

Memo

Onderwerp

Tusenbericht Brabant op het juiste spoor
Stand van zaken actualisering Brabantse Spooragenda

Inleiding/achtergrond

Begin 2010 is behoefte ontstaan om de provinciale inzet op het gebied van spoor te herijken. Aanleiding daarvoor waren de diverse ontwikkelingen op het gebied van spoor in de afgelopen jaren en het feit dat het huidige provinciale beleid ten aanzien van spoor dateert van 2001. Inzet is om samenhang te brengen in, en waar vanuit die samenhang zo nodig actualiseren van, het provinciale spoorbeleid wat betreft personenvervoer, goederenvervoer, externe veiligheid en spoorse doorsnijdingen.

Op 26 februari is met uw commissie gesproken over het proces en de te beschouwen thema's. Inmiddels zijn diverse stappen gezet en hebben ook op landelijk niveau ontwikkelingen plaats gevonden die de verdere uitwerking van het proces hebben beïnvloed. Via deze notitie wordt u hierover geïnformeerd.

Stappen tot nu toe

Na bespreking van het proces in uw commissievergadering van 26 februari 2010 is een concept Basisdocument spoorvisies samengesteld. Op 24 maart 2010 hebben Gedeputeerde Staten kennisgenomen van het concept "Basisdocument spoorvisies Noord-Brabant, beleidsontwikkelingen op het spoor in Zuid-Nederland". Het document is vrijgegeven voor verspreiding om te gebruiken als vertrekpunt in dit spoorproces. Gedeputeerde Staten hebben daarbij nadrukkelijk opgemerkt hier geen financiële consequenties aan te verbinden en hiermee geen bestuurlijk commitment af te geven.

Zoals in de op 26 februari besproken notitie is aangegeven, is als eerste stap, een brede bijeenkomst georganiseerd waar ook uw commissie voor uitgenodigd is. Deze bijeenkomst heeft op 20 mei in Breda plaats gevonden. Het concept basisdocument is tijdens die bijeenkomst met partners besproken. Waardering en complimenten voor de volledigheid zijn breed uitgesproken. Ook zijn de huidige ambities en activiteiten op de thema's personenvervoer, goederenvervoer, externe veiligheid en spoorse doorsnijdingen aan de orde gesteld. Het verslag van die bijeenkomst treft u ter informatie bijgaand aan. Het concept Basisdocument is naar aanleiding van de bespreking en op basis van verder ontvangen reacties aangevuld en zal door Gedeputeerde Staten definitief worden vastgesteld als informatiedocument en achtergrondstuk voor de nieuwe Brabantse spooragenda.

Op landelijk niveau zijn inmiddels ook enkele belangrijke stappen gezet. De ministerraad heeft 4 juni een besluit genomen over het Programma Hoogfrequente Spoor (PHS). Op 8 juli 2010 hebben de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, IPO en VNG in gesprek met de ministers Eurlings en

Aan

Leden Statencommissie
Economie, Mobiliteit en
Grote Stedenbeleid

Kopie aan

-

Datum

1 augustus 2010

Contactpersoon

Gerben Steenhof

Telefoon

(073) 680 85 27



Huizinga op hoofdlijnen ingestemd met het Rijksontwerp Basisnet Spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Basisnet spoor - met voor elk spoortraject een risicoplafond voor gevaarlijke stoffen – is daarmee een feit. Beide beleidskaders op rijksniveau zijn van invloed op de spooresituatie en ontwikkelingen in Brabant.

Vervolg

De besluitvorming en afspraken op landelijk niveau worden gebruikt in de verdere voorbereiding van een aantal ambtelijke werksessies over de uitwerking en concretisering van de Brabantse SpoorAgenda. Deze werksessies vinden (mede ten gevolge van de vertraagde besluitvorming op landelijk niveau) in september plaats. Eind oktober/begin november worden tijdens een bestuurlijke bijeenkomst de resultaten met partners besproken. Ook uw commissie krijgt daar een uitnodiging voor. De daar te trekken conclusies over ambities, rollen en activiteiten voor en door Brabant op het gebied van spoor zullen vervolgens aan uw commissie EMG worden voorgelegd, naar verwachting in uw commissievergadering van januari 2011.

Parallel aan dit proces voor de Brabantse SpoorAgenda, vindt ook het actualisatieproces plaats van de OV-visie. Uw commissie is hierover tijdens een bijeenkomst op 14 juni afzonderlijk geïnformeerd.

Onderstaand een overzicht van de ambtelijke werksessies die in september gehouden worden en bijgaand ter informatie het verslag van de brede bijeenkomst in mei.

Ambtelijke werksessies ‘Brabant op het juiste spoor’ in september 2010.

Werksessie	Datum
Leefbaarheid rondom spoor (spoorse doorsnijdingen, geluid, trilling, externe veiligheid)	13 september 2010
IC's en shuttles, grensoverschrijdende HSL-ambities	14 september 2010
Lange afstand goederenverbindingen en aansluiting bedrijventerreinen	16 september 2010
Sprinters en stations	20 september 2010
Organisatievraagstukken (concessies, financiering, rol...)	27 september 2010
Prioriteiten/Keuzes (indien nodig)	4 oktober 2010

Besprekingsverslag

Bespreking

Bijeenkomst Brabant op het juiste spoor
Apollo Hotel Breda

Datum

20 mei 2010

Van

P. Kluijtmans-van Doorne/
G.M. Swaans-van der
Helm

Telefoon

(073) 680 8479

Aanwezig

Rink Jan Slotema (EVO), Jorrit Nieuwenhuis (Arcadis), Wilbert Willems, John Bakker en Sietzke Schokker (gem. Breda), Willem Starreveld (gem. Gilze-Rijen), Jules Goris (gem. 's-Hertogenbosch), Steven Adriaansen en Arno Verduin (gem. Roosendaal), Roel Lauwerier en Robert Kint (gem. Tilburg), Leon Peters (gem. Venlo), Katja de Haan (gem. Vught), Sjaak Vaes (Havenbedrijf Moerdijk), Johan Ter Poorten (KNV Spoorgoederenvervoer), John Hondebrink (MCA), Leo Kempers (NHTV), Wil Joosten (NS), Marjon Vissers (ProRail), Huibert Verdoold (prov. Gelderland), Erik Roufs (prov. Limburg), Eddy Le Couvreur (prov. Zuid-Holland), Kees Braam (Reizigersorg. ROVER), Paul Smeulders (prov. Noord-Brabant Comm.-EMG), Marc Maartens (Marc Maartens Advies), Cora van Nieuwenhuizen, Gerben Steenhof, Tom de Graaf, Patricia Kluijtmans, Trees Swaans en Wilma de Greef (prov. Noord-Brabant).

Kopie aan

-

1. Welkom

Voorzitter Marc Maartens heet iedereen welkom en legt uit wat het middagprogramma inhoudt en wat de bedoeling is van deze bijeenkomst. Marc geeft vervolgens aan dat gedeputeerde Cora van Nieuwenhuizen later aanschuift, aangezien zij nu bij demissionair minister Eurlings zit voor het halfjaarlijks overleg over het MIRT.

Marc geeft vervolgens het woord aan Gerben Steenhof, projectleider voor de actualisering van de Spoorvisie Noord-Brabant. Hij geeft een toelichting op het proces dat nu gestart is en over het concept basisdocument Spoorvisie.

2. Opening

Gerben Steenhof geeft aan dat er diverse aanleidingen zijn voor de provincie om de spoorvisie te gaan actualiseren. Hij noemt een aantal ontwikkelingen op spoorgebied en beleidsnota's die de afgelopen jaren zijn opgesteld door diverse overheden. Ook met de Provinciale takendiscussie en de Agenda van Brabant moet rekening worden gehouden. De provincie wil met dit proces samenhang brengen in de 4 belangrijkste spooronderwerpen. Gerben noemt daarbij: Personenvervoer, Goederenvervoer, Externe Veiligheid en Spoorse Doorsnijdingen. Hoe gaat de provincie in de toekomst om met deze spoorthema's? Gerben legt uit dat het doel is om uiteindelijk een geactualiseerde spoorvisie, gedragen door samenwerkingspartners, aan te bieden aan Provinciale Staten. Om dat te bereiken wordt dit proces nadrukkelijk samen met partners ingevuld. Helder moet worden wat de gezamenlijke partners van elkaar en van de provincie verwachten en wat ieders taken en verantwoordelijkheden zijn.



3. Het concept Basisdocument

Naar aanleiding van een toelichting van Gerben Steenhof op de opzet en hoofdlijnen van het concept Basisdocument spoorvisies Noord-Brabant, nodigt Marc Maartens de aanwezigen uit te reageren op het document. Worden documenten of ontwikkelingen gemist? Zijn samenvattingen en vertalingen goed geïnterpreteerd opgenomen in het basisdocument?

Over het algemeen is men tevreden met dit concept Basisdocument. Het is een omvangrijk stuk geworden en wordt als makkelijk totaaloverzicht genoemd. Er worden complimenten uitgesproken over het basisdocument en de volledigheid hiervan.

Toch worden nog enkele punten genoemd die wellicht ook in het document opgenomen zouden kunnen worden:

- Het verdrag van Warnemünde (eind 1992) met afspraken over allerlei spooraanleggenheden tussen Nederland en Duitsland
- Realiteitsgehalte van de Goederenruit Zuid, m.n. de realiseringstermijnen (middellang en lang) van de Maaslijn, IJzeren Rijn en Robel
- Europees beleid en regelgeving
- Duits lijntje Veghel-Boxtel zwaarder aanzetten (= ambitie)
- Aandacht voor het OV netwerk als geheel: trein, sprinters, lightrail, HOV, bussen
- de West Brabantse visie goederenvervoer
- Milieu-aspecten als geluid en trillingen, waar nieuwe wetgeving over is (SWUNG)
- Industriebrief Economische Zaken (hierin is bereikbaarheid een belangrijk punt)
- Rapport van EZ, VenW en VROM: Economische visie op de langetermijnontwikkeling van Mainport Rotterdam. Het is een economische visie en gaat over mogelijkheden van havens en achterlandverbindingen om modal shift te bevorderen
- Informatie over volumes en toekomstverwachtingen (o.a. rapportages van KiM en goederenvervoeranlyses TNO)
- Modal shift veranderingen en afspraken daarover in ketenstudies o.a. met betrekking tot capaciteiten door Brabant en in binnensteden
- Investeringsagenda's, naast spoor ook voor water en weg.
- Bezuinigingen die er aan komen zijn ook relevant voor de toekomst.

Gerben Steenhof geeft aan de nu gemaakte opmerkingen te verwerken in de definitieve versie van het Basisdocument. Tot 31 mei kunnen opmerkingen gemeld worden via de mail aan WdGreef@brabant.nl.

Het uiteindelijke Basisdocument zal mogelijk nog voor de zomervakantie door Gedeputeerde Staten worden vastgesteld.

4. Ambities

De provincie heeft uit het concept Basisdocument en gelet op recente ontwikkelingen een eerste opzet gemaakt voor de ambities en activiteiten op de 4 spoorthema's. Gerben Steenhof geeft een korte toelichting. Marc Maartens geeft op zijn beurt per thema ruimte aan de deelnemers om te reageren. Hiermee wordt de mogelijkheid geboden om mee te denken met waar we gezamenlijk de komende jaren voor zouden moeten gaan. Marc wil vooral niet alleen verlanglijstjes horen, maar juist de argumenten bij de verschillende ambities. Hij stelt daarom per spoorthema diverse punten aan de orde.

Algemene opmerkingen:

Jules Goris (gem. 's-Hertogenbosch):

- Er zijn de afgelopen jaren al veel zaken opgeschreven, maar nog weinig mee gedaan zoals realisering stations en Duits lijntje (papier is geduldig). Laten we eerst kijken wat we nog kunnen uitvoeren.

Sjaak Vaes (Havenbedrijf Moerdijk):

- Goederenvervoer niet alleen over de Betuweroute, de Brabantroute is ook nodig voor goederenvervoer (Lage Zwaluwe)

Leon Peters (gem. Venlo):

- In Nederland zijn 9 grensoverschrijdende spoorwegen. Vijf zijn belangrijk. Deze moeten geoptimaliseerd worden en aangetakt worden op het Europese spoornetwerk!

A. Personenvervoer

1. Beperkte capaciteit. Wat is belangrijker? Personen- of goederenvervoer?

Kees Braam (ROVER):

- Er zijn landelijk regels over prioriteitstelling. Vaak krijgt goederenvervoer dan voorrang. Vooral in de spits is dat niet gewenst. Hier is landelijk discussie over. 4 á 5 uur per dag spits, dan blijft er dus 19 uur over voor goederenvervoer
- Zet in op overbelastverklaringen van lijnen. Dat vergroot de druk om wat aan de infrastructuur te doen. Goede prognoses zijn nodig. Voor zowel personen als goederenvervoer. Bij overbelasting dient ProRail verplicht onderzoek te doen.

Rink Jan Slotema (EVO):

- Voorrang voor personenvervoer in de spits is niet goed voor het goederenvervoer wat vaak over lange afstanden gaat. Zo'n trein komt wel erg veel spitsen tegen en loopt hierdoor veel vertraging op, vooral internationaal gezien.
- Er worden paden toegewezen aan goederenvervoer. Hiervan wordt een laag percentage gebruikt, nu 20% vanwege de recessie. Bij de ontwikkelingen van PHS moet bekeken worden hoeveel paden nodig zijn en zou een minimumniveau vastgelegd moeten worden. Dit betekent dat je vooruit moet kijken, wat verwacht je de komende 5 jaar? Niet alleen landelijk, ook provinciaal/regionaal.

Johan Ter Poorten (KNV-spoorgoederenvervoer):

- PHS moet goed uitgevoerd worden, dan wordt voorkomen dat we infrastructuur te kort komen in 2020.
- De knelpunten mbt vervoer gevaarlijke stoffen pleiten voor de zw-boog bij Meteren.

Wilbert Willems (gem. Breda):

- Onderbenutting van de bestaande capaciteit ontstaat door technische belemmeringen. Zet in op technische innovatie en slimme nieuwe technologie. Kijk naar andere creatieve oplossingen. Brabant is innovatieve provincie! Dinalog kan daar een rol bij spelen.
- Op lange termijn is ontvlechting nodig om steden te ontlasten.

Roel Lauwrier (gem. Tilburg):

- De capaciteit heeft implicaties voor externe veiligheid. Langzamer rijden vanwege de externe veiligheid betekent minder capaciteit. Breng Basisnet in kaart en vertaal het naar knelpunten voor capaciteit.
- Oversteekbaarheid is een probleem.

Willem Starreveld (gem. Gilze Rijen):

- Optimaal benutten de komende 10 jaar van de Betuweroute en de Brabantroute is belangrijk, maar wel zo veilig mogelijk. Basisnet: gevaarlijke stoffen moet herrouteerd worden in verband met het

knelpuntvrij opleveren.

Eddy Le Couvreur (provincie Zuid-Holland):

- De provincie Zuid Holland is minder optimistisch over het knelpuntvrij opleveren van het Basisnet, met name m.b.t. de Drechtsteden. Gepleit wordt voor het inzetten op nieuwe infrastructuur. Een bypass bij Dordrecht is van groot belang. Als onderdeel van een dedicated RoBel-verbinding moet die boven tafel blijven. De Brabantroute hier veiliger maken, gaat niet. Misschien is het een optie om de veiligheid te verslechteren zodat de urgentie hoger wordt. Maar let op het lange termijn effect van het nu inzetten op 'lapmiddelen'.

Sjaak Vaes (Havenbedrijf Moerdijk):

- In de toekomst verdubbelen de goederenstromen, daar moeten we nu op reageren vanuit duurzaamheidsbelang. RoBel bundelen met de A17. Lapmiddelen zijn alleen voor de korte termijn niet voor de lange termijn.

Rink Jan Slotema (EVO):

- Het is belangrijk realistisch te zijn. Voor welke periode neem je maatregelen? Evt ook tijdelijke maatregelen nemen. Plannen van wat je wanneer wilt bereiken is erg belangrijk!

Marjon Vissers (ProRail):

- Koppel de ambities van de stedelijke ontwikkelingen zoals spoorzones en woningbouwprogramma's aan de ambities op het spoor. Jules Goris vult aan dat helder is wat de steden willen: 5 grote steden die hebben plannen voor 5 spoorzones.

Steven Adriaansen (gem. Roosendaal):

- Als goederenvervoer door steden gaat en geen gevaarlijke stoffen bevat, dan nog heeft het invloed op leefbaarheid door trillingen, geluid, oversteekbaarheid. Het gaat om leefbaarheid. Hierbij is de ontvlechtingdiscussie belangrijk.
- Blijf de lijn volgen die door de Task Force Brabantroute is ingezet, met inzet op de GoederenRuit Zuid-Nederland.

Cora van Nieuwenhuizen schuift intussen aan. Zij schetst de rol van de provincie met betrekking tot spoor: er wordt iets van de provincie verwacht en niet alleen voor de realisatie. We hebben 26 spoorgemeenten in Brabant. Er zijn veel belanghebbenden. Het ministerie kijkt naar de provincie en de stadsregio en vraagt: wat wil men bij u? Wat betreft de Taskforce Brabantroute moeten we de inzet voortzetten, de lange termijn visie (GoederenRuit) boventafel houden. Deze moet een keer tot stand komen. We halen kracht uit gezamenlijke belangen en eensgezindheid uitstralen. Dat zijn krachtige signalen om resultaat bij het ministerie te bereiken. De toegevoegde waarde van de provincie is dat zij een platform biedt en voorop gaat in gezamenlijke lobby. Wat de gedeputeerde betreft moeten we breder inzetten op het knelpuntvrij opleveren van het Basisnet. Transparant moet zijn hoe externe veiligheid berekend wordt. Hierbij blijft de afweging tussen goederen en personen een worsteling voor de balans. Gezorgd moet worden voor én veiligheidsbevorderende maatregelen én logistieke efficiency. Hierbij moeten we nooit risico's nemen die met een overzienbaar bedrag voorkomen kunnen worden. Dit is namelijk niet te verantwoorden aan burgers.

2. Inzetten op intercity's naar de Randstand of inzetten op stoptreinen binnen BrabantStad? Waar hebben we meer aan?

Kees Braam (ROVER):

- Bediening van stoptreinstations één keer per uur is niet meer van deze tijd. Minimaal twee stops per uur op alle stations moet de inzet zijn. Zorg dat dit in het Programma van Eisen voor de aanbesteding van de nieuwe vervoersconcessie in 2015 wordt meegenomen.

Jules Goris (gem. 's-Hertogenbosch):

- Zoek naar balans: beide zijn belangrijk, dus én-én. Flexibel naar kijken.
- In de provinciale structuurvisie mag gebouwd worden in gemeenten die niet aangesloten zijn op het spoor. Dit is slecht voor de bereikbaarheid. De provincie mag hier stringenter op sturen: aanpak bij de bron! Leg dus een duidelijke link leggen met ruimtelijke ordening.

Huibert Verdoold (prov. Gelderland):

- 90% van de verplaatsingen blijft binnen 40 km, daarom is het belangrijk om op korte afstanden in een hoge frequentie vervoer aan te bieden. Sprinters zijn dus belangrijker dan intercity's. Benut je regionale kracht!

Wilbert Willems (gem. Breda):

- Niet alleen sprinters zijn een oplossing, er zijn nog meer mogelijkheden, zoals HOV-lijnen. De HOV-lijn tussen Etten-Leur en Breda kan met een sprinter concurreren door extra aanbod aan forenzen aan te trekken. Dit kan ook met lightrail. Je kan dan grote onderwijsconcentraties aandoen en ziekenhuizen. Bijvoorbeeld openbaar vervoer via het Amphiaziekenhuis in Breda, via Bavel en via de vliegbasis Gilze Rijen naar de Reeshof in Tilburg. Het gaat om aanbodgericht versus vraaggericht. Flexibeler en betere bediening van de reiziger. Grote onderwijsinstellingen en ziekenhuizen zijn hierbij interessant.

Roel Lauwerier (gemeente Tilburg):

- Een goed voorbeeld is ook alternatief-OV naar de Efteling.
- De intercity's naar de Randstad zijn drukbezet. We moeten regiogericht kijken naar wat goed is. Brabant wordt bv steeds aantrekkelijker om te wonen als Randstad steeds drukker wordt. Een station in Berkel Enschoot kan de N65 ontlasten.

Jules Goris (gem. 's-Hertogenbosch):

- We hebben voldoende massa om een beperkt aantal knooppunten aan te wijzen die belangrijker zijn dan anderen. Niet overal is dezelfde frequentie nodig. Kwaliteit moet meteen geleverd worden, anders stapt men nooit uit de auto!

Eddy Le Couvreur (provincie Zuid-Holland):

- Het gaat dus over de samenhang tussen RO en OV. Verdicht rondom stations zodat er meer treinen nodig zijn en vice versa. Het gaat om afspraken tussen overheden en de spoorsector.

3. BrabantStad in alle richtingen aansluiten op het HSL netwerk?

Wilbert Willems (gem. Breda):

- Voor wat betreft HSL aansluitingen: plannings worden niet gehaald, het wordt weer later. Hierbij gaat het ook om een verbinding naar Duitsland. Breda is één van de sleutelprojecten. Breda heeft er vertrouwen in dat de HSL gaat werken. De kogel is eindelijk door de kerk in België, er komt een extra treinstel. Nu is er ruimte om te komen tot tijdelijke oplossingen. Het hoofddoel is immers veilig gesteld.
- Vanaf Den Haag via Breda naar Brussel, Londen en Parijs met de HSL (met een overstap in Brussel). Aan de oostkant met IC's naar Aken en doortrekken naar Dusseldorf. Brabant is dan optimaal ontsloten. Zorg dat je concurrerend bent met vliegverkeer, dan moet je weinig stops hebben. Dit moet je verzamelen in een netwerk: intermediair-functie HSL moet worden vastgehouden. Er is nu ook een apart europees samenwerkingsverband opgesteld gericht op een Noordwest-europees HSL-netwerk.

Jules Goris (gem. 's-Hertogenbosch):

- Andere HSL stations zijn Arnhem en Luik, de verbindingen naar HSL stations moet beter en sneller. Het gaat om kwaliteitsverschillen tussen 140 en 300 km per uur.

Kees Braam (ROVER):

- Let op: Roosendaal wordt nu onderbelicht. Er gaan straks nog 2 stoptreinen naar Antwerpen. We moeten ervoor zorgen dat er een betere verbinding richting Antwerpen blijft. Dit moeten geregeld worden in de vervoersconcessie 2015.

Leon Peters (gem. Venlo):

- Het gaat ook over ticketing en juridische zaken (bureaucratie): zorg dat dit eenvoudiger wordt. Hiervoor pleiten richting Den Haag samen met andere provincies. Toegevoegd wordt dat het moet gaan om een simpel systeem: sneller en makkelijker. Voor goederenvervoer geldt overigens hetzelfde: internationaal moet het makkelijker worden.

Rink Jan Slotema (EVO):

- Dit heeft te maken met de liberalisering. In Nederland is het uitstekend geregeld. Dat zou in het buitenland ook moeten. Dan kan het goederenvervoer makkelijker en met minder bureaucratie georganiseerd worden.

Johan Ter Poorten:

- De lijn Essen – Roosendaal brengen onder het Belgische regime voor wat betreft veiligheid en tractie.

4. Behoud en/of uitbreiding van het Nachtnet Brabant?

Roel Lauverier (gem. Tilburg):

- Het Nachtnet is nu gericht op de Randstad. Dat moet zo blijven, maar ook de koppeling binnen Brabantstad moet goed zijn. Zeker met het oog op ontwikkeling van de spoorzones en van Brabantstad Culturele Hoofdstad 2018. Het in de lucht houden van Tilburg – Den Bosch past daar bij.
- Het Nachtnet naar Schiphol zou in de concessie 2015 meegenomen moeten worden.

Kees Braam (ROVER):

- Zet druk om een keuze te krijgen om ook met andere aanbieders te kunnen samenwerken. Dit moet ook in de concessieverlening geregeld worden.

Eddy Le Couvreur (provincie Zuid-Holland):

- Ga voor een kostendekkend plan! Een provinciale bijdrage moet niet nodig zijn.
- Houdt wel de balans in de gaten tussen Nachtnet, goederenvervoer en onderhoud.

Sietzke Schokker (gem. Breda):

- De ambitie kan ook zijn dat een internationaal station elke nacht via het nachtnet is aangesloten op de Randstad.

Cora van Nieuwenhuizen:

- Belangrijk thema voor het nachtnet zijn de sociale veiligheidsproblemen. Hierin ligt ook een rol voor de gemeenten.

5. Wie gaat er over sprinters en stoptreinen? Zou dit ook een provinciale taak kunnen zijn?

Jules Goris (gem. 's-Hertogenbosch):

- In Noord-Brabant is er altijd een samenhang tussen intercity's en stoptreinen. Er wordt wat jaloers naar Limburg en Gelderland gekeken waar de provincie zelf verantwoordelijk is voor enkele stoptreinen. Daar zie je dat de kwaliteit toeneemt en ook het reizigersaanbod. Het is dus goed als de provincie dat doet.

Kees Braam (ROVER):

- De verantwoordelijkheid voor intercity's moet bij de landelijke overheid blijven. Wel willen we meer inspraak bij de dienstregelingen. Hiervoor willen we aanschuiven bij overleg NS en ProRail.

- Lastig is dat het in Brabant gaat over stoptreinen op het hoofdrailnet.

Cora van Nieuwenhuizen verontschuldigt zich, dat zij de verdere bespreking niet mee kan maken. Ze bedankt iedereen voor hun komst. Zij is blij met de inbreng van iedereen en de bereidheid om mee te denken. Dit is niet alleen belangrijk voor het draagvlak, maar door de input ontstaat ook het beste plan waarin de ervaringen en inzichten vanuit meerder invalshoeken zijn meegenomen. Alleen op deze manier zijn we goed voorbereid voor de toekomst. Cora geeft aan alles met veel enthousiasme te blijven volgen. Ook als zij eenmaal in de Tweede Kamer zit. Ze houdt zich altijd aanbevolen voor tips op het gebied van spoor. Zij wenst de aanwezigen nog een vruchtbare middag.

6. realiseren van de spoorlijn Breda – Utrecht

Hiervan zijn allen voorstander.

7. Nieuwe stations. Is het verlanglijstje compleet? Kan er prioriteit aan gegeven worden?

Jules Goris (gem. 's-Hertogenbosch):

- Afspraken over nieuwe stations moeten gekoppeld worden aan ruimtelijke plannen. Eventueel zou vanuit gebiedsontwikkeling meebetaald moeten worden aan de exploitatiekosten van een nieuw station. Den Bosch is hier wellicht toe bereid. Het is een interessante discussiepunt, ook voor de eigen interne organisatie. Een nieuw station moet onderdeel zijn van een integrale gebiedsontwikkeling. In het ruimtelijke ordeningsbeleid zijn veel kansen voor nieuwe stations gemist, doordat er te verspreid gebouwd wordt.

Robert Kint (gem. Tilburg):

- Het station Berkel Enschtot is nodig voor de corridor Tilburg – Den Bosch en de N65. Er komen vanzelf extra voorzieningen bij stations, een voorbeeld hiervan is de VMBO school in de Reeshof. Waar een station is, is het aantrekkelijk om te bouwen!

Willem Starreveld (gem. Gilze Rijen):

- Meebetalen aan exploitatiekosten wordt als heftig ervaren. Als gemeente ben je verantwoordelijk voor het ontwikkelen van vastgoed. NS heeft er ook belang bij als er meer reizigers komen. Rol dus gescheiden houden!

Jules Goris (gem. 's-Hertogenbosch):

- Het meebetalen vanuit de gemeente kan het laatste zetje zijn om openbaar vervoer te krijgen. Hierover moet je goede afspraken maken en alleen in de aanlooperperiode meedoen en daarna stoppen met meebetalen.

Wil Joosten (NS):

- De norm van het aantal in/uitstappers is door het ministerie van VenW losgelaten. NS kent de Brabantse wensen. Zij zijn nu bezig met zichtbaar maken welke stations wel/niet interessant zijn. Hierbij hebben zij wel gegevens van gemeenten nodig.

Huibert Verdoold (Provincie Gelderland):

- Maaslijn: nieuwe stations zijn nu niet mogelijk. In 2020 zou een intercity kunnen rijden en dan kunnen er op deze lijn ook meer stations komen.

B. Goederenvervoer

8. Spreiden en/of bundelen goederenvervoer?

Erik Roufs (provincie Limburg):

- In Limburg kiezen ze voor de balans, er zijn 2 logistieke knooppunten waarvoor een aanknopng met de mainport Rotterdam van levensbelang is. Dit is regio Venlo en het Chemie cluster. Hij

houdt een pleidooi voor het open laten van de Brabantroute voor goederenvervoer. Ook de boog bij Meteren is nodig, met de nodige maatregelen op het gebied van externe veiligheid. De zuidtak van de Betuweroute is te duur, deze is weggeschreven bij PHS.

Sjaak Vaes (Havenbedrijf Moerdijk):

- Goederenvervoer bundelen daar waar dat kan, rekening houden met industriële clusters. De in- en uitgangen naar Duitsland en het achterland moeten open blijven. Houdt de Brabantroute open voor goederenvervoer anders moet alles vanuit Moerdijk via Kijfhoek.
- Wees reëel als overheid met betrekking tot de beïnvloeding van de markt. Er is een beweging, mede onder invloed van prijsontwikkelingen, van spoor naar binnenvaart en weg. Je moet blijven inzetten op alle modaliteiten en 20 tot 25 jaar vooruit kijken. De groei van het goederenvervoer is zodanig dat spoor nodig blijft.

Rink Jan Slotema (EVO):

- Spoor levert slechts 5% van de tonkilometers. Sommige bedrijven zijn multimodaal gericht en steeds meer bedrijven kijken naar spoor en spreiden zo hun risico's.

Roel Lauwerier (gem. Tilburg):

- Tilburg heeft sterke spelers waar het gaat om trimodaal vervoer.
- Inzetten op maximaal gebruiken van de Betuweroute. Eerst de Betuweroute vol laten lopen. De provincie moet sturen op doorgaand goederenvervoer via de Betuweroute.
- Gemeenten hebben hierin een dubbel doel: zij hebben een taakstelling met ruimtelijke plannen, maar willen wel goederenvervoer. Het gaat om zo weinig mogelijk overlast.

Robert Kint (Tilburg):

- Maak onderscheid in de goederenstromen: (1) Bestemmingsstroom voor (een gemeente in) Brabant en (2) Transitostroom door Brabant heen.
- Probeer de bestemmingsstroom te verhogen indien daarmee vervoer over de weg beperkt kan worden (modal shift).
- De Betuweroute is bestemd voor goederenverkeer. Probeer de transitostroom naar het buitenland daar zoveel mogelijk over te concentreren.
- De Brabantroute kan zeker ook gebruik worden voor een goederenstroom (transito of bestemming), maar dan alleen als de leefbaarheid naast het spoor voldoende wordt/blijft en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen niet worden beperkt.
- Bij de discussie over de Brabantroute versus de Betuwelijn gaat het soms ook over verplaatsing van overlast, bijvoorbeeld bij herroutering PHS. Het streven moet zijn dat er geen nieuwe knelpunten bij komen.

Rink Jan Slotema (EVO):

- Er is al een differentiatie in tarief, over de Betuwelijn krijgt men korting. Het Basisnet komt, dat is duidelijkheid voor iedereen. Er is een kamervraag gesteld: of de kosten voor leefbaarheid meegenomen zijn in het tarief. Momenteel wordt onderzocht of dat mogelijk is.

John Hondebrink (MCA):

- Stimuleren zoveel mogelijk over de Betuwelijn en de capaciteit van de Brabantroute vrij houden voor regionale groei en eventuele ruimte dan niet gebruiken voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Sietzke Schokker (gem. Breda):

- In feite moet je dit allemaal tegen elkaar afwegen: de ruit Zuid Nederland bekijken in samenhang met de kosten voor veiligheid, het milieu en leefbaarheidsmaatregelen op/langs de Brabantroute.

Erik Roufs (provincie Limburg):

- Limburg is bezig met een zogenaamde treinagenda. Verbetering van de Maaslijn is in uitvoering.

Dit is ook gunstig voor goederen- en personenvervoer.

Arno Verduin (Roosendaal):

- De provincie heeft een rol als het gaat over modal shift en efficiënt benutten van alle modaliteiten. Verdeling en positionering van regionale bedrijvigheid is daarin een middel. Planologisch sturen om te concentreren en de modal shift te bewerkstelligen. Zo zouden na 2020 alleen nog bedrijventerreinen op trimodale locaties toegestaan moeten worden.

9. Terminals: zijn in Brabant meer emplacements nodig?

Sjaak Vaes (Havenbedrijf Moerdijk):

- Het gaat over vier modaliteiten: spoor, weg, water en buis. Je moet iets willen met de modal shift. Bijvoorbeeld van weg naar spoor en/of water.
- Knooppunten waar modaliteiten bij elkaar komen beter benutten. Snelwegen blijven aanleggen kan immers niet.
- Geef aan begin van een ontwikkelingsproces eisen door aan bedrijven met goede argumentatie, dan zal een bedrijf hier best in willen investeren. Voorbeeld: er wordt nu pas 5% van buisleidingen gebruikt!

Rink Jan Slotema (EVO):

- Het woord modal shift is van de vorige eeuw, dit moeten we verlaten. Het gaat over co-modaliteit, dus alle modaliteiten benutten. Vervoerder moeten eigen keuze hebben. Als vervoerder veel in file staat, dan gaan ze zelf wel naar alternatieven zoeken.

Roel Lauwerier (gem. Tilburg):

- Multimodale aanpak komt ook vanuit de sector zelf, dit vergt investeringen. Het beleid richten op initiatieven uit de markt. Bijvoorbeeld bedrijven die gebruik maken van meerdere modaliteiten via subsidiemogelijkheden ondersteunen.

Tom de Graaf (provincie Noord-Brabant):

- Nadenken om in bepaalde vervoersstromen te investeren, zoals ook in de Brabantse kanalen wordt geïnvesteerd.

John Hondebrink (MCA):

- Met wegvervoer is er altijd een keuze, maar spoor/water niet altijd. Dat gaat gepaard met investeringen op de lange termijn. Keuzes kunnen niet op de dag zelf gemaakt worden. Er ligt wel een rol bij de provincie om de markt te stimuleren op het gebruik van meerdere modaliteiten.

10. Alle gemeenten een bedrijventerrein dat aangesloten is op het spoor? (ook iets met bogen?)

Sjaak Vaes (Havenbedrijf Moerdijk):

- Ontsluiting bedrijventerreinen aan het spoor is afhankelijk van de markt. Je moet als overheid wel een faciliterende rol spelen. Sturen op voldoende volumes zodat ze ook gebruikt worden.

John Hondebrink (MCA):

- Er is lengte nodig om een goederentrein op te stellen en rendabel te kunnen laten functioneren. Dit kan qua aanbod niet voor elke gemeente apart geregeld worden. Dus niet iedereen aansluiten op het hoofdnet. Wellicht wel via een centraal punt in Brabant te regelen. Dan zijn voor sommige bestaande aansluitingen ook extra bogen nodig.

Rink Jan Slotema (EVO):

- Kijk naar de markt of er behoefte is.

Erik Roufs (provincie Limburg):

- In Limburg is een concrete casus, namelijk de aanleg van de zuidboog voor het chemiecomplex. Deze is gunstig voor Brabant, omdat daardoor voor het rangeren niet meer door Brabant naar

Kijfhoek gereden hoeft te worden en weer terug. Dus slim kijken naar bogen. De vraag is echter wie neemt het initiatief voor dergelijke maatregelen?

Sietzke Schokker (gem. Breda):

- Het spoorwegnet is momenteel erg gefocust op Kijfhoek voor dit soort bewegingen. Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen zou vanuit de ruimtelijke ordening een spoorontsluiting ingepast moeten worden.

11. De Goederenruit

Arno Verduin (gemeente Roosendaal):

- De IJzeren Rijn is een belangrijke schakel in de goederenruit. Het gaat om een oostwest verbinding aan de zuidkant. In combinatie met Robel kan er treinverkeer vanuit Vlissingen richting Duitsland via de IJzeren Rijn en daarmee de Brabantroute ontlasten.
- Over de fasering van het Belgische deel moeten we met België aan tafel om ook eigen plannen verder te kunnen ontwikkelen en af te kunnen stemmen.

Rink Jan Slotema (EVO):

- De IJzeren Rijn is ook een wens van België.

Erik Roufs (provincie Limburg):

- Benutting van de IJzeren Rijn is contractueel vastgelegd, al in 1852! Recht van overpad staat niet ter discussie. Wel over het te benutten tracé: moet het historische tracé hersteld worden of een nieuw tracé. Brabant zou aan kunnen sluiten bij het alternatief (B52) dat door Limburg wordt bepleit.

12. spoorverbinding Veghel – Bortel (Duits lijntje)

Rink Jan Slotema (EVO):

- Er ligt een brief van bedrijven die dit z.s.m. willen oppakken. Er is ook een afspraak met de provincie en 3 gemeenten hierover.

C. Externe veiligheid

13. knelpuntvrij Basisnet

Knelpuntvrij opleveren van het Basisnet blijft de eis als input voor PHS. Samen optrekken als provincies is noodzakelijk!

Katja de Haan (gem. Vught):

- Het thema externe veiligheid zou “Veiligheid” moeten zijn, zodat ook overwegveiligheid er bij betrokken kan worden.
- gebruiksplafonds aanpassen aan PHS, de gemeentes moeten toekomstperspectief hebben
- veiligheid: ook trillingen en geluid in afwegingen betrekken.
- de wetgeving van geluid wordt aangepast (SWUNG). De wettelijke sanering geeft een extra belasting.
- De Provincie wordt gevraagd mee te denken met gemeenten over te treffen sturingsmogelijkheden om geluidsknelpunten aan te pakken. Welke instrumenten zouden gemeenten kunnen inzetten?

Rink Jan Slotema (EVO):

- Hiervoor is landelijke sturing nodig.
- De nieuwe wetgeving, SWUNG, wordt nu al opgesteld. Dus de provincie en de gemeenten moeten nu samen optrekken. Deze actualisering van de spoorvisie komt daarvoor te laat.

Robert Kint (gem. Tilburg):

- Dit is het moment om iets te vinden over wetgeving. We moeten nu om de tafel zitten op het gebied

van geluid/trillingen, net als bij Basisnet.

14. Realisatie goederen spoorlijn tussen Nederland en Antwerpen (RoBel)

Tom de Graaf (Provincie Noord-Brabant):

- Een aftakking vanuit Vlissingen naar het achterland/België is belangrijk. Nu moet je eerst naar Kijfhoek voordat je naar Antwerpen kan.

Arno Verduin (gem. Roosendaal):

- Deze boog moet een volledig onderdeel zijn van de totale RoBellijn. Een capaciteitsstudie voor het geheel is nodig, met respect voor ieders belang.

Marjon Vissers (ProRail):

- Is er markt voor?

Rink Jan Slotema (EVO):

- Vanuit Zeeland is er een lobby gaande. Er wordt ook gesproken of er een wens is vanuit Antwerpse bedrijven.

Sietzke Schokkers (gem. Breda):

- Deze ontwikkeling moet in samenhang bekeken worden. De vraag is of met deze verbinding de West-Brabantse gemeenten ontlast of juist belast worden door eventuele extra treinen vanuit Antwerpen naar Kijfhoek c.,q. de Brabantroute.

15. Spoor 2 - maatregelen

Het gaat om bronmaatregelen, waardoor treinen veiliger kunnen rijden. Dit betreft bijvoorbeeld het weghalen van wissels maar ook veiligheidsmaatregelen aan de wagons zelf, zoals coatings.

Tom de Graaf (provincie Noord-Brabant):

- Pak het centraal aan, provincie zoekt hierbij steun.

Marjon Visser (ProRail)

- Dit moet je internationaal doen, omdat het goederentreinen betreft die door heel Europa rijden.

Tom de Graaf (provincie Noord-Brabant):

- Ook het bedrijfsleven heeft belang bij het treffen van dergelijke maatregelen.

D. Spoorse doorsnijdingen

16. Zijn er prioriteiten te stellen?

Katja de Haan (gem. Vught):

- Dit thema zou "Leefbaarheid" genoemd moeten worden. Het gaat namelijk ook om barrièrewerking, trillingen, geluid en wachttijden. Die leefbaarheidsproblemen moeten teruggedrongen worden.
- Meer treinen betekent dat overwegen langer dicht zijn.
- Dit heeft ook een relatie met externe veiligheid.

Roel Lauwerier (gem. Tilburg):

- het aanpakken van overwegen kost veel geld. Een financieringsfonds voor de aanpak van de knelpunten kan daarbij helpen. Maar dat moet niet naar draagkracht gevuld en benut worden. Beter is te kijken naar waar de grootste problemen zijn.
- Een prioritering is mogelijk: bijvoorbeeld onderscheid tussen buitengebied of stedelijk gebied

Katja de Haan (gem. Vught):

- In Noordoost Brabant is er een doorsnijdingsproblematiek. In samenwerking met het ministerie zou een normenkader en instrumentarium ontwikkeld moeten worden voor zowel trillingen als overwegenproblemen. De provincie zou hierin een coördinerende rol kunnen spelen tussen Rijk en

regio. Ook is kennisoverdracht nodig richting gemeenten over de nieuwe geluidswetgeving.

5. Vooruitblik proces door Gerben Steenhof

Ter afronding van deze middag vraagt Marc Maartens aan Gerben Steenhof om aan te geven wat hij van de middag vond en hoe het proces verder gaat. Gerben geeft aan dat er veel input is gegeven voor de vervolgfase. In vervolgbijeenkomsten wordt het aan de orde gebracht. Daarvoor worden voor de zomervakantie nog werksessies en gesprekken georganiseerd om dieper op deze input in te gaan. Door Marc Maartens gevraagd naar de eye-opener noemt Gerben het inzetten als Provincie op innovatieve ontwikkelingen op spoorgebied (proefregio worden). Parallel aan de vervolggesprekken wordt het Basisdocument definitief gemaakt. Eind september, begin oktober vindt er een slotbijeenkomst plaats, waarna het eindresultaat aan Provinciale Staten wordt aangeboden.

6. Slotwoord door Marc Maartens

Marc geeft aan blij te zijn met de aan- en opmerkingen en geeft een korte opsomming van de belangrijkste punten die deze middag genoemd zijn:

- Enkele toevoegingen aan het concept Basisdocument
- Relatie leggen met de rest van het OV en de OV-visie
- Overbelastverklaringen
- Vooruit kijken, gesprekspartner zijn van het Rijk
- Proefregio innovatie
- Boog bij Meteren en de VEZA-boog
- Formele invloed vergroten m.b.t. stoptreinen
- Bij de basis beginnen: ruimtelijk ordening (wonen, winkelen, bedrijven). Harder in sturen richting gemeenten en ook het bedrijfsleven
- Onderdeel HSL - intermediair stations (o.a. verbinding richting buitenland)
- Meer grensoverschrijdende spoorwegovergangen.
- Nieuwe concessie: dus nu meedoen via het Rijk!
- Bereikbaarheid Noord-Brabant richting Schiphol ook 's-Nachts (lieft hele week)
- Buis/water/weg/spoor aan elkaar koppelen en knopen benutten.
- Goederenvervoer: risico's spreiden door alternatieve routes en vervoerswijzen koppelen. Dit kan alleen bij intermodale knopen. De Brabantroute heeft een relatie met de Noord-Brabantse economie.
- De Goederenruit Zuid-Nederland is nodig op de lange termijn.
- IJzeren Rijn / RoBel
- Voor geluid is een actie nodig op de korte termijn, dat kan niet wachten op de spoorvisie.
- De verbinding Zeeland – Antwerpen goed bekijken (als onderdeel van RoBel).

Eventuele aanvullingen kunt u altijd sturen naar Gerben Steenhof (gsteenstof@brabant.nl).
Nogmaals hartelijk dank voor uw medewerking!

Een korte impressie van de middag spoorbijeenkomst:

