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer in zicht. De ambities vanuit het Europees beleid (Green Deal) om het aandeel van het spoorgoederenvervoer te vergroten raken uit zicht. Maatregelen die binnen de Spoorgoederentafel zijn uitgewerkt om de aantrekkelijkheid van spoorgoederenvervoer voor verladers te vergroten vormen input voor dit scenario.

III. Rust langs het spoor. In het scenario “rust langs het spoor” is de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer geen prioriteit. De nadruk ligt in dit scenario op het maximaliseren van het maatschappelijk draagvlak voor het spoorgoederenvervoer. Er worden geen maatregelen getroffen om de concurrentiepositie te verbeteren, tenzij deze maatregelen leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving voor omwonenden langs het spoor. Ook kan het zijn dat er nationale, Europese, internationale verplichtingen zijn die moeten worden nageleefd. De aanname is dat het volume van het spoorgoederenvervoer in dit scenario daalt. Groei doelstellingen uit het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer en ambities vanuit het Europees beleid (Green Deal) worden losgelaten. Adviezen van het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving zijn in dit scenario meegenomen.

IV. Maximale ontwikkeling. In het scenario “maximale ontwikkeling” wordt maximaal ingezet op vergroten van de concurrentiepositie met behoudt van maatschappelijk draagvlak. Uitgangspunt is dat in dit scenario het aandeel van het spoorgoederenvervoer in de modal split toeneemt. Het door de sector met ProRail opgestelde Gezamenlijk ambitienetwerk en het advies van het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving zijn in dit scenario meegenomen. In dit scenario worden de groei doelstellingen uit het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer en de ambities vanuit Europees beleid (Green Deal) om het aandeel van het spoorgoederenvervoer te verdubbelen gehaald.



- I. Beleid continueren:** volume van het SGV blijft gelijk, het aandeel daalt.
- II. Beleid intensiveren:** groei van het SGV volume, het aandeel blijft gelijk.
- III. Beleid minimaliseren:** versterken kracht van het SGV is geen doel.
- IV. Beleid maximaliseren:** toename van het aandeel SGV met maximaal maatschappelijk draagvlak.

Maatregelen

Diverse maatregelen die bijdragen aan het versterken van de kracht van het spoorgoederenvervoer zijn in kaart gebracht.

Basiskwaliteitsniveau Spoor. Instandhouding spoorinfrastructuur op basiskwaliteitsniveau is cruciaal voor de betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer. Dit betreft in het bijzonder het wegwerken en in de toekomst voorkomen van achterstallig onderhoud op de Havenspoorlijn in de Rotterdamse haven.

Realisatie bestaande infraprojecten. Uitvoering geven aan het Derde Spoor en de Boog van Meteren draagt bij aan capaciteitsvergroting op de Betuweroute en meer flexibiliteit voor het SGV. De opwaardering van de Maaslijn en de uitrol van een investeringspakket om 740 meter lange treinen (één treinpad per uur per richting) op de drukste corridors mogelijk te maken draagt bij aan capaciteit voor en concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer. Beter benutting van de Betuweroute en hetzelfde volume vervoeren met minder treinen draagt ook bij aan vermindering van hinder die mensen langs het spoor ervaren.

Uitvoering geven aan internationale verplichtingen. Uitvoering geven aan Europese en internationale verplichtingen en indien mogelijk het wegnemen van onnodige belemmeringen in wet- en regelgeving. Het gaat hierbij ook om de TEN-T verplichtingen.

Noodzakelijke capaciteitsvergroten (proces)maatregelen. Capaciteitsknelpunten die er nu al zijn of die ontstaan door de toename van ander type vervoer op het spoor zoals het binnenlands personenvervoer en internationaal personenvervoer worden weggenomen. Indien mogelijk zonder aanleg nieuwe infra.

Verdere uitrol beter benutten pilots. Verdere uitrol van sensoren en camera's op goederen-emplacementen om de planbare capaciteit op niet-centraal bediend gebied te vergroten.

Verdere uitrol 740m. Investeringspakket gericht op het verder uitrollen van 740m naar twee treinpaden per uur per richting.

Gelijk speelveld versterken. De tarieven voor het gebruik van het spoor en voor het rangeren en opstellen worden in lijn gebracht met die in omliggende landen. Internalisering van externe kosten in de verschillende modaliteiten kan ook helpen om de concurrentiepositie van het spoor te verbeteren.

Capaciteitsmaatregelen treffen. Er worden maatregelen getroffen om binnen het bestaande spoornetwerk voldoende capaciteit te creëren voor het spoorgoederenvervoer. Dit betreft onder meer capaciteitsverhogende maatregelen in het Rotterdamse havengebied en (proces)maatregelen gericht op voldoende capaciteit voor het spoorgoederenvervoer op de corridor naar Oldenzaal-Bad Bentheim en voor vervoer vanaf de haven van Amsterdam.

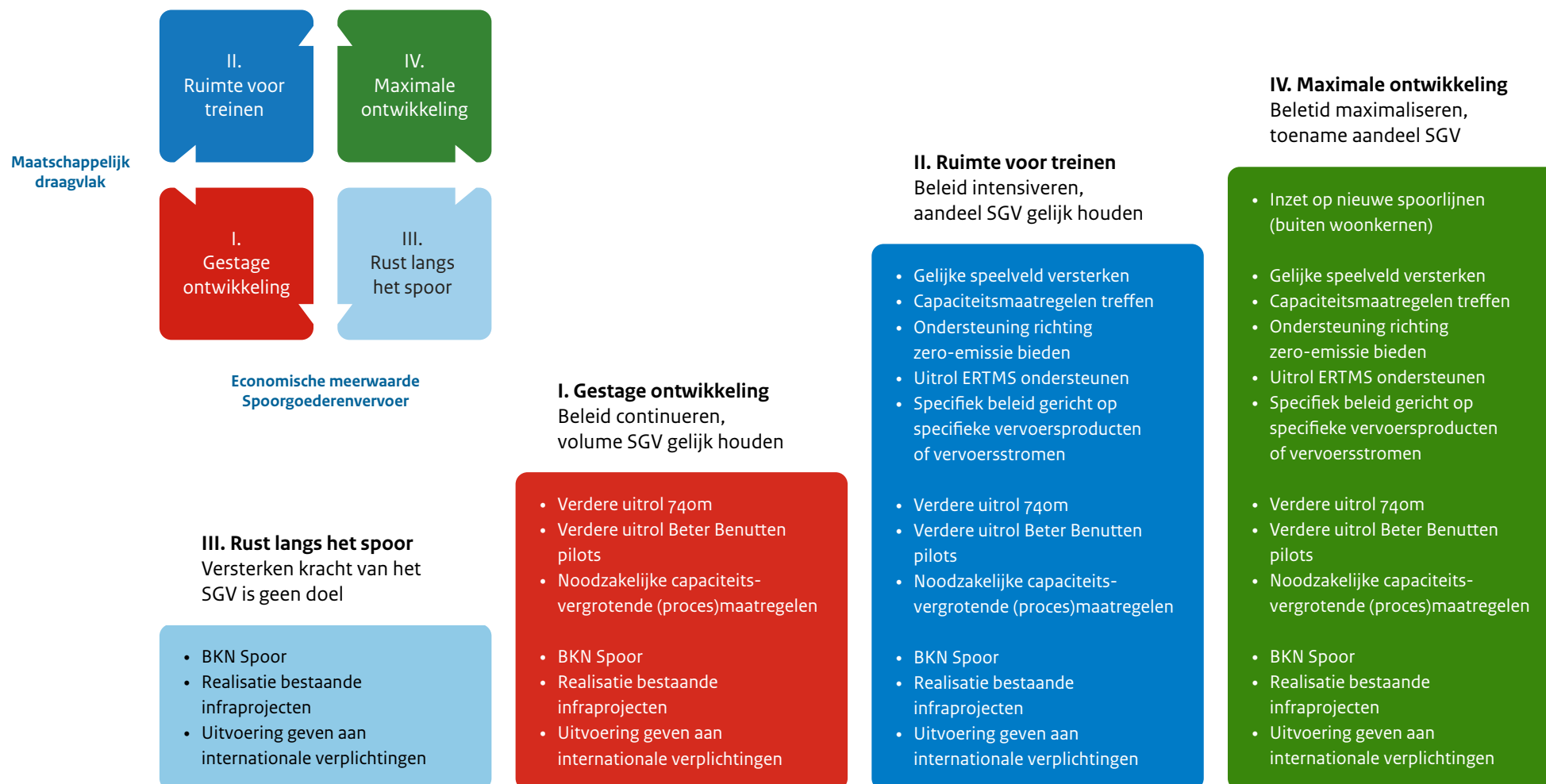
Ondersteuning richting zero-emissie bieden. Waar nodig elektrificatie of het mogelijk maken van Last Mile oplossingen als zeilend binnenkomen op terminals en het ondersteunen van de sector bij het vernieuwen van dieselmaterieel.

Uitrol ERTMS ondersteunen. Met een nieuw-voor-oud-regeling kan de ombouw van spoor-goederenlocomotieven ten behoeve van ERTMS versneld worden. Deze maatregel kan ook een bijdrage leveren aan de verduurzaming van de sector.

Specifiek beleid gericht op specifieke vervoersproducten of vervoersstromen. Bepaalde vervoersproducten over vervoersstromen kunnen vragen om specifiek beleid, zoals het product wagenladingvervoer en stromen als vervoer van gevaarlijke stoffen, verspreiden en militaire mobiliteit.

Invzet op nieuwe spoorlijnen (buiten woonkernen). Indien hier noodzaak toe is betreft dit verbindingen als GNOE, de Zuidtak van de Betuweroute en 3RX.

Onderstaand figuur laat de maatregelen zien die voor elk scenario in beeld zijn, verdeeld over de verschillende keuzerichtingen.



Maatschappelijke effecten

I. Gestage ontwikkeling. Bij een gelijkblijvend volume zal de groeiende vraag naar goederenvervoer de komende decennia door andere modaliteiten moeten worden opgevangen. Dit zorgt voor een toename van de externe kosten van het goederenvervoer en kan negatieve effecten hebben op veiligheid, milieu, duurzaamheid en op congestie op de weg. Met name in Oost- en Zuidoost-Nederland kunnen hierdoor bestaande knelpunten met goederenvervoer over de weg worden versterkt (IMA hoog). Bij IMA Laag (2021) doen zich geen grote knelpunten voor, mogelijk kunnen die wel ontstaan als het aandeel vrachtvervoer over de weg toeneemt ten opzichte van de IMA-raming. Doordat er geen sprake is van groei van het spoorgoederenvervoer kan extra capaciteit op het spoor als gevolg van genomen maatregelen ten goede komen aan het (internationale) personenvervoer. Voor omwonenden langs het spoor betekent deze keuzerichting waarschijnlijk op termijn een verlichting van de hinder die zij nu ervaren. Dit wordt vooral bereikt door de realisatie van het derde spoor, waardoor een groter deel van de goederentreinen gebruik kan maken van de Betuweroute.

II. Ruimte voor treinen. Het spoorgoederenvervoer groeit in capaciteit mee met de groeiende vraag naar goederen en kan zo het aandeel op pijl houden. Conform de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) wordt een groei van het spoorgoederenvervoer van 40 tot 45 miljoen ton nu naar 58-69 miljoen ton in 2040 voorzien. Hiermee loopt de congestie op de weg naar verwachting minder hard op. De groei van het aantal goederentreinen op het bestaande netwerk zorgt zonder aanvullende hinderbeperkende maatregelen voor een lagere kwaliteit van de leefomgeving langs het spoor. Mogelijk heeft de groei ook gevolgen voor woningbouwplannen (extra investeringen om hinder tegen te gaan, of beperktere ruimte rond het spoor). De beschikbare ruimte voor andere gebruikers van het spoor neemt bij een gelijkblijvende infrastructurele capaciteit af. Mogelijk leidt dit tot extra knelpunten in de capaciteit, al kan verlichting ontstaan na het gereedkomen van het derde spoor en door maatregelen gericht op efficiëntere benutting van de capaciteit.

III. Rust langs het spoor. Bij een dalend volume van het spoorgoederenvervoer zal de groeiende vraag naar goederenvervoer de komende decennia grotendeels door andere modaliteiten moeten worden opgevangen. In dit scenario nemen de externe kosten van het goederenvervoer het sterkst toe met negatieve effecten op veiligheid, milieu, duurzaamheid en congestie op de weg tot gevolg. Door het verminderen van het volume van het spoorgoederenvervoer ontstaat extra capaciteit op het spoor die ten goede kan komen aan het (internationale) personenvervoer. Voor omwonenden langs het spoor betekent minder spoorgoederenvervoer een verlichting van de hinder. De mate waarin de hinder voor omwonenden vermindert is daarbij mede afhankelijk van de mate waarin de ontstane ruimte op het spoor door het (internationale) personenvervoer wordt opgevuld.

IV. Maximale ontwikkeling. Er wordt ingezet op realisatie van het hoge scenario uit de prognoses. Op basis van analyses van ProRail en uitkomsten van de marktverkenning wordt een groei van het volume naar 68-85 miljoen ton in 2040 voorzien. Dit zorgt van de verschillende scenario's voor de sterkste afname van de externe kosten van het totale goederenvervoer. Dit scenario vereist mogelijke forse aanvullende investeringen in het spoornetwerk. Dit kan bij een beperkt financieel kader gevolgen hebben voor andere modaliteiten doordat minder budget beschikbaar is voor onderhoud of nieuwe aanleg van andere infrastructuur. Uitbreiding van de beschikbare capaciteit kost tijd. Mogelijk is er tijdelijk sprake van capaciteitsknelpunten binnen het spoornetwerk, waardoor personenvervoer pas op de langere termijn ruimte krijgt voor groei. Op termijn ontstaat er echter ook extra capaciteit voor personenvervoer (wat ook ruimte kan bieden voor woningbouw door ontsluiting van locaties rond het spoor).

Menukaart II: Verminderen effect op de leefomgeving

Belang van een goede leefomgeving langs het spoor

Vanuit het Rijk beogen we vitale functies voor iedereen bereikbaar te houden binnen de gestelde publieke kaders voor een veilige, gezonde en schone leefomgeving. Vanuit brede welvaart bezien kent het spoorgoederenvervoer veel voordelen. Vervoer per spoor is duurzaam, kent een beperkt ruimtebeslag, is veilig, heeft een kleine milieu-impact en er komen weinig schadelijke emissies vrij. Tegenover deze “lusten” van het spoorgoederenvervoer die breed neerslaan, staan ook lasten die met name in de directe omgeving langs het spoor terechtkomen.

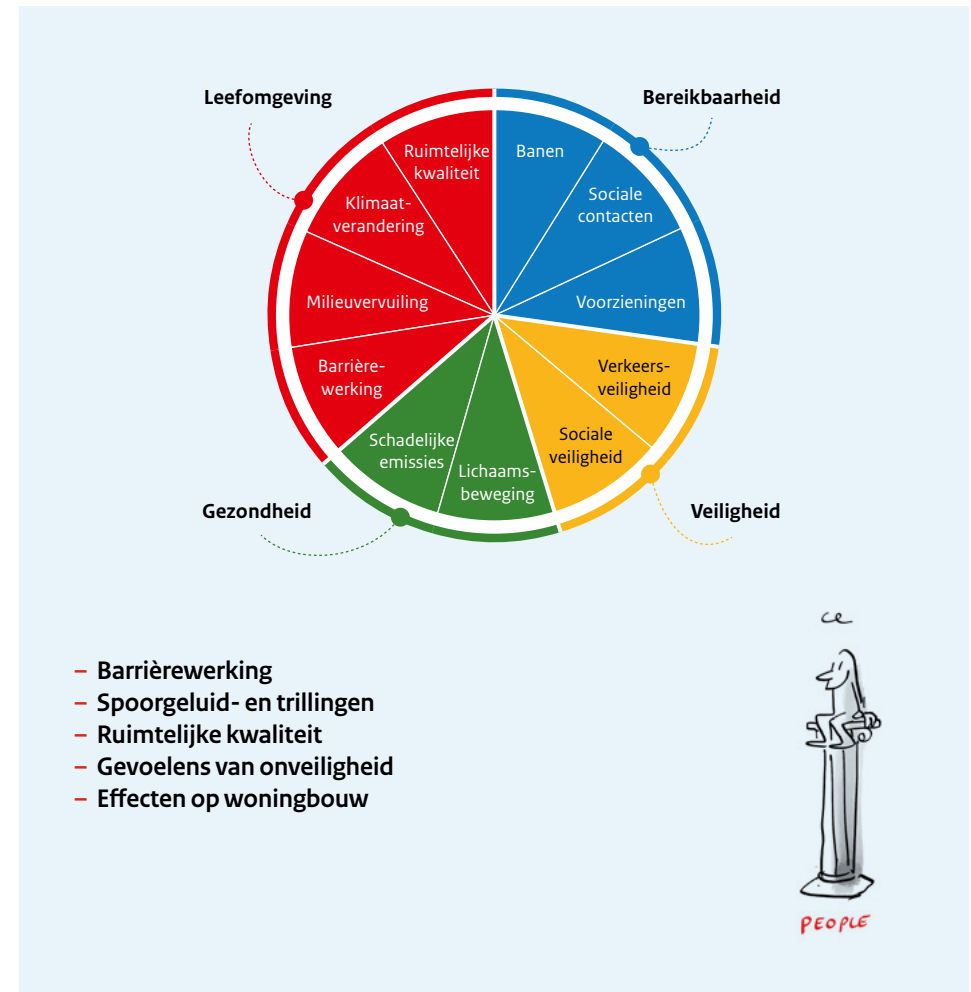
In deze menukaart staat de vraag centraal welke rol het Rijk moet spelen in het verminderen van de lasten voor omwonenden en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving langs het spoor. De maatregelen die in deze menukaart genoemd worden kunnen bijdragen aan een duurzame balans met (groei van) het spoorgoederenvervoer.

In het tussenproduct “Naar een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer” is uitgebreid ingegaan op de lasten die het spoorgoederenvervoer met zich meebrengen. Samenvattend geeft spoorverkeer geluidshinder en barrièrewerking. Daarnaast geeft het spoorgoederenvervoer trillingshinder en kan het vervoer van gevaarlijke stoffen een gevoel van onveiligheid geven. Daarnaast is er onzekerheid over de toekomstige omvang van het spoorgoederenvervoer en in het bijzonder rondom de energietransitie en het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Dit vervoer van gevaarlijke stoffen komt in een separate menukaart aan de orde.

Uit onderzoek volgt dat er in Nederland ruim 175.000 mensen ernstig gehinderd worden door het geluid van goederentreinen. Zij ervaren bijvoorbeeld boosheid, irritatie en onbehagen. De omvang van de hinder is de afgelopen jaren stabiel, waarbij goederentreinen meer hinder opleveren dan reizigerstreinen. Circa 90.000 mensen voelen zich ernstig gehinderd door spoortrillingen van goederentreinen.

Het aantal woningen langs het spoor neemt toe, mede door de grote woningbouwopgave waar Nederland voor staat. Veel woningbouwplannen richten zich op locaties nabij het spoor. Dit roept de vraag op hoe deze woningen goed ingepast kunnen worden.

Het spoorgoederenvervoer vindt grotendeels plaats over het gemengde net. Hinderbeperkende maatregelen (anders dan aan het materieel) hebben zodoende effect op zowel het verminderen van de hinder van het spoorgoederenvervoer, als van het personenvervoer.



Huidige beleidsinzet

Het Rijk speelt een leidende rol in het stellen van de kaders voor een veilige, gezonde en duurzame leefomgeving.

- › **Algemeen veiligheidsbeleid.** Eisen aan het materieel, aan het spoor en aan het vervoer zelf dragen bij aan het hoge veiligheidsniveau van het spoor. Beleid is gericht op het verbeteren van de veiligheid, zoals via de aanpak van overwegen, de uitrol van ERTMS en beleid gericht op het verminderen van STS-passages.
- › **Internationale kaders voor stil materieel.** Mede dankzij internationale inzet is het geluid van treinen langs grote delen van het spoor de afgelopen jaren naar beneden gegaan. Strengere eisen in Europese regelgeving (TSI Noise) hebben gezorgd voor stiller materieel.
- › **Normering geluid.** Voor geluid zijn er wettelijke normen (in de Omgevingswet) en is er de plicht om vijfjaarlijks de geluidssituatie inzichtelijk te maken via een geluidbelastingkaart en om een actieplan op te stellen met het beleid voor de komende vijf jaar. Met het systeem van geluid-productieplafonds wordt jaarlijks de geluidproductie van het hele spoornet in kaart gebracht en vergeleken met deze plafonds. Waar nodig worden maatregelen getroffen. Bij circa 15.000 woningen overschrijdt het spoorgeluid nog de maximaal toegestane waarde. Vanuit het Meerjaren-programma Geluidsanering wordt de geluidsoverschrijding voor deze woningen aangepakt.
- › **Innovatieagenda Bronaanpak Spoortrillingen (IBS).** Vergeleken met geluid staat de ontwikkeling van kaders voor trillingen nog in de kinderschoenen. Deels omdat het probleem technisch ingewikkeld is: of trillingen optreden hangt af van verschillende factoren, zoals bodemgesteldheid, het type trein, de gesteldheid van het spoor en het type fundering van gebouwen rondom het spoor. De overlast is moeilijk te voorspellen, waardoor generieke normen en maatregelen niet goed werken. Binnen de IBS wordt o.a. met praktijkproeven gezocht naar goede kosteneffectieve maatregelen aan het spoor.
- › **Communicatie en informatievoorziening rondom trillingen.** IenW heeft de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen beschikbaar gemaakt voor gemeenten en projectontwikkelaars, en een Brochure over spoortrillingen bij bestaande woningen.
- › **Beleidsregel trillingshinder spoor.** Bij grote spoorprojecten hanteert het Rijk de Beleidsregel trillingshinder spoor, die grenzen aan trillingsniveaus voorschrijft en een afweging van de kosten en baten van maatregelen als deze grenzen worden overschreden.
- › **Infrastructurele maatregelen.** Met de realisatie van het Derde Spoor kan de capaciteit van de Betuweroute optimaler benut worden. Daarnaast kan met de realisatie van de Zuidwest Boog van Meteren het goederenvervoer vanuit de Rotterdamse of Amsterdamse haven richting Venlo langer op de Betuweroute blijven rijden. Gebruik van de Betuweroute heeft relatief minder impact op de omgeving. Investerings in het kunnen faciliteren van treinen met een lengte van 740m zorgen ervoor dat hetzelfde volume met minder treinen kan worden vervoerd. Dit heeft een positieve impact op de directe leefomgeving.

Vier keuzerichtingen

I. Gestage ontwikkeling. In het scenario “gestage ontwikkeling” is het uitgangspunt dat het huidige beleid om de omgevingseffecten van het spoorverkeer en in het bijzonder het spoorgoederenvervoer te beheersen wordt gecontinueerd. Bij dit scenario neemt de impact op de leefomgeving bij een gelijkblijvend volume van het spoorgoederenvervoer af. Verdichting langs het spoor kan eraan bijdragen dat het aantal mensen dat hinder ondervindt desondanks alsnog toeneemt.

II. Ruimte voor treinen. In het scenario “ruimte voor treinen” is het beleid gericht op het maximaliseren van de economische meerwaarde van het spoorgoederenvervoer. Het beleid gericht op het verminderen van de impact op de leefomgeving wordt geminimaliseerd tot het uitvoering geven aan wettelijke verplichtingen en tot maatregelen die als bijeffect hebben dat ze de concurrentiekracht van het spoorgoederenvervoer versterken. Bij dit scenario neemt de impact op de leefomgeving bij gelijkblijvend volume van het spoorgoederenvervoer het minst af.

III. Rust langs het spoor. In het scenario “rust langs het spoor” is het vergroten van het maatschappelijk draagvlak voor het spoorgoederenvervoer het uitgangspunt. Het beleid om de impact van het spoorgoederenvervoer op de omgeving te beperken wordt in dit scenario binnen de kaders van het huidige netwerk geïntensiveerd. Bij dit scenario neemt de impact op de leefomgeving bij gelijkblijvend volume relatief sterk af.

IV. Maximale ontwikkeling. Uitgangspunt in dit scenario is dat wordt ingezet op maximale groei van het spoorgoederenvervoer met maximaal maatschappelijk draagvlak. Het beleid rondom het verminderen van hinder wordt daartoe gemaximaliseerd. De kaders van het huidige netwerk zijn daarbij niet leidend. Bij dit scenario neemt de impact op de leefomgeving bij gelijkblijvend volume het sterkst af. N.B. Dit scenario vraagt grote publieke investeringen. In discussies over dit onderwerp, bijvoorbeeld bij het Platform SGV en Leefomgeving, is eerder verzocht om ook te kijken naar de mogelijkheden om baathebbers van het spoorgoederenvervoer en dan met name de vervoerders / verladers hieraan mee te laten betalen via een fonds voor omwonenden. Dit fonds wordt niet in de maatregelen meegenomen, omdat het in zichzelf geen impact bereikt op de kwaliteit van de leefomgeving langs het spoor, maar onderdeel is van het bekostigingsvraagstuk.

Een keuze om de impact op de leefomgeving te verminderen door actief te sturen op een lager volume van het spoorgoederenvervoer is niet in deze menukaart opgenomen.



- I. **Beleid continueren:** beheersen van impact op de leefomgeving.
- II. **Beleid minimaliseren:** groei van het SGV is leidend.
- III. **Beleid intensiveren:** impact omgeving verder reduceren.
- IV. **Beleid maximaliseren:** maximale aanpak hinder.

Maatregelen

Diverse maatregelen die bijdragen aan het verminderen van het effect op de leefomgeving zijn in kaart gebracht.

Realisatie infraprojecten die raken aan vermindering hinder. Beter benutting van de Betuweroute (Derde Spoor, Boog van Meteren) en hetzelfde volume vervoeren met minder treinen (faciliteren 740m) draagt ook bij aan vermindering van hinder die mensen langs het spoor ervaren.

Continueren van de geluidsaanpak. Met het Meerjarenprogramma Geluidsanering worden de hoogste geluidbelastingen aangepakt. Uitvoering geven aan internationale verplichtingen. Uitvoering geven aan Europese en internationale verplichtingen en indien mogelijk het wegnemen van onnodige belemmeringen in wet- en regelgeving.

Onderzoeksprogramma trillingen continueren. Voortzetting van het onderzoeksprogramma met al doel om tot kosteneffectieve maatregelen tegen spoortrillingen te komen.

Communicatie versterken. Tussen IenW, ProRail, omwonenden en decentrale overheden om begrip en draagvlak te bevorderen.

Beleidsregel trillingshinder grote projecten. Voortzetting van de inzet van de beleidsregel bij grote infrastructurele projecten.

Onderzoek en innovatie en geluid. Inzetten op onderzoek en innovatie op het gebied van geluid aan zowel het materieel als de baan.

Toewerken naar Beleidskader trillingsarmere infra voor nieuwbouw of vervangingswerken van ProRail. Vanuit de IBS geïdentificeerde goede en kosteneffectieve maatregelen worden zover mogelijk meegenomen in gepland onderhoud en nieuwe aanlegprojecten.

Toewerken naar beleidskader trillingen. Starten van een nationaal monitoringsprogramma voor trillingen, investeren in Europees onderzoek. Toewerken naar normstelling, waar nodig op Europees niveau.

Inzet op spoorlijnen buiten woonkernen. Op de langere termijn wordt toegewerkt naar meer ontvlechting (het scheiden van het personenvervoer en spoorgoederenvervoer) waarbij de grote stromen van het spoorgoederenvervoer via spoorgoederenlijnen buiten woonkernen om lopen.

N.B. het effect op de leefomgeving kan ook worden verminderd door het actief beleid te voeren gericht op het onaantrekkelijk maken van het spoorgoederenvervoer. Dergelijke maatregelen zijn niet in deze menukaart meegenomen.

Onderstaand figuur laat de maatregelen zien die voor elk scenario in beeld zijn, verdeeld over de verschillende keuzerichtingen.



Maatschappelijke effecten

I. Gestage ontwikkeling. De Rijksoverheid gaat in dit scenario verder met de realisatie van bestaande infraprojecten die een bijdrage leveren aan het verminderen van hinder en met de uitvoering van het Meerjarenprogramma Geluidsanering. Ook de veiligheid op het spoor zal toenemen. Geluidsplafonds worden waar mogelijk verlaagd op het moment dat dit mogelijk is, mits de verlaging niet beperkend werkt voor de verwachte groei van het treinverkeer. Het aantal woningen waarvan de maximaal toegestane geluidswaarde wordt overschreden, neemt door de geluidsaanpak af. Op de (middel)lange termijn draagt optimalere benutting van de Betuweroute bij aan een relatieve vermindering van de hinder die mensen van het spoorgoederenvervoer ondervinden. Toenemend inzicht in trillingshinder kan er op de langere termijn toe leiden dat bij aanleg van nieuw spoor of onderhoud aan bestaand spoor trillingshinder verminderd kan worden. Verdichting langs het spoor kan eraan bijdragen dat het aantal mensen dat hinder ondervindt desondanks alsnog toeneemt. Dit risico bestaat in het bijzonder voor trillingshinder, omdat het bij nieuwbouwwoningen niet verplicht is dat hier rekening mee gehouden wordt.

II. Ruimte voor treinen. Infrastructurele maatregelen die de concurrentiepositie en/of de ruimte voor het spoorgoederenvervoer versterken worden uitgevoerd en kunnen als bijeffect ook de hinder bij omwonenden verminderen. Wettelijke kaders voor de publieke leefomgeving zijn ook in dit scenario van toepassing.

De Rijksoverheid gaat in dit scenario verder met de realisatie van bestaande infraprojecten die een bijdrage leveren aan het verminderen van hinder en met de uitvoering van het Meerjarenprogramma Geluidsanering. Ook de veiligheid op het spoor zal toenemen. Geluidsplafonds worden met grote terughoudend verlaagd. Het aantal woningen, waarvan de maximaal toegestane geluidswaarde wordt overschreden, neemt door de geluidsaanpak af. Op de (middel) lange termijn draagt optimalere benutting van de Betuweroute bij aan een relatieve vermindering van de hinder die mensen van het spoorgoederenvervoer ondervinden. Verdichting langs het spoor kan eraan bijdragen dat het aantal mensen dat hinder ondervindt desondanks alsnog toeneemt. Dit risico bestaat in het bijzonder voor trillingshinder, omdat het bij nieuwbouwwoningen niet verplicht kan worden dat hier rekening mee gehouden wordt. Aan dit scenario gekoppelde inzet op groei van het volume van het spoorgoederenvervoer (menukaart I) zal de hinder voor de omgeving doen toenemen.

III. Rust langs het spoor. Voor de aanpak van geluidshinder zijn er beperkt aanvullende maatregelen mogelijk ten opzichte van scenario “gestage ontwikkeling”. Het is denkbaar om verder in te zetten op onderzoek en innovatie op het gebied van geluid. Het is de verwachting dat dit een minimaal effect zal hebben. Met betrekking tot geluidshinder is de te verwachten impact daarmee vergelijkbaar met het “gestage ontwikkeling” scenario. Met betrekking tot trillingshinder bevat dit scenario een stevig aanvullend pakket aan maatregelen. Deze maatregelen zijn deels gericht op bestaande bebouwing en deels op nieuwbouw. De verwachting is dat de hinder van trillingen in dit scenario op termijn stevig gereduceerd kan worden. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat trillingshinder een ingewikkeld probleem is en de impact van maatregelen daarmee vooraf niet eenduidig is in te schatten. De maatregel om eisen rondom trillingen te stellen aan nieuwbouwwoningen kan impact hebben op de financiële haalbaarheid van woningbouwplannen langs het spoor. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat het waarschijnlijk kosteneffectiever is om vooraf maatregelen te treffen dan om achteraf saneringsmaatregelen te moeten treffen. De maatregelen om eisen rondom trillingen te stellen aan goederenwagens kan impact hebben op de kosten van materieel. Indien deze kosten worden doorberekend aan verladers kan dit effect hebben op de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. De aan dit scenario gekoppelde verwachting van een dalend volume van het spoorgoederenvervoer (menukaart I) zal leiden tot een verdere beperking van de hinder bij de omgeving.

IV. Maximale ontwikkeling. Het meer inzetten op spoorlijnen voor spoorgoederenvervoer die buiten de woonkernen om lopen biedt langetermijnperspectief aan omwonenden langs de huidige goederencorridors dat het spoorgoederenvervoer op termijn kan verdwijnen, of in ieder geval afnemen. Het totale effect op hinder (geluid, barrièrewerking, ruimtelijke kwaliteit) is afhankelijk van de mate waarin de ruimte die hiermee ontstaat door personentreinen wordt opgevuld.

De hinder van goederentreinen wordt in dit scenario meer gespreid. Het ruimtebeslag van het spoor en ook de barrièrewerking van het spoor neemt in dit scenario toe, op plekken waar nu nog geen spoor loopt. Deze “barrièretoename” kan beheerst worden door de nieuwe spoorinfrastructuur waar mogelijk te bundelen met bestaande weginfrastructuur.

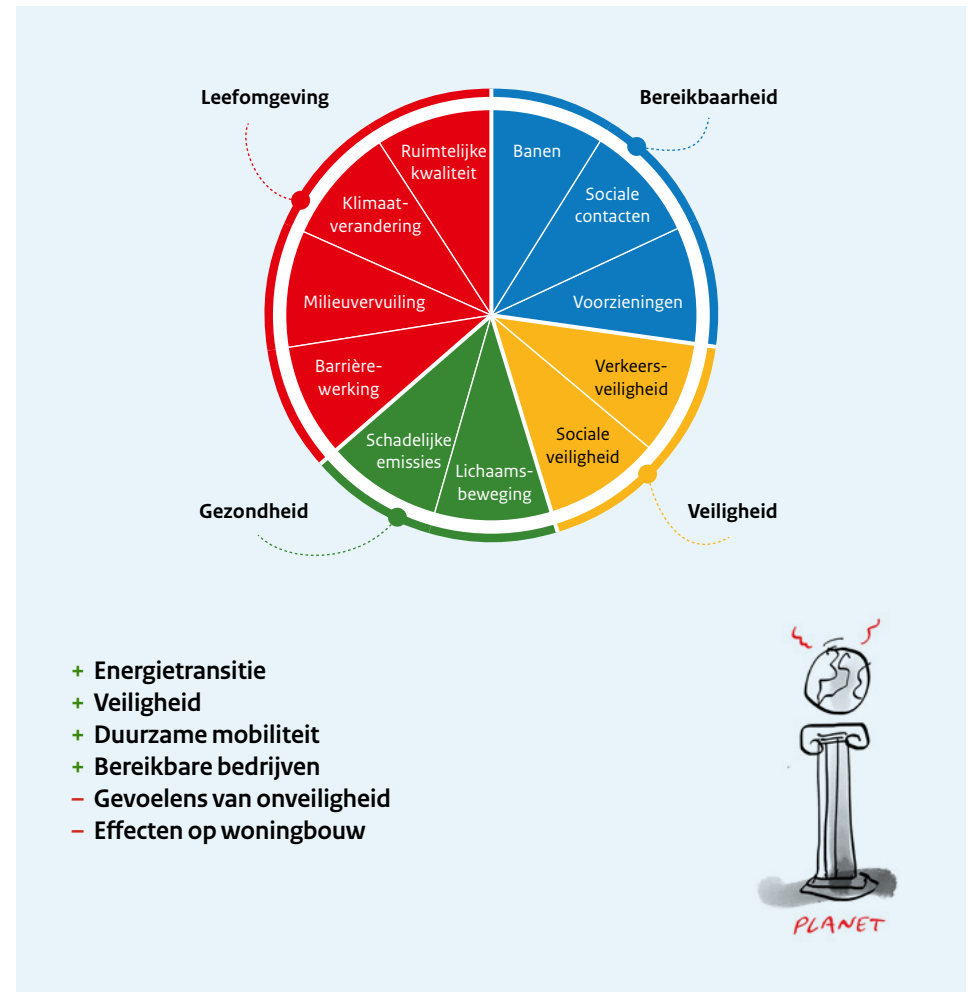
Menukaart III: Omgaan met nieuwe vervoersstromen

Energietransitie zorgt voor nieuwe vervoersstromen

Gevaarlijke stoffen spelen een belangrijke rol in Europese productieketens. Het overgrote deel wordt per bus en binnenvaart vervoerd. Circa 2% van deze stoffen wordt via het spoor vervoerd. Als gevolg van de energietransitie zal het vervoer van kolen afnemen en is de verwachting dat het vervoer van nieuwe energiedragers en gevaarlijke stoffen zal toenemen. Dit zal ook zijn weerslag hebben op het volume van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat via het spoor vervoerd wordt. Vervoer over het spoor gebeurt altijd op zeer veilige wijze.

In deze menukaart staat de vraag centraal welke rol het spoor moet spelen op het gebied van deze nieuwe vervoersstromen, in het bijzonder van waterstofdragers. Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is veilig. Doordat verschillende routes door drukbevolkte woonkernen lopen, ervaren omwonenden desondanks gevoelens van onveiligheid. Daarnaast ziet Nederland zich gesteld voor een grote woningbouwopgave. Een deel van deze opgave wordt ingevuld door verdichting in stedelijk gebied, vaak langs spoorzones. Naast de hinder die spoorgoederenvervoer op deze locaties geeft, dienen medeoverheden ook rekening te houden met de veiligheidsaspecten van wonen langs het spoor.

De maatregelen die in deze menukaart worden genoemd kunnen bijdragen aan het vinden van een goede balans tussen het realiseren van woningen langs het spoor en het goederenvervoer, in het bijzonder het vervoer van gevaarlijke stoffen, waar ook lokale overheden naar zoeken. Via besluitvorming over de Landelijke Emplacementenaanpak en Basisnet kan eerste duidelijkheid aan medeoverheden en omgevingsdiensten geboden worden.



Huidige beleidsinzet

De Rijksoverheid is de primair verantwoordelijke partij voor een veilige infrastructuur ten behoeve van veilig transport, waaronder het transport van gevaarlijke stoffen. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor voert het Rijk momenteel het volgende beleid:

- › **Nationale en internationale regelgeving inclusief toezicht en handhaving.** In de gehele keten van vervoerders, verladers en industrie worden eisen aan het gebruik van gevaarlijke stoffen gesteld. Met (inter)nationale regelgeving worden eisen gesteld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. In aanvulling hierop gelden er specifieke regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. De ILT houdt toezicht op de naleving van deze regels.
- › **Basisnet.** De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) bevat extra afspraken, het basisnet. Naar aanleiding van de evaluatie van het Basisnet wordt momenteel toegewerkt naar een nieuw Robuust Basisnet.
- › **Kabinetsstandpunt over ammoniakvervoer.** Er zijn convenanten gesloten met bedrijven over het vervoer van chloor en ammoniak over het spoor. Op dit moment wordt circa 2% van de gevaarlijke stoffen per spoor vervoerd. Het ammoniakstandpunt is gelet op de energietransitie recent herijkt: Doorvoer is toegestaan, mits veilig, en vindt bij voorkeur plaats in geconcentreerde stromen via een buisleiding of binnenvaart. Fijnmazige distributie van ammoniak door Nederland en uitbreiding van doorvoer per spoor of weg is ongewenst, maar niet geheel te vermijden.
- › **Lokale investeringen om de externe veiligheid te borgen.** IenW draagt in het bijzonder op de grotere emplacementen de verantwoordelijkheid investeringen in de veiligheid voor lokale maatregelen. Gemeenten houden rekening met externe veiligheid bij ruimtelijke ontwikkelingen rond het spoor en de overige emplacementen en treffen indien nodig maatregelen.
- › **Generieke maatregelen om het spoor veilig te houden.** Eisen aan het materieel, aan het spoor en aan het vervoer zelf dragen bij aan het hoge veiligheidsniveau van het spoor. Internationaal zet IenW zich in voor verdere aanscherping van deze eisen waar nodig. Beleid is gericht op het verder verbeteren van de veiligheid, bijvoorbeeld via de overwegenaanpak, de uitrol van ERTMS en beleid gericht op het verminderen van STS-passages.



Vier keuzerichtingen

I. Gestage ontwikkeling. In het scenario “gestage ontwikkeling” is het uitgangspunt dat het huidige beleid om de huidige beleidslijn ten aanzien van vervoer van gevaarlijke stoffen voort te zetten. Bij dit scenario kan het vervoerde volume aan gevaarlijke stoffen toenemen, indien de vraag hiernaar door de energietransitie groeit. Ook is er weinig sturing op vrijwillige routing of locatiebeleid, waardoor op meerdere emplacementen en spoorroutes sprake kan zijn van vervoer van gevaarlijke stoffen.

II. Ruimte voor treinen. In het scenario “ruimte voor treinen” is het beleid gericht op het maximaliseren van de economische meerwaarde van het spoorgoederenvervoer. Vervoer van gevaarlijke stoffen kan hier deel van uit maken. Voor dit scenario zal met name de efficiëntie van maatregelen leidend zijn, bijvoorbeeld door te sturen op het centraliseren van gevaarlijke stoffen op enkele emplacementen en het bevorderen van het gebruik van de Betuweroute. Zo kunnen veiligheidsmaatregelen zoveel mogelijk beperkt worden tot enkele emplacementen en routes.

III. Rust langs het spoor. In het scenario “rust langs het spoor” is het verminderen van hinder en gevoelens van onveiligheid voor het spoorgoederenvervoer het uitgangspunt. Het beleid om de impact van het spoorgoederenvervoer op de omgeving te beperken wordt in dit scenario binnen de kaders van het huidige netwerk geïntensiveerd. Dit vraagt om locatiebeleid, gericht op het stimuleren van gebruik van de Betuweroute en waar mogelijk beperken van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor door woonkernen.

IV. Maximale ontwikkeling. Uitgangspunt in dit scenario is dat wordt ingezet op maximale groei van het spoorgoederenvervoer met maximaal maatschappelijk draagvlak. Gevoelens van externe veiligheid zijn leidend. Bij dit scenario neemt de impact op de leefomgeving bij gelijkblijvend volume het sterkst af. N.B. Dit scenario vraagt grote publieke investeringen. In discussies is eerder verzocht om daarbij ook te kijken naar de mogelijkheden om baathebbers van het spoorgoederenvervoer en dan met name de vervoerders / verladers hieraan mee te laten betalen via een fonds voor omwonenden. Dit fonds wordt niet in de maatregelen meegenomen, omdat het in zichzelf geen impact bereikt op de kwaliteit van de leefomgeving langs het spoor, maar onderdeel is van het bekostigingsvraagstuk.



- I. Beleid continueren:** vervoer van gevaarlijke stoffen accommoderen.
- II. Faciliterend beleid:** ruimte bieden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- III. Sturend beleid:** vervoer van gevaarlijke stoffen ontmoedigen.
- IV. Beleid maximaliseren:** ruimte voor spoorgoederenvervoer met maximale hinderaanpak.

Maatregelen

Diverse maatregelen gericht op het omgaan met nieuwe vervoersstromen, in het bijzonder het vervoer van gevaarlijke stoffen, zijn in kaart gebracht.

Ontwikkelen Robuust basisnet. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuw “robuust basisnet” als vervanging van het huidige basisnet. Op korte termijn zullen er keuzes gemaakt worden over de toekomst van het basisnet.

Treffen van lokaal benodigde maatregelen. Gemeenten dienen bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met de risico's van externe veiligheid en waar nodig maatregelen te treffen.

Herijking kabinetsstandpunt vervoer ammoniak. De energietransitie geeft aanleiding om het vigerende kabinetsstandpunt over ammoniakvervoer te herijken

Communicatie versterken. Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is zeer veilig. Versterking van de communicatie over de veiligheid en de risico's van het spoorgoederenvervoer kan bijdragen aan vermindering van het gevoel van onveiligheid.

Generieke veiligheidsmaatregelen. Met generiek beleid wordt ingezet op versterking van de veiligheid op het spoor. Het gaat dan bijvoorbeeld om de uitrol van het nieuwe treinbeveiligingssysteem ERTMS, de aanpak van overwegen en beleid gericht op het verminderen van STS-passages (het ongeoorloofd passeren van een stop-tonend sein of een gesloten sein.)

Aanpak emplacementen. Momenteel wordt gewerkt aan een landelijke emplacementenaanpak met als doel het landelijk uniformeren van de veiligheidseisen op emplacementen

Locatiebeleid. Met locatiebeleid kan op verschillende manieren op het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, en in het bijzonder door drukke woonkernen, worden gestuurd:

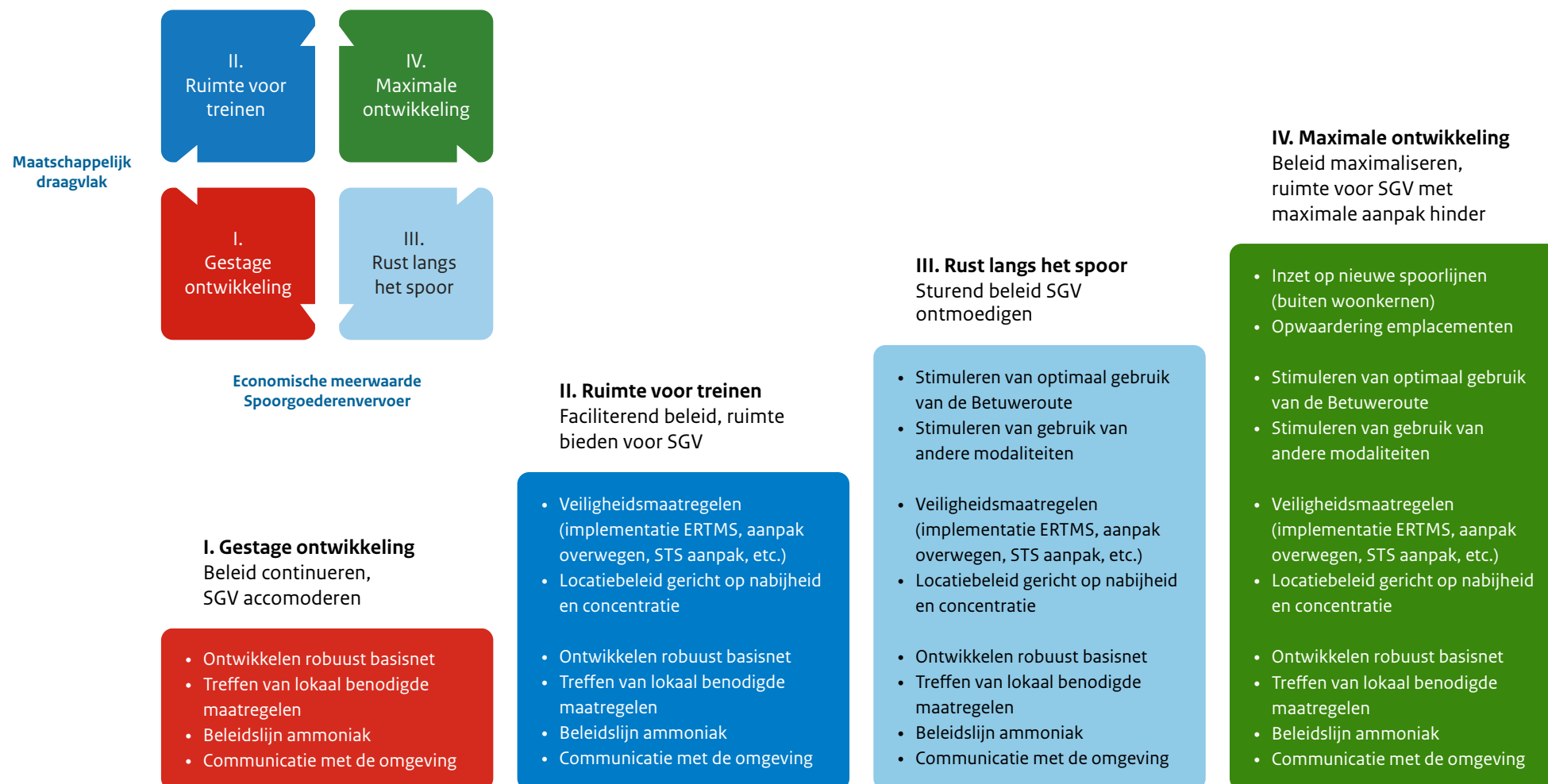
- Door via locatiebeleid te sturen op nabijheid kan onnodig vervoer worden voorkomen.
- Door via locatiebeleid te sturen op de modal split kan onnodig vervoer over spoor worden voorkomen. Via concentratie kunnen dikkerere vervoersstromen ontstaan waardoor de ontwikkeling van buisleidingen sneller rendabel wordt. Door te sturen op watergebondenheid kan gebruik van de binnenvaart een aantrekkelijk alternatief worden.

Stimuleren van optimaal gebruik Betuweroute. De Betuweroute is indien mogelijk nu al veelal de voorkeursroute voor vervoerders. Met de realisatie van het derde spoor en de aftakking van de Betuweroute bij Meteren wordt het gebruik van de Betuweroute verder gefaciliteerd. Aanvullende inzet in de vorm van prijsprikkels, tariefdifferentiatie, routing is denkbaar, mits juridisch en praktisch haalbaar/wenselijk.

Stimuleren van gebruik van andere modaliteiten. Naast het hierboven genoemde locatiebeleid is het mogelijk om via convenanten (vrijwillige) afspraken te maken met het bedrijfsleven over het gebruik van het spoor. Via beleid kan actief worden gestuurd op ontwikkeling gebruik van de bus als preferente modaliteit.

Inzet op nieuwe spoorlijnen buiten woonkernen. Op de langere termijn wordt toegewerkt naar meer ontvlechting (het scheiden van het personenvervoer en spoorgoederenvervoer) waarbij de grote stromen van het spoorgoederenvervoer via spoorgoederenlijnen buiten woonkernen om lopen.

Onderstaand figuur laat de maatregelen zien die voor elk scenario in beeld zijn, verdeeld over de verschillende keuzerichtingen.



Maatschappelijke effecten

I. Gestage ontwikkeling. In dit scenario houdt de Rijksoverheid vast aan de huidige beleidslijn ten aanzien van vervoer van gevaarlijke stoffen. Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor blijft veilig. Er is echter kans op een toename op het aantal treinen dat gevaarlijke stoffen vervoert, doordat de energietransitie tot meer vervoer van nieuwe energiedragers leidt. Het is onvermijdelijk dat een klein deel hiervan ook via het spoor wordt vervoert. Middels goede communicatie hierover worden gevoelens van onveiligheid zo veel mogelijk weggenomen. Indien er geen landelijke emplacementenaanpak wordt uitgewerkt kunnen er inefficiënties ontstaan in het implementeren van veiligheidsmaatregelen op afzonderlijke emplacementen. Ook voor woningbouw moet voor meerdere routes rekening worden gehouden met veiligheidsmaatregelen, waardoor de woningbouw mogelijk vertraagd of duurder wordt.

II. Ruimte voor treinen. In dit scenario wordt gestuurd op de efficiëntie van maatregelen en investeringen, bijvoorbeeld door middels locatiebeleid te sturen op het centraliseren van gevaarlijke stoffen op enkele emplacementen en het bevorderen van het gebruik van de Betuweroute. Zo kunnen veiligheidsmaatregelen zoveel mogelijk beperkt worden tot enkele emplacementen en routes. Het beperkte aantal routes en het Robuust basisnet geeft medeoverheden duidelijkheid over voor welke woningbouwlocaties zij adequate maatregelen moeten nemen.

III. Rust langs het spoor. Het merendeel van de vervoerde gevaarlijke stoffen gaan in dit scenario via andere modaliteiten. In sommige gevallen is vervoer over het spoor echter onvermijdelijk. In dat geval wordt gestimuleerd dat dit zoveel mogelijk via de Betuweroute loopt. Dit betekent dat woningbouw langs het spoor maar beperkt rekening hoeft te houden met veiligheidsaspecten. Voor omwonenden nemen gevoelens van onveiligheid af.

IV. Maximale ontwikkeling. In dit scenario kan groei van spoorgoederenvervoer ook betekenen dat het volume van gevaarlijke stoffen op het spoor toeneemt. Dit leidt niet direct tot een toename van gevoelens van onveiligheid, omdat het vervoer zoveel mogelijk over dedicated spoorlijnen buiten woonkernen langs geleid wordt. De opwaardering van emplacementen stelt spoorvervoerders in staat om in te spelen op de vraag naar nieuwe energiedragers en deze efficiënt en veilig over het spoor te vervoeren.



Dit is een uitgave van

**Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat**

www.rijksoverheid.nl/ienw
0800 - 8002

december 2024