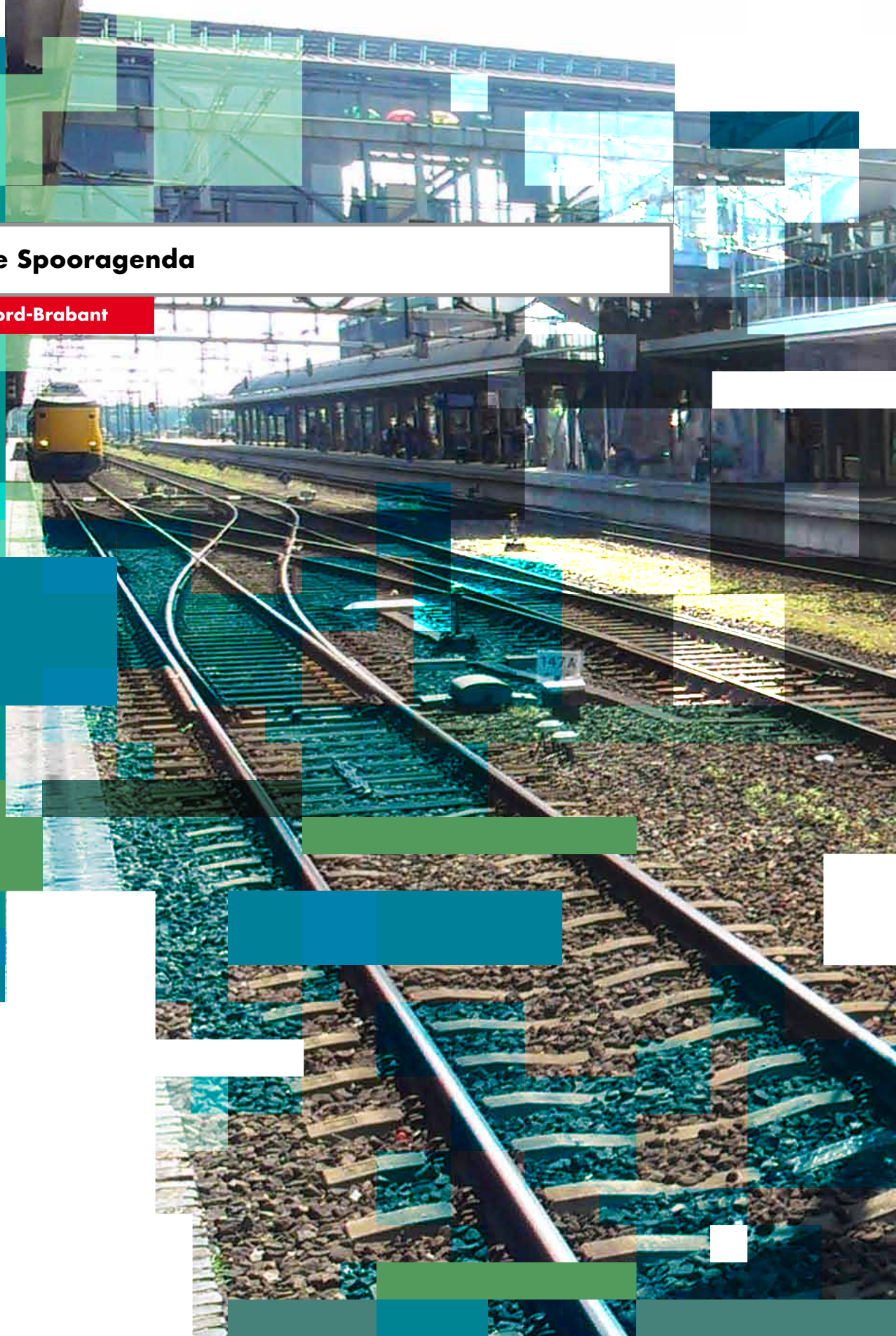


# Brabantse Spooragenda

Provincie Noord-Brabant



# **Brabantse Spoor Agenda 2030**

Juni 2012

## INHOUDSOPGAVE

Inleiding.....	3
DEEL 1 DE COMPACTE AGENDA	
1. Aanleiding.....	6
2. De Agenda.....	10
DEEL 2 TOELICHTING EN ACHTERGRONDEN	
1. Inleiding.....	22
2. Beleidskaders.....	24
3. Ambities.....	26
4. Aanpak/activiteiten.....	47
BIJLAGEN.....	57

## Inleiding

De provincie Noord-Brabant heeft samen met spoorgemeenten en –partijen deze Brabantse Spoor Agenda opgesteld. Deze agenda sluit aan op de ambitie om Brabant verder te ontwikkelen als Europese top kennis- en innovatieregio, zoals die in de afgelopen jaren door samenwerkende partijen onder andere is geformuleerd in de MIRT-Gebiedsagenda (Rijk en regionale overheden), de Agenda van Brabant (provincie Noord-Brabant), de Strategische Agenda BrabantStad, de visie Brainport 2020 en de Strategische Agenda West-Brabant.

Deze spooragenda vormt een strategisch en operationele agenda van de provincie en partners rondom vijf speerpunten: internationale verbindingen, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), dedicated goederenverbindingen voor Zuid-Nederland, spoorontsluiting bedrijven(terreinen) en spoorse doorsnijdingen (Spodo). Het geeft overzicht van een samenhangende, integrale inzet van diverse belanghebbende partijen op alle aspecten van het spoorvervoer in Noord-Brabant. Daarbij gaat het om het personenvervoer, goederenvervoer, leefbaarheid en veiligheid. Bestaande beleidskaders vormen het uitgangspunt en nieuwe actuele ontwikkelingen zijn meegenomen. Het is daarmee een ambitiedocument op speerpunten, agendazettend voor wat de komende tijd met betrekking tot het spoor in Brabant gedaan moet worden.

### Gezamenlijke aanpak

Spoor is geen wettelijke provinciale taak, maar er is wel een breed maatschappelijk belang mee gediend. De Provincie kan vanuit een bovenlokaal overzicht en als gebiedsregisseur ondersteuning bieden en studies entameren zoals bijvoorbeeld naar de locatie van spooremlacements of aansluiting van bedrijfsterreinen. De provincie zal niet bij alle spooractiviteiten betrokken zijn. Naast de Provincie hebben immers ook vele andere partijen taken met betrekking tot spoor. Het is belangrijk dat de verschillende activiteiten door de diverse partners worden opgepakt.

Mogelijk dat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de concessieverlening voor de sprinterbediening op het hoofdrailnet bij de provincies neergelegd. Zoals ook het spoorvervoer op de contractlijnen door het rijk gedecentraliseerd is naar de regionale overheden. De Maaslijn (Nijmegen-Venlo-Roermond) is zo'n contractlijn. Noord-Brabant heeft de verantwoordelijkheid voor het Brabantse deel echter overgedragen aan de provincie Limburg. Eind 2012 zal dit worden geëvalueerd.

Uitwerking en realisatie van diverse maatregelen vraagt vaak om forse financiële inspanningen. Per activiteit zal gezien moeten worden welke partijen daar een bijdrage aan kunnen leveren. Daar waar in dit hoofdstuk de provincie genoemd wordt als betrokken partij, moet nadrukkelijk gemeld worden dat hiermee geen provinciale financiële betrokkenheid op voorhand wordt vastgelegd. Aan deze SpoorAgenda zijn daarom geen financiële verplichtingen gekoppeld. In de provinciale begroting zijn ook geen middelen gereserveerd voor nieuwe spoorprojecten. Als in de vervolgfase bij verdere concretisering van specifieke projecten een beroep gedaan wordt op provinciale financiële bijdragen, dan zal daar te zijner tijd separaat over besloten moeten worden. Herprioritering binnen de dan beschikbare financiële middelen zal dan aan de orde zijn.

### Opbouw

De Brabantse Spoor Agenda 2030 bestaat uit 2 delen. Deel 1 vormt de compacte agenda over een vijftal speerpunten. Het geeft een handzaam overzicht van waarom en wat de komende jaren op het gebied van spoor in Brabant gedaan moet worden en welke partijen betrokken zijn. In deel 2 wordt een uitgebreide toelichting gegeven bij de ambities en activiteiten. Die beschrijving kan als voorzet dienen voor de concrete aanpak van de speerpunten. Het geeft richting aan de verdere uitwerking.

# **Brabantse Spoor Agenda 2030**

## **DEEL 1**

### **DE COMPACTE AGENDA**

Juni 2012

## INHOUDSOPGAVE

### DEEL 1 DE COMPACTE AGENDA

1. Aanleiding.....	6
2. De Agenda .....	10

# 1. Aanleiding

## **Ambitie Europese top kennis- en innovatieregio**

Brabant wil concurreren in de Europese top van kennis- en innovatieregio's. Een sterk stedelijk netwerk wordt als voorwaarde gezien voor deze ambitie. Hoogontwikkelde verstedelijkte regio's met een diverse economie ontwikkelen zich namelijk tot de belangrijkste motoren van de wereldwijde economische groei. De toenemende concurrentieslag tussen deze stedelijke regio's vraagt om stedelijke regio's met agglomeratiekracht en een goede connectiviteit (Planbureau voor de Leefomgeving, 2012). De provincie Noord-Brabant en haar partners willen investeren in het versterken van het stedelijk netwerk Brabant: in internationale bereikbaarheid, verbindingen tussen economische toplocaties, en in de ontwikkeling van knooppunten en onderscheidende hoogstedelijke zones. De Brabantse Spoor Agenda past in dit voornemen.

## **Spoormaatregelen in Brabant afgelopen jaren**

De afgelopen tien jaar is de spoor situatie in Brabant op een aantal punten veranderd, mede door de inzet en betrokkenheid van de provincie. Meest herkenbaar voor de treinreiziger is de opening geweest van enkele nieuwe stations (o.a. Maarheeze, Helmond Brandevoort en Tilburg Reeshof). Maar voor de reiziger heeft ook de nachttrein in het weekend op vrijdag en zaterdag een duidelijke verbetering gegeven van de bereikbaarheid van de grote Brabantse steden. Met de aansluiting van Breda op de HSL-zuid heeft bovendien Brabantstad nu via het HSL-netwerk een ca 15 minuten snellere verbinding met de Randstad.

In 's-Hertogenbosch wordt de spoorbrug over de Dieze verbreed van 2 naar 4 sporen en wordt een ongelijkvloerse spoorkruising gerealiseerd. Daardoor wordt de treinloop minder storingsgevoelig en wordt de capaciteit op de verbinding naar Utrecht en naar Nijmegen vergroot.

Het landelijke Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voorziet in een groei van het aantal intercity's in 2020 op de lijn Utrecht – Eindhoven van 4 naar 6 per uur per richting en tussen Eindhoven en Rotterdam van 2 naar 4. Ook het aantal sprinters tussen Breda en Tilburg verdubbeld van 2 naar 4. Sinds 2008 is daarnaast een groot aantal projecten opgepakt onder de noemer van Spoorse doorsnijdingen, om de negatieve gevolgen van het spoor in gemeenten te beperken. Maar Brabant heeft ook ingezet op het starten van een machinisten opleiding en is door de nodige lobby-inzet de invoering door het rijk van het belangrijke treinbeveiligingssysteem ATBvv in heel Brabant van de grond gekomen. Voor het goederenvervoer is een bijdrage geleverd aan de ontsluiting van de haven in Oss en is via inzet in de Taskforce Brabantroute veel resultaat bereikt op het gebied van de landelijke wetgeving rondom Basisnet, vervoer gevaarlijke stoffen.

Ook de komende jaren zal nog veel inzet nodig blijven om met de spoor situatie bij te dragen aan de Brabantse ambities als top kennis- en innovatieregio.

## **Agglomeratiekracht versterken door een robuust verkeers- en vervoersysteem**

Om te kunnen blijven concurreren met andere Europese kennis- en innovatieregio's is het van belang de agglomeratiekracht van het stedelijk netwerk Brabant verder te versterken. Een betere connectiviteit (van onder meer fysieke verbindingen) kan bijdragen aan die agglomeratiekracht. Daarom investeren diverse partijen in een robuust en efficiënt verkeers- en vervoersysteem in combinatie met de ontwikkeling van hoogstedelijke zones. De hoogstedelijke zones fungeren daarbij als de knooppunten in het verkeers- en vervoersysteem en als brandpunten voor nieuwe stedelijke functies. Het zijn knooppunten met een goede intermodale bereikbaarheid, waar met een hoge kwaliteit snel en efficiënt kan worden overgestapt. Denk aan de centrale spoorstations gecombineerd met

bezoekersintensieve stedelijke voorzieningen voor cultuur, sport en zakelijke ontmoetingen of aan transferia aan de randen van de stad of aan multimodaal ontsloten bedrijventerreinen.

### **Het spoornetwerk als onderdeel van een robuust verkeers- en vervoersysteem**

Om de aantrekkelijkheid van Brabant als vestigingsplaats te vergroten werken provincie en regionale overheden in Brabant op het niveau van het stedelijk netwerk Brabant aan een slimme strategie voor een duurzaam en robuust verkeers- en vervoerssysteem in Brabant en de ontwikkeling van hoogstedelijke zones (zoals bijvoorbeeld de stationsgebieden). De concurrentiepositie van Brabant kan worden vergroot door het realiseren van een samenhangend OV-netwerk dat zorgt voor betere openbaar vervoer verbindingen naar topvoorzieningen (cultuur, sport, winkelen), zodat deze voorzieningen op een acceptabele reisafstand komen te liggen. Dit is vooral belangrijk voor kenniswerkers die daar graag gebruik van willen kunnen maken. Het spoornetwerk is daar een belangrijk onderdeel van.

Uit oogpunt van de economische structuurversterking van Brabant gaat het binnen dat samenhangend OV-netwerk vooral om internationale treinen, intercity's, sprinters en hoogwaardig openbaar vervoer op zware vervoerrelaties. Het reguliere stads- en streekvervoer moet daar uiteraard goed op afgestemd en aan gekoppeld zijn. Het spoornetwerk vormt de backbone van het OV-netwerk in Brabant.

Daarnaast vervult het spoornetwerk in Brabant ook een belangrijke rol in de goederencorridors tussen de Mainports en het Europese achterland evenals in het multimodaal verbinden van de Brabantse bedrijventerreinen en specifiek de inland terminals (hubs) met de mainports. Brabant wil zich positioneren als synchromodale transportregio, waar de kennis en kunde aanwezig is om de goederen- en informatiestromen efficiënt, duurzaam en effectief te plannen, te organiseren, uit te voeren en te besturen. Het gaat daarbij om het realiseren van multimodale corridors en de verdere ontwikkeling van Brabantse havens en multimodale goederenterminals en bedrijventerreinen. Ook het spoorgoederenvervoer speelt daar een rol in.

### **Betekenis van spoor in de mobiliteit in Brabant**

Het aandeel trein (2% in verplaatsingen, 7% in reizigerskilometers) is in Brabant beperkt in de totale mobiliteit van het personenvervoer. De rol van het spoor binnen het goederenvervoer is beperkt. Het merendeel van het goederenvervoer per spoor is doorgaand. Het aandeel spoorvervoer van containers van/naar de Maasvlakte moet stijgen van 12% in 2009 tot 20% in 2020. Die groei zal niet alleen via de Betuweroute naar het Europese achterland worden afgewikkeld. Ook de routes door Brabant naar Antwerpen en Venlo/Zuid-Limburg zullen zwaarder worden belast.

De trein is binnen het openbaar vervoer de belangrijkste groeimarkt op vooral de lange afstanden, zoals op de corridors van en naar de Randstad. In de periode 1995-2010 is het aandeel trein in het aantal reizigerskilometers duidelijk toegenomen (van 6% naar 10%). Deze groei trad vooral op na 2004 en valt samen met de frequentieverhoging op het baanvak Eindhoven-Utrecht. Het aantal in- en uitstappers op de stations is ook sterk toegenomen in de periode 2001-2010, met de grootste toename op station Eindhoven CS (+36%). De trein wordt hoofdzakelijk gebruikt op de lange afstanden (47% van de treinritten is langer dan 50 km).

De toekomstige groei (tussen 2008 en 2020) van het gebruik van de trein in Brabant in aantal reizigerskilometers is bij intercity's circa 20%, bij sprinters/stoptreinen circa 5% en bij het stads- en streekvervoer circa 10%. Na 2020 wordt een stabilisatie van de groei verwacht (bron: NMCA 2011). De groei is in belangrijke mate het gevolg van frequentieverhogingen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).



### **Internationale netwerken**

De Europese commissie legt voor de bereikbaarheid in West-Europa het accent bij spoorverbindingen en waterwegen. Het Europese Witboek Transport gaat daar op in en met het TransEuropees Netwerk (TEN-t) geeft 'Europa' aan wat de belangrijke verbindingen zijn. Landelijk krijgt dit ook een doorvertaling in het opstellen van een Kernnetwerk Logistiek. In het Topsectorenbeleid van het ministerie van EL&I is dit netwerk aangekondigd en het wordt opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het ministerie van IenM. Met de Brabantse ambities om te behoren tot de Europese top van kennis- en innovatieregio's is het belangrijk om aangehaakt te zijn op deze Europese en landelijke ontwikkelingen. Daarbij gaat het om het direct (via grensoverschrijdende verbindingen) aangesloten zijn op het Europese netwerk van HSL-lijnen. In dat licht is het van belang om betrokken te blijven bij de uitwerking van het voornemen van de minister om de organisatie rondom de HSL-zuid te wijzigen, het overleg met België over de verbinding naar Antwerpen en het Europese project "Regions Of Connecting Knowledge (RoCK)". Dat laatste is gericht op het verbinden van Eindhoven met Düsseldorf en Aachen.

### **PHS en Basisnet**

Op landelijk niveau wordt door de besluitvorming over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) ook de bediening in Brabant de komende jaren sterk verbeterd. Voor het personenvervoer kan na de realisatie van diverse PHS-maatregelen op verschillende lijnen de frequentie opgevoerd worden zodat sprake zal zijn van 'spoorboekloos rijden'. Ook is dan een herroutering mogelijk van het goederenvervoer door het hele land. Met name het beter benutten van de Betuweroute zal het deel van de Brabandrouten tussen Dordrecht en Boxtel ontlasten. In combinatie met Basisnet Spoor (betreft vervoer gevaarlijke stoffen) zal de herroutering van het vervoer van gevaarlijke stoffen een gunstig gevolg hebben voor de plaatsen die zijn gelegen op de te ontlasten route, zoals Breda, Gilze-Rijen, Tilburg en Oisterwijk. Met Basisnet Spoor als uitgangspunt zal bovendien het berekende groepsrisico op routes waar het vervoer toeneemt (o.a. in 's-Hertogenbosch en Vught), in vergelijking tot de oriënterende waarde, niet tot een situatie leiden die bestuurlijk niet kan worden verantwoord. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn, dat Basisnet randvoorwaardelijk is voor PHS en dat alle maatregelen zoals opgenomen in het PHS-besluit ook daadwerkelijke gerealiseerd worden. Overigens spelen ook de niet tot de PHS-verbinding horende spoorlijnen, zoals de lijn Nijmegen – 's-Hertogenbosch en Breda – Bergen op Zoom, een belangrijke rol voor het landelijke spoornetwerk.

### **Goederennetwerk**

Naast deze verbindingen voor het personenvervoer moet ook het goederenvervoer op lange termijn robuust, betrouwbaar en veilig afgewikkeld kunnen worden (zie ook het al eerder genoemde Kernnetwerk). Nieuwe dedicated goederenverbindingen, zoals bijvoorbeeld de Robellijn, kunnen daar aan bijdragen. Zeker wanneer deze een rol hebben in de internationale goederencorridors. Brabantse betrokkenheid bij het landelijk onderzoek "Lange termijn spoorgoederenvervoer" en bij de landelijke Expertgroep Basisnet is in dit verband van belang. Overigens moeten ook de Brabantse bedrijventerreinen goed aangesloten zijn op de goederencorridors naar het Europese achterland. Daarmee kan de rol van Brabant voor de mainports in het netwerk van inlandhubs versterkt worden.

### **Spoorse doorsnijdingen**

Het spoorgebruik heeft echter ook altijd gevolgen voor de directe omgeving. Dat varieert van geluid- en trillingshinder tot lokale bereikbaarheidsknelpunten. De afgelopen jaren zijn landelijk onder de noemer van "Spoorse Doorsnijdingen (Spodo)" al diverse knelpunten aangepakt, ook in Brabant. In relatie tot geluidhinder is een landelijk saneringsprogramma opgesteld en moeten maatregelen uitgevoerd worden. Maar desondanks blijven deze negatieve kanten van het gebruik van het spoor de komende jaren om aandacht en inzet vragen.

### **Spoorconcessies**

Voor de ontwikkeling van en bereikbaarheid door openbaar vervoer in algemene zin, is een goede afstemming tussen spoorvervoerder en regionale busvervoerder van groot belang. De minister heeft het voornemen uitgesproken ten aanzien van de concessie voor het HoofdRailNet. Mogelijk heeft dat tot gevolg dat het sprintervervoer in Brabant door een andere partij uitgevoerd gaat worden dan het Intercityvervoer. In dat geval moet niet alleen de afstemming tussen spoorvervoerder en busvervoerder goed zijn. Ook tussen de verschillende spoorvervoerders zullen sluitende afspraken gemaakt moeten worden over de bediening en mogelijke ontwikkeling van de Brabantse stations.

### **De speerpunten**

Met in het achterhoofd de diverse voorgaand benoemde ontwikkelingen wordt in deze Spooragenda aangegeven wat de inzet voor de komende jaren moet zijn om met het spoornetwerk bij te kunnen dragen aan het robuuste verkeers- en vervoersysteem dat passend is bij de ambities van Brabant als Europese top kennis- en innovatieregio. Een samenhangende inzet op gebied van spoor is daarvoor nodig. Gelet op de ontwikkelingen zijn de volgende vijf speerpunten voor de komende periode benoemd:

1. De internationale verbindingen
2. Het programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS)
3. Dedicated goederenverbindingen Zuid-Nederland
4. Spoorontsluiting bedrijventerreinen
5. Spoorse doorsnijdingen (Spodo)

## 2. De Agenda

Zoals voorgaand is aangegeven, is verdere inzet nodig op vijf speerpunten. Deze geven focus aan de activiteiten die voor de langere termijn voor Brabant aan de orde zijn. Basis voor de inzet vormen de ambities uit de verschillende beleidskaders over het personenvervoer, het goederenvervoer, de leefbaarheid en de veiligheid. In deel 2 van deze Brabantse Spoor Agenda worden die ambities verder toegelicht. Daar wordt ook ingegaan op alle activiteiten die nodig zijn voor het bereiken van de ambities. Het betreft zowel bestaande als nieuwe activiteiten. Bijlage 4 van deel 2 geeft daar een overzicht van. In dit deel 1 worden alleen de activiteiten genoemd voor de vijf speerpunten.

Per speerpunt is een agendasheet gemaakt. In elk agendasheet wordt kort aangegeven wat de ambities zijn, welke activiteiten er voor nodig zijn, welke partijen daarbij betrokken zijn en wat de eventuele rol van de provincie kan zijn. De vijf agendasheets vormen de gezamenlijke compacte agenda over de inzet van de provincie en haar partners in de komende jaren. Daarnaast worden ook de bestaande activiteiten doorgezet die niet binnen de speerpunten vallen. Afsluitend is het totaal aan maatregelen aan de infrastructuur in één overzicht toegevoegd.

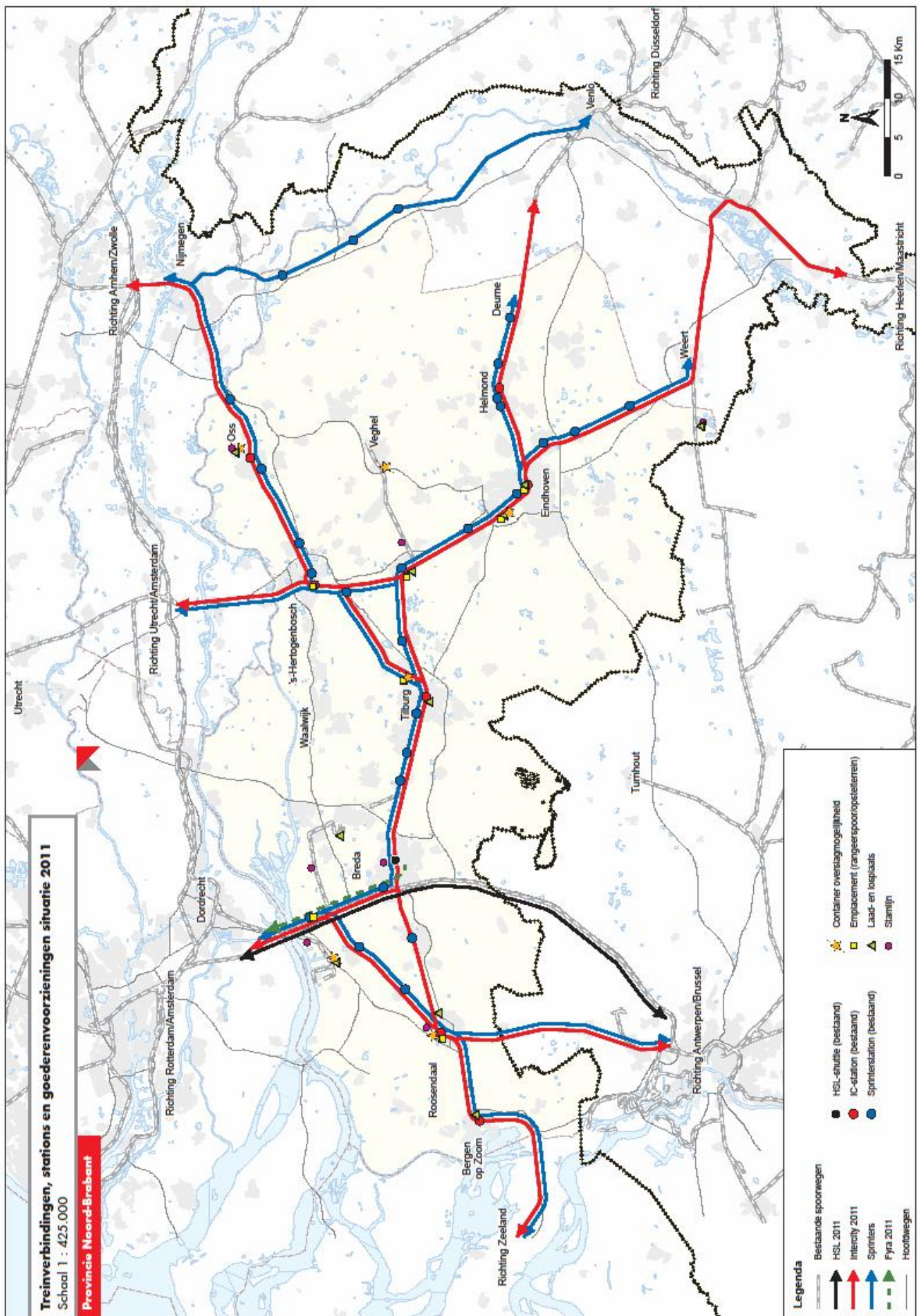
Achtereenvolgens worden nu de agendasheets weergegeven voor de speerpunten:

1. Internationale verbindingen
2. Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)
3. Dedicated goederenverbindingen Zuid-Nederland
4. Spoorontsluiting bedrijven(terreinen)
5. Spoorse doorsnijdingen (Spodo)

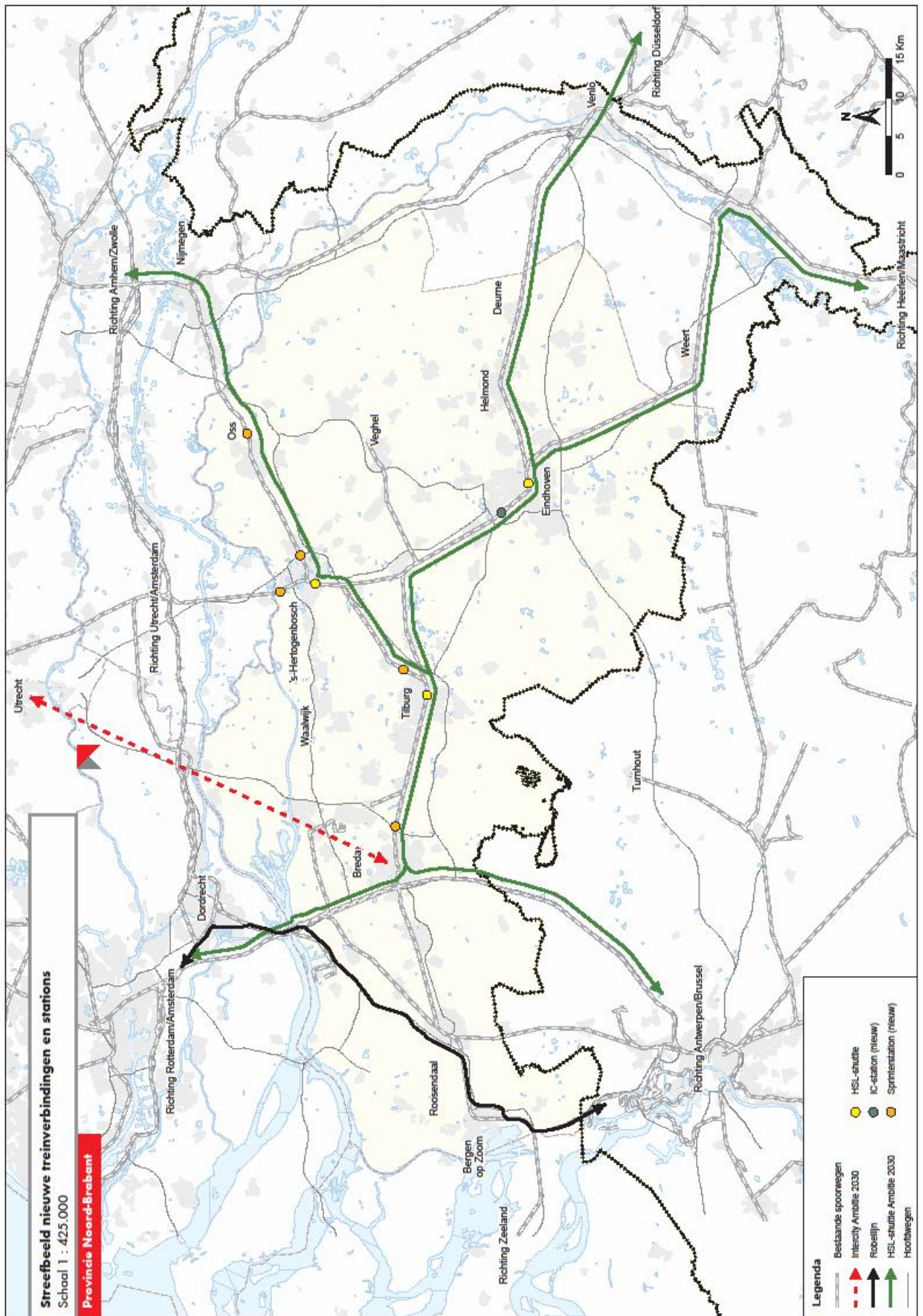
### Provinciale rol en betrokkenheid

De provincie heeft geen wettelijke opdracht of verplichting met betrekking tot de inzet en uitbreiding van spoorcapaciteit. Beslissingen over het spoornetwerk worden door de Rijksoverheid genomen. De provincie is het aanspreekpunt voor de rijksoverheid voor de bovenlokale respectievelijk (boven)regionale belangen. Het gaat om integrale beleidsafwegingen over majeure (financiële) opgaven voor de lange termijn. De provincie kan hier met een samenhangende beleidsinzet op sturen en daarmee, mede namens de regio, een toegevoegde waarde leveren aan de uiteindelijk op rijksniveau te nemen beslissingen. Bijvoorbeeld ten aanzien van een decentralisatie van sprinterdiensten op het Hoofdrailnet (HRN) naar de provincie. Zo is NS verplicht met de decentrale overheden (Provincie en SRE) overleg te voeren over de dienstregeling. Vanuit haar rol als gebiedsautoriteit behartigt de provincie in dat overleg de Brabantse belangen. Kortom, de provincie kan vanuit verschillende rollen betrokken zijn bij spoorontwikkelingen in Brabant. Het kan betrekking hebben op het voeren van overleg vanuit een regierol, het voeren van lobby-activiteiten of op het leveren van kennis op ambtelijk niveau als ondersteuning aan gemeenten.

Uitwerking en realisatie van diverse maatregelen vraagt om forse financiële inspanningen. Beroep zal worden gedaan op Europese fondsen, op de Rijksoverheid en op de direct betrokken gemeenten. En wellicht kan ook de provincie in enkele gevallen financieel bijdragen. Maar nadrukkelijk moet nu gemeld worden dat hiermee geen provinciale financiële betrokkenheid op voorhand wordt vastgelegd. Aan deze SpoorAgenda zijn daarom geen financiële verplichtingen gekoppeld. In de provinciale begroting zijn geen middelen gereserveerd voor nieuwe spoorprojecten. Als in de vervolgfase bij verdere concretisering van specifieke projecten een beroep gedaan wordt op provinciale financiële bijdragen, dan zal daar te zijner tijd separaat over besloten moeten worden. Herprioritering binnen de dan beschikbare financiële middelen zal dan aan de orde zijn.



Kaartbeeld 1: Treinverbindingen, stations en goederenvoorzieningen situatie 2011



Kaartbeeld 2: Streefbeeld nieuwe spoorverbindingen en stations in Brabant

<b>Agendasheet Internationale verbindingen</b>		
<p><b>Ambitie:</b>                      De basisambitie ten aanzien van de internationale verbindingen voor personen bouwt voort op de ambitie uit OV-Netwerk BrabantStad om BrabantStad in alle richtingen te verbinden met het Europese HSL-netwerk. Dit vorm te geven via snelle shuttleverbindingen. Daarmee wordt Brabant als Europese topregio op gebied van kennis- en innovatie verbonden met andere Europese netwerken. De HSL-shuttles zijn treinen die op de betreffende verbindingen zowel op het HSL-spoor als op klassiek spoor kunnen rijden. Dit vereist dat het materieel multi-inzetbaar moet kunnen zijn. De HSL-shuttels die op klassiek spoor door Brabant rijden, hebben daar de functie van een IC.</p> <p>Wat de verbindingen betreft, heeft het starten van de HSL-shuttle Den Haag – Breda – Antwerpen/Brussel hoge prioriteit. Doorkoppelingen van deze verbinding op termijn naar Tilburg – Eindhoven – Düsseldorf en naar Tilburg – Den Bosch – Arnhem dragen bij aan de basisambitie. Ook het invoeren van rechtstreekse IC-verbindingen van Eindhoven naar Düsseldorf en Aachen (RoCK-project) en naar Maastricht/Luik(/Brussel) is in dit verband van belang. Hiervoor moeten de grensoverschrijdende belemmeringen, zoals op de verbindingen Venlo – Düsseldorf en Roosendaal – Antwerpen, verminderd worden. De HSL-shuttels of IC-treinen zouden daarom minimaal moeten doorrijden naar de eerstvolgende buitenlandse HST-knoop, zoals daar ook via de Tweede Kamer met de motie Mastwijk/Anker op aangedrongen is.</p> <p>Qua frequentie op de internationale verbindingen ligt de ambitie dat vanuit meerdere Brabantstadsteden zonder overstap en met een frequentie van minimaal 2 keer per uur de betreffende HSL-stations met HSL-shuttle/IC-kwaliteit te bereiken moeten zijn.</p>		
<b>Activiteiten</b>	<b>Betrokken partijen</b>	<b>Provincie</b>
Starten van de HSL-verbinding Breda – Antwerpen	IenM, HSA, NMBS	lobbyactiviteiten
Onderzoek naar de consequentie/haalbaarheid van doorgaande HSL-shuttles	Programmagroep OV-NetwerkBrabantStad	Overleg, kennis-inbreng, lobbyactiviteiten
Doortrekken van de IC-treinen van Venlo naar Düsseldorf, van Heerlen naar Aken/Keulen (beide RoCK) en van Maastricht naar Luik/Brussel	Gemeente Eindhoven (trekker voor RoCK), overige B5-steden, IenM,	Overleg, lobbyactiviteiten
Afstemming met Belgische partners over het in stand houden van de verbinding Roosendaal – Antwerpen	IenM en Regio West-Brabant, Vlaanderen, Antwerpen, NMBS	Overleg, lobbyactiviteiten

Gemarkeerd zijn bestaande activiteiten.

**Agendasheet Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)**

**Ambitie:**

*Het Rijk heeft de ambitie dat uiterlijk in 2020 in de brede Randstad 6 intercity's en 6 sprinters per uur rijden. Reizigers kunnen zo de trein nemen zonder hun reis vooraf te plannen. Met dit reizen zonder spoorboekje en met extra ruimte voor het groeiende goederenvervoer over het spoor worden steden, bedrijven en knooppunten beter bereikbaar. De goederentreinen gaan vooral rijden over het aparte goederenspoor van de Betuweroute en langs een aantal andere vaste routes.*

*De problematiek van overwegen, geluid, trillingen en externe veiligheid is van meet af aan door het Rijk in alle analyses meegenomen. Daarom zijn naast infrastructuurmaatregelen om spoorboekloos te kunnen rijden ook andere maatregelen voorzien, die te maken hebben met overwegen (veiligheid en bereikbaarheid), geluid, externe veiligheid, trillingen, onderhoud, tractie-energievoorziening, be- en bijsturing, opstel- en rangeercapaciteit reizigers- en goederentreinen, transfervoorzieningen en fietsstallingen.*

Doorvertaling van deze rijksinzet naar Brabant, betekent voor de **IC-verbindingen** een ambitie van 4 IC's per uur als onderlinge verbinding tussen Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven/Airport en Helmond en van/naar de Randstad en 6 IC's per uur op de lijn Eindhoven – Amsterdam.

**Sprinters** kenmerken zich door een hoge kwaliteit, snel, hoge frequentie en betrouwbaar. In Noord-Brabant past daarbij een frequentie van 4 keer per uur (uiteraard afhankelijk van de vraag), te differentiëren naar de aan randen van de provincie gelegen landelijke gebieden met een minimum frequentie van 2 keer per uur.

**Doorgaand goederenvervoer** gaat gefaseerd minder gebruik maken van de Brabantroute.

In het kader van veiligheid en barrièrewerking moeten enkele overwegen worden aangepast.

Om deze ambities gerealiseerd te krijgen, is door het rijk het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer opgesteld. Binnen dat programma is een groot aantal projecten voorzien, ook in Brabant. Deze projecten moeten afgerond zijn voordat de frequenties verhoogd kunnen worden en een herrotering van het goederenvervoer mogelijk wordt.

Activiteiten	Betrokken partijen	Provincie
Uitwerken en realiseren Zuidwest boog Meteren, beginnend met een MER-procedure voor het deel tot aan Boxtel	IenM, ProRail <sup>1</sup>	overleg, kennisinbreng
Uitwerken en realiseren viersporigheid 's-Hertogenbosch – Vught	ProRail, 's-Hertogenbosch en Vught	overleg, kennisinbreng
Uitwerken en realiseren vrije kruising Vught	ProRail, Vught en t.z.t. ook RWS i.v.m. N65	overleg, kennisinbreng, lobby-activiteiten
Uitwerken en realiseren vrije kruising Liempde	ProRail, Boxtel	overleg, kennisinbreng
Uitwerken en realiseren Overweg Wolfskamerweg in Vught	ProRail, Vught	
Uitwerken en realiseren Overwegen Tongersestraat in Boxtel	ProRail, Boxtel	
Uitwerken en realiseren PHS maatregelen station Tilburg	ProRail, Tilburg	
Landelijk overleg voortgang PHS-prog.	IenM, ProRail	Overleg, afstemming
Corridor overleg samenhang projecten	IenM, ProRail, gemeenten	Overleg, afstemming
Onderzoek naar (resterende) knelpunten o.a. geluid, trilling, overwegen (veiligheid bereikbaarheid) en spooremlacements	IenM en ProRail met gemeenten	Overleg, kennisinbreng
Aanpassen dienstregeling met verhoging frequenties conform PHS	NS, Provincie, SRE, B5	Overleg, afstemming

Gemarkeerd zijn bestaande activiteiten.

<sup>1</sup> ProRail treedt bij de uitwerking van PHS altijd op in opdracht van het Ministerie van IenM.

<b>Agendasheet Dedicated goederenverbindingen Zuid-Nederland</b>		
<p><b>Ambitie:</b>                      De internationale ontwikkelingen op het gebied van spoorgoederenvervoer zijn ook voor Noord-Brabant van groot belang. Met name de ontwikkeling van de Europese spoorgoederencorridors Rotterdam – Genua en Rotterdam – Marseille en de uitwerking van TEN-t, bieden kansen om het doorgaande goederenvervoer veel meer op de randen van c.q. buiten Brabant om af te wikkelen. Dedicated goederenverbindingen (zoals de Betuweroute) zijn daarvoor noodzakelijk.                      Basisambitie ten aanzien van de dedicated goederenverbindingen voor Zuid-Nederland is dat deze aan de rand van Brabant in principe buiten steden en dorpen om gesitueerd worden. Het zijn spoorlijnen die bijvoorkeur alleen voor goederenvervoer bestemd zijn en daarmee een eigen netwerk bieden. Op deze wijze is duurzaam faciliteren van het doorgaande spoorvervoer uit de havens naar het achterland mogelijk. Het goederennetwerk moet verbindingen mogelijk maken tussen industrieel-economische centra en de chemische clusters zoals Mainport Rotterdam, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied. Het verbindt dus niet de stedelijke centra met elkaar, vandaar dat deze goederenverbindingen buiten steden en dorpen om gesitueerd moeten worden. Vanuit externe veiligheid, leefbaarheid en barrièrewerking is dit een belangrijk aspect.</p>		
<b>Activiteiten</b>	<b>Betrokken partijen</b>	<b>Provincie</b>
Uitwerken en realiseren van de Zuidwest boog bij Meteren (PHS) beginnend met een MER-procedure voor het deel tot aan Boxtel	IenM, ProRail	
Met prioriteit verrichten van onderzoeken en procedures gericht op toekomstig gefaseerde realisatie van de RoBellijn, waarvan de realisatie van de VEZA-boog de eerste stap kan zijn	IenM, Regio West Brabant, Havenbedrijven Rotterdam, Antwerpen, Moerdijk	Overleg, kennisinbreng, lobbyactiviteiten
Structureel agenderen van de dedicated goederenverbindingen voor Zuid-Nederland	Gemeenten/regio's, vervoerders, Havenbedrijven Rotterdam, Antwerpen, Moerdijk	Lobbyactiviteiten

Gemarkeerd zijn bestaande activiteiten.



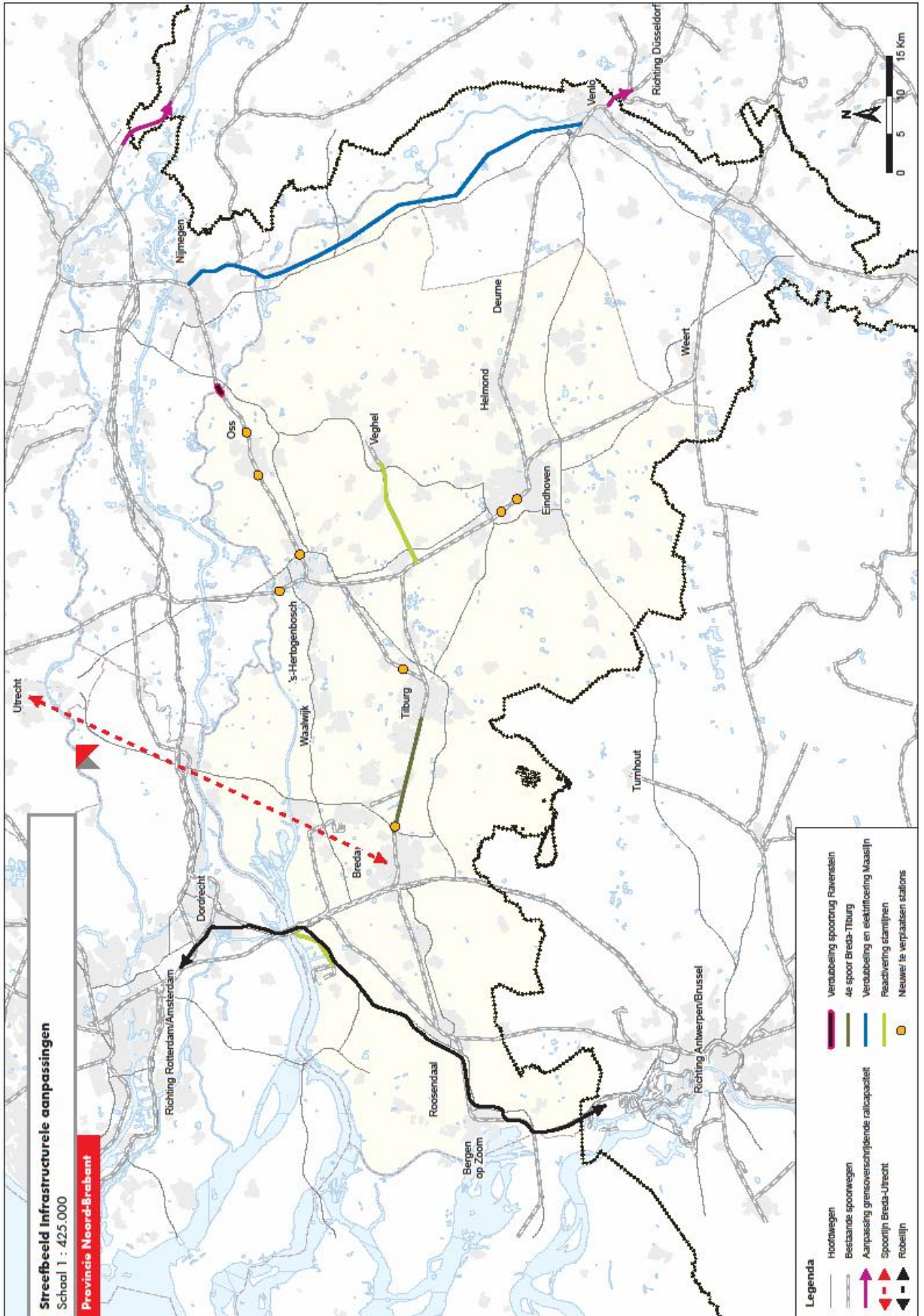
<b>Agendasheet Spoorontsluiting bedrijven(terreinen)</b>		
<b>Ambitie:</b> Om multimodaliteit te bevorderen en modal shift te bewerkstelligen is het belangrijk te streven naar een verdere bundeling van goederenstromen op bovenregionale bedrijventerreinen. De basisambitie is dan ook het hebben van een netwerk van per spoor ontsloten bovenregionale bedrijventerreinen (ivm genereren van voldoende vervoersvolume), afgestemd op het netwerk van weg- en waterterminals, gericht op het ontwikkelen van nieuwe respectievelijk het stimuleren van bestaande, trimodale knooppunten.		
<b>Activiteiten</b>	<b>Betrokken partijen</b>	<b>Provincie</b>
Uitvoeren van een quick scan naar trimodale mogelijkheden bestaande terminals	Gemeenten, bedrijfsleven, terminals, MCA	Overleg, coördinatie, kennisinbreng
<b>Reactivering Stamlijnen</b>	Bedrijfsleven, MCA, Gemeenten, ProRail	
In regionaal verband afspraken maken over ruimtereserveringen voor bedrijven met 'spoorpotentie' op daarvoor geschikte bedrijventerreinen rond knooppunten	Regionaal Ruimtelijk Overleggen (RRO's)	Overleg, kennisinbreng
Studie naar een voor Noord-Brabant optimale locatie van spooreplacements/terminals (met 2-richtingen rangeermogelijkheden voor goederenvervoer)	Gemeenten, bedrijfsleven, terminals, MCA	Overleg, coördinatie, kennisinbreng

Gemarkeerd zijn bestaande activiteiten.

<b>Agendasheet Spoorse doorsnijdingen (Spodo)</b>		
<b>Ambitie:</b>		
Basisambitie met betrekking tot leefbaarheid en veiligheid is om de leefbaarheidsproblematiek langs het spoor terug te dringen. Daarbij gaat het om de aspecten trillingen, geluid, barrièrewerking, externe veiligheid en sociale veiligheid.		
<b>Activiteiten</b>	<b>Betrokken partijen</b>	<b>Provincie</b>
Coördinatie en kennisoverdracht tussen rijk, provincie en gemeenten over nieuwe wetgeving, beleidskaders en nieuwe ontwikkelingen/maatregelen	Brabantse spoorgemeenten, ProRail, NS, IenM	Organiseren en coördineren Brabants spooroverleg lagere overheden (Spolo)
Onderzoek naar omzetten trillingsrichtlijnen in wettelijk kader	IenM	
Betrokkenheid bij klankbordgroep trillingsrichtlijnen met doorvertaling naar gemeentelijk niveau	IPO/VNG	Overleg, kennisinbreng, lobby-activiteiten
Ontwikkelen van een hindermeter overwegen die landelijk doorvertaald kan worden in landelijke criteria als vervolg op ETMET-proef	Boxtel, Vught, Den Bosch, ProRail en NS	Overleg, kennisinbreng
Uitvoeren 18 spodo projecten 1 <sup>e</sup> en 2 <sup>e</sup> tranche	Gemeenten, ProRail	Cofinancier
Onderzoek naar resterende knelpunten spoorse doorsnijdingen, inclusief oplossingsmogelijkheden en financieringsmodellen	Vught en Boxtel	
Ontwikkelen innovatieve maatregelen aan spoor en goederenmaterieel	ProRail en Vervoerders	
Uitvoeren saneringsprogramma geluid	ProRail met gemeenten	
Monitoring voortgang saneringsprogramma geluid via BO-MIRT	ProRail en IenM	Overleg, lobby-activiteit
Afspraken maken met goederenvervoerders over gebruik stiller materieel	ProRail samen met goederenvervoerders, IenM in europees verband	
Onderzoek mogelijkheden voorrang verlenen aan stiller materieel bij toekenning goederenpaden	ProRail	
Afstemming over milieuvergunningen spooremlacements	Gemeenten	

Gemarkeerd zijn bestaande activiteiten.

<b>Overzicht Infrastructurele maatregelen</b>	
<p><b>Toelichting:</b></p> <p>Diverse activiteiten moeten opgepakt worden. Dat varieert van infrastructurele aanpassingen en aanpassingen aan dienstregelingen tot aanpassingen aan wet- en regelgeving. Veelal zijn nadere onderzoeken en overleg nodig. Maar ook bestaande projecten gericht op de aanpassing aan de infrastructuur, zoals bijvoorbeeld het PHS-programma, moeten voortvarend doorgezet worden. Om de ambities t.a.v. de dienstregelingen en verbetering van omgevingsknelpunten haalbaar te maken, is op verschillende plekken aanpassing van de infrastructuur nodig. Het gaat om de volgende knelpunten die verder onderzocht moeten worden c.q. op de agenda moeten blijven staan.</p> <p>Het betreft hier infrastructurele aanpassingen die van belang zijn in de verschillende activiteiten uit deze agenda. De PHS-maatregelen zijn hier niet meer opgenomen. Deze worden intussen door het Ministerie van IenM en Prorail opgepakt. Continue betrokkenheid vanuit Brabant bij die uitwerking blijft van belang.</p>	
<b>Infra aanpassingen</b>	<b>toelichting</b>
Grensoverschrijdende spoorcapaciteit, m.n. tussen Venlo en Dülken in Duitsland	Verbeteren internationale verbindingen, m.n. Eindhoven – Düsseldorf (RoCK-project)
Spoorlijn Breda – Utrecht	Realisatie nieuwe spoorlijn wellicht als onderdeel van integraal programma met betrokkenheid van marktpartijen.
Verdubbeling enkelsporige brug Ravenstein (op de lijn 's-Hertogenbosch – Nijmegen)	Onderdeel van studie corridor 's-Hertogenbosch – Nijmegen binnen de Gebiedsontwikkeling As 's-Hertogenbosch – Nijmegen.
4 <sup>e</sup> spoor Breda – Tilburg	Gekoppeld aan mogelijk extra station Dorst
Spoorverdubbeling en elektrificering Maaslijn	Mogelijk op korte termijn via quick wins al vergroting van capaciteit mogelijk
Diverse nieuwe/te verplaatsen stations	Verdere uitwerking van programmadeel OV-Netwerk BrabantStad
Robellijn	Nieuwe dedicated goederenverbinding ter ontlasting van stedelijk woongebied
Reactivering stamlijnen	Marktinitiatieven in regionaal verband bespreken
Spoorse doorsnijdingen (kan overal op het spoornetwerk aan de orde zijn)	Onderzoek van mogelijk infrastructurele maatregelen om leefbaarheidsknelpunten rondom spoor te verminderen



Kaartbeeld 3: Streefbeeld infrastructurele aanpassingen

# **Brabantse Spoor Agenda 2030**

## **DEEL 2**

### **TOELICHTING EN ACHTERGRONDEN**

Juni 2012

## INHOUDSOPGAVE

### DEEL 2 TOELICHTING EN ACHTERGRONDEN

1. Inleiding.....	22
2. Beleidskaders.....	24
3. Ambities.....	26
3.1. Personenvervoer.....	26
3.1.1. Netwerk van HSL-shuttle en IC-verbindingen.....	27
3.1.2. Sprinters.....	31
3.1.3. Stations.....	32
3.2. Goederenvervoer en spoorontsluiting bedrijventerreinen.....	35
3.2.1. Dedicated goederenverbindingen Zuid-Nederland.....	37
3.2.2. Effectieve benutting spoorgoederenpaden.....	39
3.2.3. Spoorontsluiting bedrijventerreinen.....	40
3.3. Leefbaarheid en Veiligheid.....	43
4. Aanpak/activiteiten.....	47
4.1. Personenvervoer.....	47
4.2. Goederenvervoer.....	51
4.3. Leefbaarheid en Veiligheid.....	53
Bijlagen.....	57
B1. Beleidskaders m.b.t. Spoor.....	58
B1.1. Agenda van Brabant.....	58
B1.2. Het Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan (PVVP).....	58
B1.3. Structuurvisie Ruimtelijke Ordening.....	59
B1.4. Gebiedsagenda Brabant.....	60
B1.5. Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en Basisnet spoor.....	61
B1.6. NetwerkProgramma en OV-Netwerk BrabantStad.....	61
B1.7. Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer.....	62
B2. Overzicht stations in Noord-Brabant.....	63
B3. Overzicht locaties Spoorse Doorsnijdingen.....	65
B4. Totaaloverzicht ambities en activiteiten.....	66

# 1. Inleiding

Dit deel 2 van de Brabantse Spooragenda geeft een toelichting en achtergronden bij de compacte agenda zoals die in deel 1 is opgenomen. Over een aantal punten is al meer bekend dan over andere. Het detailniveau van de toelichting en achtergronden is dan ook niet voor alle onderdelen hetzelfde. Voor de verdere uitwerking van de agendapunten uit deel 1 kan de informatie in dit deel 2 wel als voorzet gebruikt worden.

Aangezien bestaande beleidskaders het uitgangspunt vormen voor deze Spooragenda wordt in dit deel 2 daar eerst op ingegaan. Vervolgens worden de ambities nader beschreven en volgt tot slot een uitwerking van de benodigde activiteiten.

## Doel

Doel is om het gebruik van spoor, zowel voor personen- als goederen, te vergroten als duurzaam alternatief voor vervoer over de weg, met oog voor de leefbaarheid en veiligheid. Om dit doel te bereiken is een samenhangende, integrale inzet nodig van diverse belanghebbende partijen op alle aspecten van het spoorvervoer. De Spooragenda geeft overzicht van die inzet in de komende jaren.

## Relatie OV-visie

In deze SpoorAgenda gaat het om personentreinen en goederentreinen en de daarmee samenhangende leefbaarheids- en veiligheidsaspecten. De personentreinen zorgen samen met de interregionale bus, het hoogwaardig openbaar vervoer, de streekbus, stadsbus, buurtbus, regiotaxi en treintaxi voor de OV-bediening van Brabant. Verantwoordelijkheid voor het spoorvervoer (zowel de personentreinen als goederentreinen) ligt bij de rijksoverheid (m.u.v. het spoorvervoer op contractlijnen, dat is gedecentraliseerd naar de lagere overheden).

De decentrale overheden (provincie en SRE) zijn als concessiehouders verantwoordelijk voor het weggebonden openbaar (bus) personenvervoer binnen hun grenzen. Kader voor de inzet hierop wordt gevormd door de OV-visie Noord-Brabant. Deze wordt tot medio 2012 geactualiseerd en vastgesteld en vormt daarna basis voor de concessieverlening 2015. De onder verantwoordelijkheid van de rijksoverheid vast te stellen spoorbediening vormt de basis voor het door de provincie en het SRE op regionaal schaalniveau verder in te vullen weggebonden ov-netwerk.

## Provinciale rol en betrokkenheid

*Het spoornetwerk in Noord-Brabant behoort vrijwel geheel tot het hoofdrailnet. De verantwoordelijkheid voor dat net ligt bij de Rijksoverheid. Naast het hoofdrailnet heeft het Rijk een aantal regionale spoorverbindingen gedecentraliseerd aan regionale vervoersautoriteiten. Zo ook de Maaslijn (Nijmegen – Venlo – Roermond). Het gedeelte van deze lijn tussen Cuijk en Vierlingsbeek ligt in Noord-Brabant. Provincie Limburg, Stadsregio Arnhem Nijmegen (SAN) en Provincie Noord-Brabant zijn in september 2005 overeengekomen dat de verantwoordelijkheid en bevoegdheid voor het exploiteren van de Maaslijn aan het SAN en aan de provincie Limburg wordt toegekend. De bevoegdheden voor het trajectdeel in Noord-Brabant is overgedragen aan de provincie Limburg. Eind 2012 wordt dit geëvalueerd, wellicht komt de rol van de provincie dan anders te liggen.*

De provincie heeft geen wettelijke opdracht of verplichting met betrekking tot de inzet en uitbreiding van spoorcapaciteit. Beslissingen over het spoornetwerk worden door de Rijksoverheid genomen. Daarom kan, in het licht van de Agenda van Brabant en de provinciebrede takendiscussie, geconstateerd worden dat spoorbeleid geen provinciale kerntaak (wettelijke taak) is. Eind 2014 loopt echter de concessie voor het personenvervoer op het Hoofdrailnet (HRN) af. De minister zal een nieuwe concessie moeten verlenen. Daarbij speelt de vraag of en zo ja welke

sprinterdiensten op het HRN naar de provincie gedecentraliseerd worden. Onder druk van de Tweede Kamer voert de minister een onderzoek uit naar alle ins en outs van decentralisatie volgens een plan zoals dat door de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) aan de minister is aangeboden. Mogelijk dat de concessieverlening voor sprinterdiensten op delen van het HRN dan alsnog een provinciale kerntaak wordt.

Vervoer over spoor heeft brede maatschappelijke consequenties. Ook Noord-Brabant wordt met de 'lusten en lasten' van het spoor geconfronteerd. Dit is inherent aan de geografische ligging van de provincie tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied. Bij veel spoorvraagstukken wordt de provincie daarom betrokken.

Een goede bereikbaarheid per spoor voor personen en goederen is van groot belang voor het wonen en werken in en het economisch functioneren van Noord-Brabant. Met de door NS op te stellen dienstregeling wordt de spoorbereikbaarheid ingevuld. NS is verplicht met de decentrale overheden (Provincie en SRE) overleg te voeren over die dienstregeling. Vanuit haar rol als gebiedsautoriteit behartigt de provincie in dat overleg de Brabantse belangen.

Spoor betreft, als één van de modaliteiten van infrastructuur, een overheidstaak waarvoor de verantwoordelijkheid weliswaar bij het Rijk ligt, maar waar de provincie het aanspreekpunt is voor de rijksoverheid voor de bovenlokale respectievelijk (boven)regionale belangen. Het gaat daarbij vaak om integrale beleidsafwegingen over majeure (financiële) opgaven voor de lange termijn. De provincie kan hier met een samenhangende beleidsinzet op sturen en daarmee, mede namens de regio, een toegevoegde waarde leveren aan de uiteindelijk op rijksniveau te nemen beslissingen. De rol die de provincie daarbij inneemt is die van verbinder, coördinator en regisseur voor gezamenlijk lobbyen. Belangrijk is dat hiermee op voorhand geen provinciale financiële betrokkenheid wordt vastgelegd.

Kortom, de provincie kan vanuit verschillende rollen betrokken zijn bij spoorontwikkelingen in Brabant. Het kan betrekking hebben op het voeren van overleg vanuit een regierol, het voeren van lobby-activiteiten of op het leveren van kennis op ambtelijk niveau als ondersteuning aan gemeenten.



## 2. Beleidskaders

In 2001 is de provinciale Visie Sporen opgesteld. Deze is in de jaren daarna verder uitgewerkt vanuit verschillende invalshoeken en op specifieke thema's. Genoemd kunnen worden bijvoorbeeld OV-Netwerk BrabantStad (2003), Netwerkanalyse BrabantStad (2006), Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (2008), Nachtnet (2009) en de Beleidsvisie Externe Veiligheid (2008). Intussen hebben ook diverse landelijke ontwikkelingen plaats gevonden die van invloed zijn op het vervoer per spoor in en door Brabant. Het gaat bijvoorbeeld om projecten als het landelijk Basisnet Spoor, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en het thema Spoorse Doorsnijdingen. Daarnaast wordt ook steeds meer belang gehecht aan internationale verbindingen. Bij veel van deze projecten zijn Provincie, SRE en overige partners betrokken om de Brabantse belangen te behartigen.

Bestaande spoorvisies en relevante spoorprojecten en -ontwikkelingen van de provincie Noord-Brabant en van de verschillende andere overheidslagen (Europees, landelijk en regionaal) zijn geïnventariseerd. Het resultaat daarvan is aangevuld met recente ontwikkelingen en opgenomen in het "Basisdocument spoorvisies Noord-Brabant, Beleidsontwikkelingen op het spoor in Zuid-Nederland".

Het document laat zien dat de provincie en andere overheden beleidsmatig veel diverse wensen hebben ten aanzien van spoor en spoorvervoer. Enerzijds moet de groei van het personenvervoer en goederenvervoer per spoor gefaciliteerd worden. Anderzijds moet de externe veiligheidsproblematiek (gevaarlijke stoffen) worden opgelost en moet de overlast en hinder langs het spoor (barrièrewerking, geluid, trillingen, etc) worden beperkt.

Het Basisdocument is een overzicht van feiten en bevat geen beleidsafwegingen. Het geeft zicht op projecten en activiteiten die in de diverse beleidsdocumenten door de partners zijn benoemd.

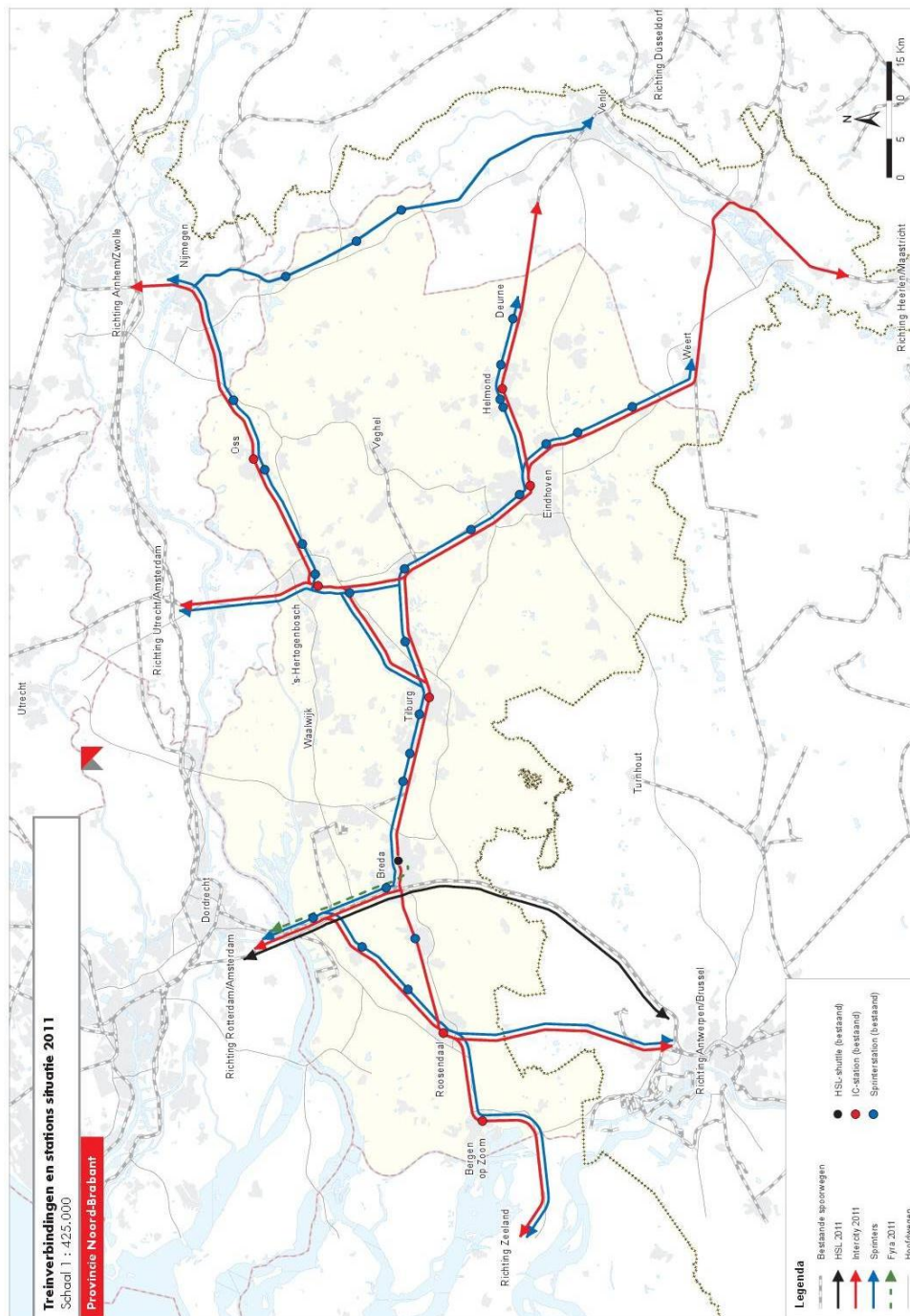
In Bijlage 1 worden enkele van de Brabantse beleidskaders aangehaald die richting geven aan de inzet met betrekking tot spoor. Het gaat om de Agenda van Brabant (vastgesteld door PS op 11 juni 2010), het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP, 2006), de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening Noord-Brabant (SVRO, 2010), de Gebiedsagenda Brabant (dynamisch document van Rijk en provincie, 2009), het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (vastgesteld door het Kabinet op 4 juni 2010) en Basisnet Spoor (2011), het Netwerkprogramma BrabantStad (2008) en het programma OV-netwerk BrabantStad (2003) en tot slot de Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer (2008).

Hoofddlijn van de ambities uit deze documenten is het met spoor bijdragen aan het tot stand brengen van een samenhangend, efficiënt en robuust verkeers- en vervoersysteem met aandacht voor leefbaarheid en veiligheid, zodat Noord-Brabant ook op lange termijn goed ontsloten wordt en aangesloten is op de rest van Nederland en Europa. Daarmee wordt een voorwaarde ingevuld om bij de top van de Europese regio's te horen op het gebied van kennis en innovatie zoals in de Agenda van Brabant als ambitie is neergelegd. Ingezet wordt op het versterken van het stedelijk netwerk in Brabant. Dit begint met een goede verbinding van sterke Brabantse toplocaties/hoogstedelijke zones. Aandachtspunt hierbij is ook om de relatie te leggen naar omliggende regio's en de ontwikkelingen die daar spelen, zoals bijvoorbeeld rondom Venlo (logistieke ontwikkelingen en personenvervoer relaties naar Duitsland), Rotterdam en Antwerpen (groei goederenvervoer en samenwerking).

Samengevat zijn de hoofddlijnen uit deze kaders:

- streven naar een samenhangend, efficiënt en robuust verkeers- en vervoersysteem
- bevorderen van een goede, duurzame bereikbaarheid

- bieden van verbindingen tussen belangrijke kennisclusters en bedrijven (maakindustrie) binnen Brabant en met de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied, zowel via het transportnetwerk TEN-T als via het HSL-netwerk
- verknoopen van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen gericht op hoogstedelijke zones en multimodale knooppuntontwikkeling voor zowel personen (transferia) als goederen (overslagterminals)
- beter benutten van beschikbare capaciteit, onder ander via hoge frequenties maar ook binnen contouren van externe veiligheid
- doorgaand goederenvervoer en speciaal vervoer van gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk over dedicated goederenspoorlijnen, Goederenruit Zuid Nederland.



Kaart 1: huidige treinverbindingen en stations 2011

### 3. Ambities

De thema's waar het met betrekking tot de inzet op spoor om gaat zijn: Personenvervoer, Goederenvervoer, Leefbaarheid en Veiligheid. In dit hoofdstuk worden per thema de ambities benoemd en toegelicht. Daarbij is zo veel mogelijk gebruik gemaakt van en aangesloten op de beleidskaders zoals die in hoofdstuk 2 zijn aangegeven.

#### 3.1. Personenvervoer

Bij het personenvervoer per spoor wordt onderscheid gemaakt naar enerzijds het HSL-shuttle en Intercitynetwerk en anderzijds de ontsluiting van Noord-Brabant met Sprinters. Ook de stations en de ontwikkelingen daar omheen vormen een aandachtspunt. De verschillende treinsystemen (HSL-shuttle, IC, Sprinter) moeten in combinatie met het weggebonden openbaar vervoer een samenhangend integraal OV-systeem bieden voor de reiziger, als onderdeel van het samenhangend, robuust en efficiënt verkeers- en vervoerssysteem. De huidige situatie met betrekking tot de treinverbindingen en stations in Brabant is op in kaart 1 weergegeven.

*Uit GebiedsAgenda:*

*De ambitie van Rijk en regio is om in 2030 het OV-netwerk BrabantStad gerealiseerd te hebben. Dit netwerk zal bestaan uit spoor, hoogwaardig openbaar vervoer (HOV/ doorstroommassen) en knooppunten transferia, waar mensen snel, gemakkelijk en efficiënt kunnen overstappen. Van belang hiervoor is het creëren van voldoende ruimtelijke massa in de steden. De ambitie is om de frequentie van het treinverkeer te verhogen op de belangrijkste spoorverbindingen binnen BrabantStad en op de verbindingen met de Randstad.*

Een samenhangend OV-netwerk is van belang voor het 'daily urban system' van Noord-Brabant.

Verknoping met het wegvervoer en koppeling met ruimtelijke ontwikkelingen, om het gebruik van het spoor te stimuleren, is daarbij essentieel. (Ruimtelijke) ontwikkelingen in spoorzones rondom knooppunten en stations, P&R-terreinen en transferia zijn van invloed op het (economisch rendabel) functioneren van het spoorsysteem. Afstemming van dergelijke ontwikkelingen met het spoornetwerk is dan ook van groot belang.

Naast het bieden van de verbindingen op de verschillende schaalniveau's, is een zorgvuldige afstemming van dienstregelingen van groot belang om uiteindelijk te kunnen spreken van een samenhangend openbaar vervoernetwerk. Die afstemming van dienstregelingen moet verankerd worden in de concessies voor zowel het spoorvervoer (door het Rijk) als voor het busvervoer (regionale overheden).

Door de ambities van OV-Netwerk BrabantStad, de Gebiedsagenda Brabant en PHS bij elkaar te voegen, ontstaat een samenhangend beeld van het personenvervoernetwerk per spoor. Vertrekpunt vormt het bieden van goede aansluitingen op het internationale HSL-netwerk. Aan de daarvoor benodigde HSL-shuttles moeten Intercity-lijnen toegevoegd worden om de nationaal en regionaal van belang zijnde verbindingen tot stand te brengen. Vervolgens moeten ook de regio's verbonden worden met het stedelijk netwerk via een bediening met Sprinters. Nieuwe stations en de ontwikkeling van knooppunten zijn daarbij aan de orde. Mogelijk kan op termijn een goed functionerende bus/HOV-verbinding aanleiding vormen tot een verdergaande kwaliteitsimpuls via bijvoorbeeld een lightrail systeem.

De ambities voor de afzonderlijke spoorsystemen worden in de volgende paragrafen opgesomd en vervolgens toegelicht met een bijbehorend netwerkoverzicht.

### 3.1.1. Netwerk van HSL-shuttle en IC-verbindingen

#### **Ambities HSL-shuttles en IC's**

##### **(Wat)**

- BrabantStad in alle richtingen verbinden met het Europese HSL-netwerk
  - HSL-shuttle Den Haag – Breda – Antwerpen/Brussel
  - Doorkoppeling via Breda naar Tilburg – Eindhoven – Düsseldorf
  - Doorkoppeling via Breda naar Tilburg – Den Bosch – Arnhem
  - Rechtstreekse IC-verbinding van Eindhoven via Venlo naar Düsseldorf/Keulen, via Heerlen naar Aken/Keulen en via Maastricht naar Luik/Brussel.
- BrabantStad met IC's verbinden met stedelijke gebieden buiten Brabant (Randstad, stadsregio Arnhem-Nijmegen, Venlo)
  
- Frequentie van minimaal 2 keer per uur zonder overstap naar HSL-stations met HSL-shuttle/IC-kwaliteit
- Frequentie op IC-netwerk conform PHS en op overige trajecten minimaal 2 per uur
  - 6 IC's per uur op de lijn Eindhoven – Amsterdam (conform PHS)
  - 4 IC's per uur op de lijn Eindhoven – Breda – Rotterdam – Den Haag (conform PHS)
  - goede verbindingen tussen hoogstedelijke zones op stadsranden
- Verbetering spoorbediening vervoersassen tussen BrabantStad-steden
  - Minimaal 4 IC's per uur tussen de BrabantStad IC-stations
  
- Kostendekkende aansluiting van BrabantStad op het nachtnet
- (Inter)nationale treinen via Noord-Brabant rijden grensoverschrijdend door tot minimaal de eerste HST-knoop over de grens.
- Roosendaal-Antwerpen handhaven met een kwalitatief frequentieaanbod
- Nieuwe spoorlijn Breda - Utrecht

#### Toelichting

#### **HSL-shuttles**

De basisambitie ten aanzien van de internationale verbindingen bouwt voort op de ambitie uit OV-Netwerk BrabantStad om BrabantStad in alle richtingen te verbinden met het Europese HSL-netwerk. Dit vorm te geven via snelle shuttleverbindingen. Daarmee wordt Brabant als Europese topregio op gebied van kennis- en innovatie verbonden met andere Europese netwerken.

De HSL-shuttles zijn treinen die op de betreffende verbindingen zowel op het HSL-spoor als op klassiek spoor kunnen rijden. Dit vereist dat het materieel multi-inzetbaar moet kunnen zijn. De HSL-shuttles die op klassiek spoor door Brabant rijden, hebben daar de functie van een IC.

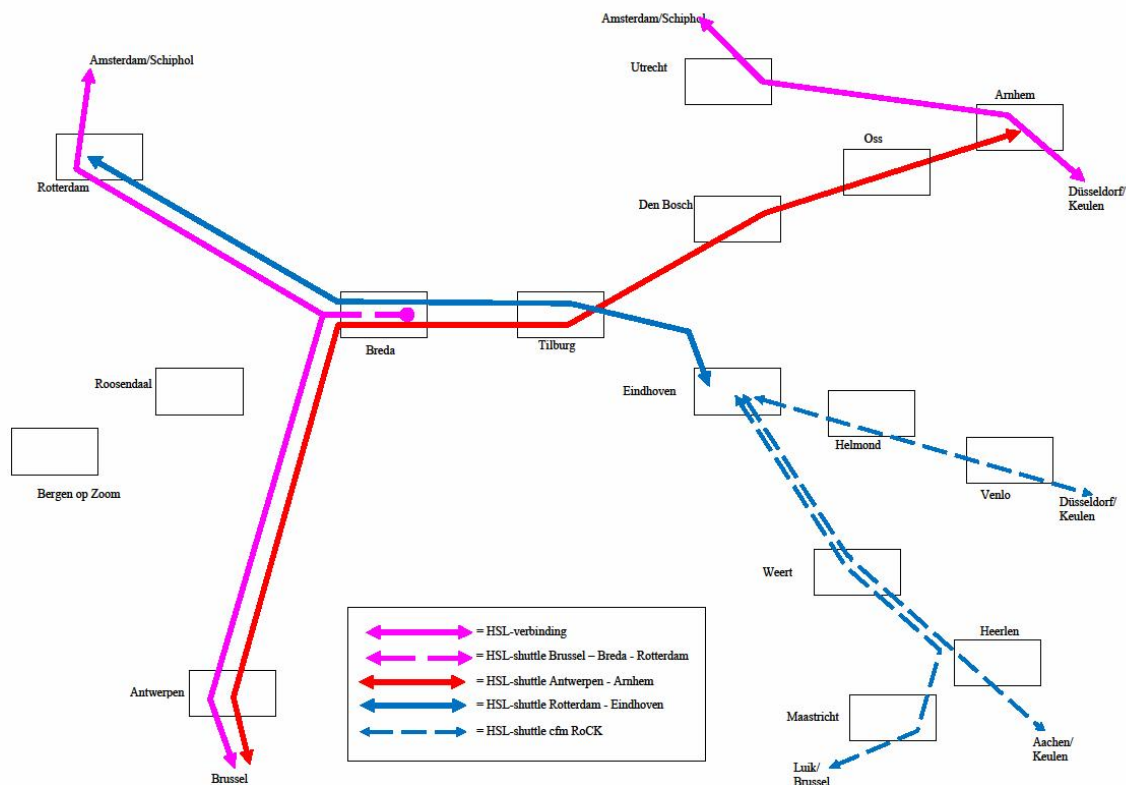
Wat de verbindingen betreft, heeft het starten van de HSL-shuttle Den Haag – Breda – Antwerpen/Brussel hoge prioriteit. Doorkoppelingen van deze verbinding op termijn naar Tilburg – Eindhoven – Düsseldorf en naar Tilburg – Den Bosch – Arnhem dragen bij aan de basisambitie. Ook het invoeren van rechtstreekse IC-verbindingen van Eindhoven naar Düsseldorf en Aachen (RoCK-project) en naar Maastricht/Luik(/Brussel) is in dit verband van belang. Hiervoor moeten de grensoverschrijdende belemmeringen, zoals op de verbindingen Venlo – Düsseldorf en Roosendaal – Antwerpen, verminderd worden. De HSL-shuttles of IC-treinen zouden daarom minimaal moeten

doorrijden naar de eerstvolgende buitenlandse HST-knoop, zoals daar ook via de Tweede Kamer met de motie Mastwijk/Anker op aangedrongen is.

Ambitie ten aanzien van deze directe verbindingen is dat vanuit meerdere Brabantstadsteden zonder overstap en met een frequentie van 2 keer per uur de betreffende HSL-stations met HSL-kwaliteit bereikbaar zijn. Op deze wijze ontstaat een shuttle-netwerk van internationale robuuste spoorverbindingen door Brabantstad naar de metropolen Randstad, Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit. Daarmee wordt invulling gegeven aan de ambities uit de Gebiedsagenda Brabant.

Deze ambities m.b.t. de HSL-shuttles leiden tot de volgende mogelijke opbouw op termijn van het netwerk in Brabant. Nadere uitwerking moet duidelijk maken of deze dan wel andere koppelingen te realiseren zijn en wellicht gefaseerd tot stand gebracht kunnen worden. Met name ook de ruimte die de concessie biedt voor het (mede) gebruik van het HSL-spoor is daarbij van belang.

- Brussel/Antwerpen – Breda – Rotterdam/Den Haag
- Brussel/Antwerpen – Breda – Tilburg – Den Bosch – Nijmegen - Arnhem
- Amsterdam/Schiphol/Rotterdam – Breda – Tilburg – Eindhoven (voorkomt overstap in Breda)
- Vanuit Eindhoven via Helmond en Venlo naar Düsseldorf/Keulen (RoCK<sup>2</sup>)
- Vanuit Eindhoven via Weert en Roermond naar Heerlen/Aken/Keulen (RoCK)
- Vanuit Eindhoven via Weert en Roermond naar Maastricht/Luik/Brussel



Ambitie HSL en Shuttle verbindingen voor Brabant

<sup>2</sup> Region of Connected Knowledge (RoCK) is een Europees Interreg IV-b project. Daarbinnen wordt gewerkt aan het verbeteren van de treinverbinding tussen de regio Eindhoven en Duitsland.

## IC-verbindingen

Voor het economisch functioneren van de Brabantse steden, het onderling verbonden zijn en het aangesloten zijn op andere stedelijke netwerken in Nederland, is het essentieel dat de Brabantse steden onderdeel zijn van het Intercity-(IC)netwerk. Het gaat in Noord-Brabant om de volgende steden die met IC-kwaliteit met elkaar en met de rest van Nederland verbonden moeten zijn: Bergen op Zoom, Roosendaal, Breda, Tilburg, Den Bosch, Oss, Eindhoven Airport (nieuw), Eindhoven en Helmond.

Basisambitie met betrekking tot de IC-verbindingen is 4 IC's per uur als onderlinge verbinding tussen Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Eindhoven/Airport en Helmond en van/naar de Randstad, met specifiek 6 IC's per uur op de lijn Eindhoven – Amsterdam. Tussen deze steden van BrabantStad zit de grootste vervoervraag. Deze steden moeten ook kostendekkend aangesloten zijn op het Nachtnet en daarmee in het weekend in principe 24 uur per dag in verbinding zijn met de Randstad.

Met dit spoornetwerk worden de centra van de steden met elkaar verbonden. Op stadsranden, zoals bijvoorbeeld Avenue2 en Eindhoven Airport ontstaan steeds meer hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten. Ook deze zones in BrabantStad moeten goed met elkaar verbonden worden, wellicht via nieuwe innovatieve systemen of via spoor.

Daarnaast wordt vanuit Brabant gestreefd naar de realisatie op langere termijn van een rechtstreekse spoorlijn op de relatie Breda – Utrecht. Kansen voor/haalbaarheid van deze verbinding, wordt mede beïnvloed door ruimtelijke ontwikkelingen rondom deze as. Mogelijk dat marktpartijen vanuit nieuwe samenwerkingsconcepten, te betrekken zijn bij opzet en exploitatie van deze verbinding of bij opzet, uitwerking of realisatie van een ondersteunend ruimtelijk programma. Voor de provincie is daarbij de Structuurvisie R.O. het uitgangspunt. Wellicht kan een dergelijke samenwerking ook op bestaande spoorverbindingen toegepast worden, met name daar waar aan potentiële nieuwe stations gedacht wordt (zie ook paragraaf 3.1.2 Sprinters en stations).

Bijzonder aandachtspunt is dat IC's ook echte IC's moeten zijn, over de volle lengte van het traject en niet op de randen van stedelijk gebied op alle kleine tussenliggende stations stoppen en daarmee in feite overgaan in sprinterbediening. Voorbeeld hiervan is de IC naar Venlo, die in de huidige dienstregeling na Helmond ook stopt in Deurne, Horst-Sevenum en Blerick. Die stops zouden door sprinters bediend moeten worden.

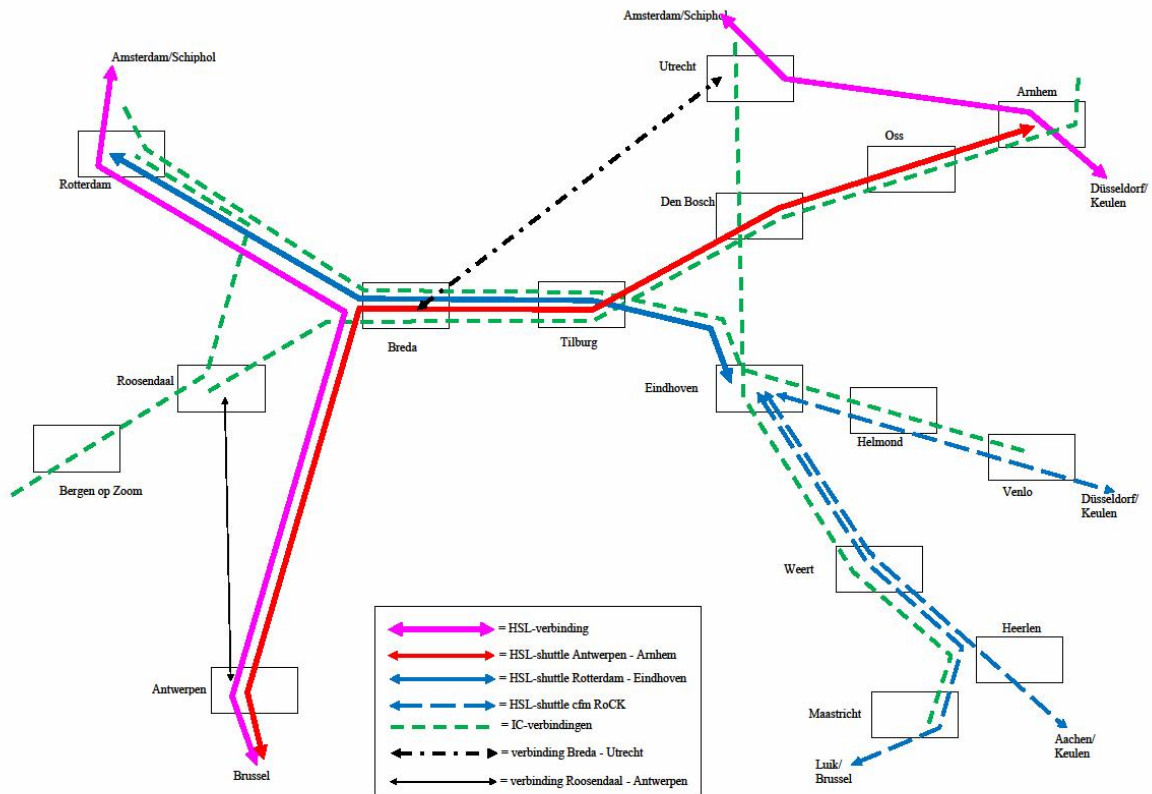
Met het doortrekken van de HSL-shuttles als IC's door Brabant (zie vorige subparagraaf) wordt een deel van de IC-ambitie bereikt. De HSL-shuttles die op klassiek spoor door Brabant rijden, hebben daar de functie van een IC. Daarnaast is nog een aantal andere IC-verbindingen nodig om de IC-ambitie compleet te maken. Het gaat dan om de volgende (veelal bestaande) aanvullende IC-verbindingen:

- Zeeland – Bergen op Zoom – Roosendaal – Rotterdam/Amsterdam (niet over HSL)
- Roosendaal – Breda – Utrecht – Almere (nieuwe spoorlijn)
- Tilburg – Den Bosch – Oss – Arnhem
- Radstad/Rotterdam – Breda – Tilburg – Eindhoven – Helmond – Venlo
- Amsterdam/Utrecht – Den Bosch – Eindhoven/Airport
- Eindhoven/Airport – Weert – Roermond – Heerlen(Aken)
- Eindhoven/Airport – Weert – Roermond – Maastricht(Luik)

De grensoverschrijdende verbinding Roosendaal – Antwerpen moet met een goed kwalitatief frequentie aanbod gehandhaafd blijven, naast de op een andere doelgroep (internationale lange afstand reizigers) gerichte HSL-shuttle Breda - Antwerpen. Nadat de zogenoemde Beneluxtrein

(Amsterdam-Brussel via Roosendaal) vervangen wordt door de Fyra Amsterdam - Brussel, moet de regionale grensoverschrijdende reizigers een volwaardig alternatief geboden worden.

Het totaal van de HSL-shuttle en IC-verbindingen in Noord-Brabant, zoals dat vanuit bovenbeschreven opzet tot stand komt, is op onderstaand schema uitgewerkt. Dit kan als inzet gehanteerd worden voor de ontwikkeling en uitwerking van de spoorkwaliteit in Noord-Brabant. In een verdere uitwerking moet blijken in hoeverre met deze opzet enerzijds het treinaanbod aansluit bij de reizigersvraag en anderzijds of er voldoende fysieke ruimte is op het spoor om alle verbindingen tot stand te kunnen brengen.



Ambitie voor het HSL, Shuttle en IC-netwerk voor Brabant

### 3.1.2. Sprinters

#### **Ambities Sprinters**

##### (Wat)

- Eén herkenbaar regionaal spoorvervoersysteem binnen Noord-Brabant (naast de Shuttle- en IC-verbindingen) om daar waar de grote vervoersvraag is (met name BrabantStad), verbinding te bieden naar de omliggende stedelijke netwerken.
- Frequentie: 1 keer per 15 min, te differentiëren naar uitlopers en fasering: 2 keer per uur als basis en aan te vullen tot 4 keer per uur in de spits.
- Goede aansluiting weggebonden (H)ov op trein v.v. in Noord-Brabant
- Maaslijn: voor de korte/middellange termijn minimaal behoud van huidig kwaliteitsniveau, aansluitend op de vervoersvraag met op termijn en zonodig via tussenstappen uitbreiding naar tweesporigheid en elektrificatie voor verdere opwaardering en mogelijkheden voor nieuwe stations
- Op de nieuwe verbinding Breda – Utrecht ook inzet van sprinters.

##### Toelichting

Een samenhangend OV-netwerk is van belang voor het ‘daily urban system’ van Noord-Brabant. Onderdeel van dit netwerk zijn de Sprinters en daaraan gekoppelde stations.

De sprinters maken net als de HSL-shuttles en IC-treinen gebruik van het hoofdrailnet en rijden ook op de Maaslijn die niet tot het hoofdrailnet behoort.

Daar waar de IC's de stedelijke netwerken met elkaar verbinden, moet het sprintersysteem juist de regio rond de stedelijke netwerken per spoor ontsluiten en de aansluiting op het IC-netwerk bieden. Gelet op de schaal van Noord-Brabant gaat het om één herkenbaar sprintersysteem om de grote vervoersvraag richting de steden te bedienen.

Sprinters kenmerken zich door een hoge kwaliteit, snel, hoge frequentie en betrouwbaar. In Noord-Brabant past daarbij een frequentie van 4 keer per uur zeker binnen BrabantStad (uiteraard afhankelijk van de vraag) en te differentiëren naar de aan randen van de provincie gelegen landelijke gebieden met een minimum frequentie van 2 keer per uur. Sprinters bedienen alle stations, dit in tegenstelling tot de HSL-shuttles en de IC-treinen. De IC-treinen en de sprinters moeten elkaar ondersteunen en in balans houden op de beschikbare infrastructuur.

De sprinterverbindingen zijn vooral gericht op het verbinden van de regio's met het stedelijk netwerk waarbij aansluiting geboden wordt op het IC-systeem. Afstemming van dienstregelingen op het overige weggebonden (H)ov-netwerk is van groot belang. Voor de OV-ontsluiting van een regio is immers naast een goede sprinterbediening per spoor ook van groot belang dat het HOV-/busnetwerk goed aansluit op de treinstations. Parallele routes moeten i.v.m. concurrentie conflicten zo veel mogelijk voorkomen worden. Dat scheelt ook in de kosten van het totale OV-systeem. Overstap van bus op trein moet goed geacommodeerd worden en met zo kort mogelijke overstaptijd. Een vlot en veilig vervoer voor de reiziger staat immers centraal. Naast de aansluiting van spoor op bussysteem moet ook de aansluiting op andere modaliteiten goed georganiseerd worden, bijvoorbeeld via P&R-terreinen en de ontwikkeling van transferia.

In Noord-Brabant ligt een deel van de Maaslijn. Deze biedt een verbinding tussen Nijmegen – Venlo – Roermond en bedient de Brabantse plaatsen Cuijk, Boxmeer en Vierlingsbeek. De Maaslijn behoort niet tot het hoofdrailnet en is door het Rijk als regionale spoorlijn gedecentraliseerd naar de provincies.



De Provincie Limburg, de Stadsregio Arnhem Nijmegen (SAN) en de Provincie Noord-Brabant hebben met een overeenkomst geregeld dat de Provincie Limburg als concessieverlener verantwoordelijk is voor deze verbinding.

De Maaslijn is voor het grootste deel enkelsporig en niet geëlektrificeerd. Mede daardoor kan slechts een beperkte frequentie geboden worden. Toch wordt al sinds najaar 2010 tussen Cuijk en Nijmegen in de spits met 7 treinen gereden om aan de grote vervoersvraag van studenten van de universiteit, hogescholen en ROC's te voldoen. Ambitie is dat de reizigersgroei opgevangen wordt met waar nodig inzet van extra en/of langere treinen zodat geen reizigers op perrons achter hoeven te blijven. De huidige bediening moet in ieder geval behouden blijven en waar mogelijk verder uitgebouwd worden. Deze spoorbediening vormt een belangrijke feeder voor het totale netwerk van openbaar vervoervoorzieningen in Noordoost Brabant. Met name de verbinding met Nijmegen Heyendaal en Nijmegen is daarin relevant. Indien op termijn tweesporigheid en elektrificatie mogelijk wordt, kan een opwaardering in beeld komen en ontstaan er ook mogelijkheden voor nieuwe stations en wellicht uitbreiding van het treinaanbod met intercity's. Mogelijk dat als tussenstap korte stukken dubbelspoor mogelijk zijn, bijvoorbeeld tussen Boxmeer en Cuijk om extra spitstreinen dan wel een intercity in te passen.

De ontwikkeling van een nieuwe verbinding Breda – Utrecht (zie paragraaf 3.1.1) biedt voor de regio aanknopingspunten voor een kwaliteitsslag van de ov-ontsluiting. Zo wordt in de plannen voor deze nieuwe verbinding rekening gehouden met stations in Oosterhout en in het Land van Altena. Afstemming met ruimtelijke ontwikkelingen en het overige ov-netwerk is hierbij van belang. Andere nieuwe spoorverbindingen voor personenvervoer zijn vooralsnog in Noord-Brabant niet te verwachten. Wellicht dat, op basis van een groei van reizigersvervoer op zware HOV-assen, op langere termijn de doorontwikkeling naar een spoorverbinding, bijvoorbeeld in de vorm van light rail, aan de orde kan komen.

### 3.1.3. Stations

#### **Ambities Stations**

(Wat)

- Nieuwe stations conform programma OV-Netwerk BrabantStad (Eindhoven Airport, Berkel-Enschot, Breda-Oost, 's-Hertogenbosch Maasport, 's-Hertogenbosch Avenue2, Oss-West, Berghem, Eindhoven Strijp S, Prinsenbeek
- Ruimtelijke ontwikkelingen rond nieuwe stations afgestemd op de functie van het station in het (ov)-netwerk (zie ook de Structurenkaart SVRO)
- Gebiedsontwikkelingen rondom stations combineren met exploitatie van ov-voorzieningen
- Nieuwe stedelijke ontwikkelingen zo veel mogelijk concentreren op knooppunten van weg en spoor: voorstadshaltes, aansluiting op HWN en transferia, aansluiten bij OV-visie weggebonden ov, goede koppeling met buslijnen. Vertrekpunt hierbij zijn de in de SVRO aangeduide hoogstedelijke zones respectievelijk stedelijke knooppunten.

#### Toelichting

In het programma OV-Netwerk BrabantStad, in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening en in de Gebiedsagenda Brabant, wordt een aantal nieuwe stations genoemd. Aanvulling hierop met andere stations lijkt vooralsnog niet aan de orde. Mogelijk dat uit de Ontwikkelopgave "Versterkt Stedelijk

Netwerk” (van de Agenda van Brabant, door provincie samen met BrabantStad 2<sup>e</sup> helft 2011 opgepakt) nog wensen naar boven komen of andere stations op termijn van belang worden. De stations die vooralsnog in beeld zijn om de komende jaren in Noord-Brabant gerealiseerd te worden, zijn:

- Eindhoven Airport (met IC-status)
- Berkel-Enschot
- Breda-Oost
- 's-Hertogenbosch Maaspoort
- 's-Hertogenbosch Avenue2
- Oss West (verplaatsing bestaand station in westelijke richting)
- Berghem
- Eindhoven Strijp S(verplaatsing/verlenging van bestaand station Eindhoven Beukenlaan)
- Prinsenbeek (bestaand bestemmingsstation waarvoor een kwaliteitsslag met verhoging van frequentie nodig is)

De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) heeft plannen ontwikkeld voor sprintervoer via regionale concessies. Daarin is ook sprake van nieuwe stations o.a. in Oisterwijk en Helvoirt, voortkomend uit een koppeling met een nieuw busnetwerk. In nader overleg met de vervoerder zullen de mogelijkheden van deze stations en de afstemmingskansen met ruimtelijke ontwikkelingen en aansluitingen van overig openbaar vervoer in beeld moeten komen.

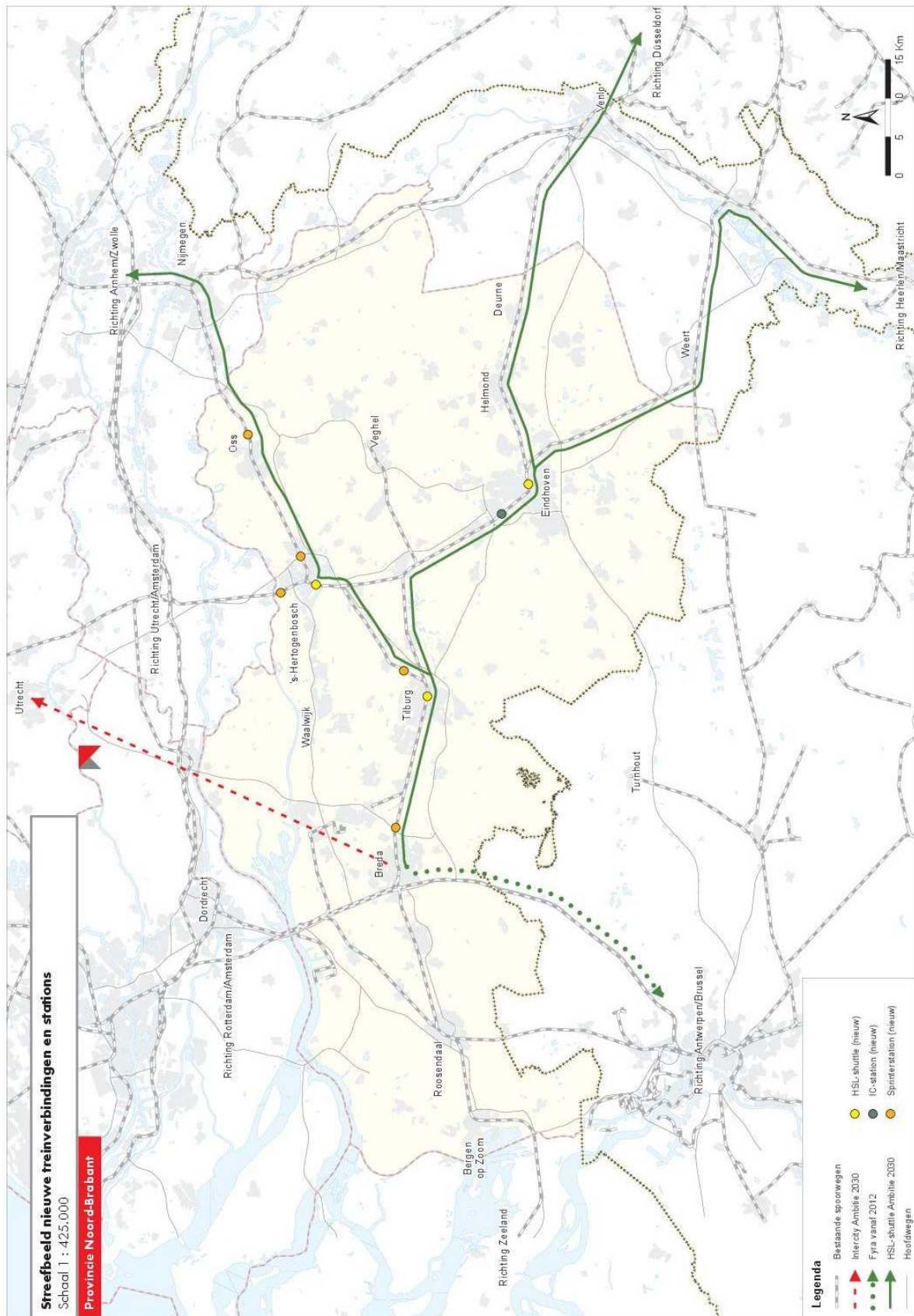
Bijlage 2 bevat de totale lijst van stations in Noord-Brabant, met daarbij aangeduid de functies van de stations op de verschillende netwerken.

Van belang voor nieuwe stations is de afstemming met de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de stations en de onderlinge samenhang op de betreffende spooras. Hiermee kan richting gegeven worden aan de reizigersstromen op de verbinding en in het totale netwerk en de benodigde vervoerscapaciteit. Met ruimtelijke ontwikkelingen/programma's rond (nieuwe) stations moet het draagvlak gecreëerd worden, passend bij de benodigde vervoersomvang om het nieuwe station ook exploitatief positief in de dienstregeling op te kunnen nemen. Het sturen op de ruimtelijke ontwikkelingen vanwege het tijdig bereiken van het benodigde reizigersvolume is dan ook essentieel. De ontwikkeling van de nieuwe stations Breda-Oost en Berkel-Enschot moeten ook in dat perspectief worden gezien,

Samenhang en verknoping met het wegvervoer, om daarmee het gebruik van het spoor te stimuleren, is bij de ontwikkeling van een station eveneens van belang. Dit kan onder andere tot uiting komen met de inzet van P&R-terreinen en de functie van het station als overstaplocatie in het regionale ov-netwerk. (Ruimtelijke) ontwikkelingen rondom stations en in spoorzones kunnen die functie versterken. Zo heeft bijvoorbeeld de gemeente Moerdijk vanuit dit perspectief concrete ideeën voor ontwikkelingen in het stationsgebied Lage Zwaluwe waarbij de transferium-functie van het station verder uitgebouwd kan worden en de frequentie van treinen verhoogd zou moeten worden.

Tot slot moet bij de ontwikkeling van een nieuw station ook steeds gezien worden of dit inpasbaar is in de dienstregeling en of er voldoende spoorcapaciteit beschikbaar is voor een extra stop op het betreffende spoortraject.

Kaart 2 geeft een overzicht van de nieuwe spoorverbindingen en nieuwe stations zoals in de voorgaande paragrafen als ambitie benoemd.

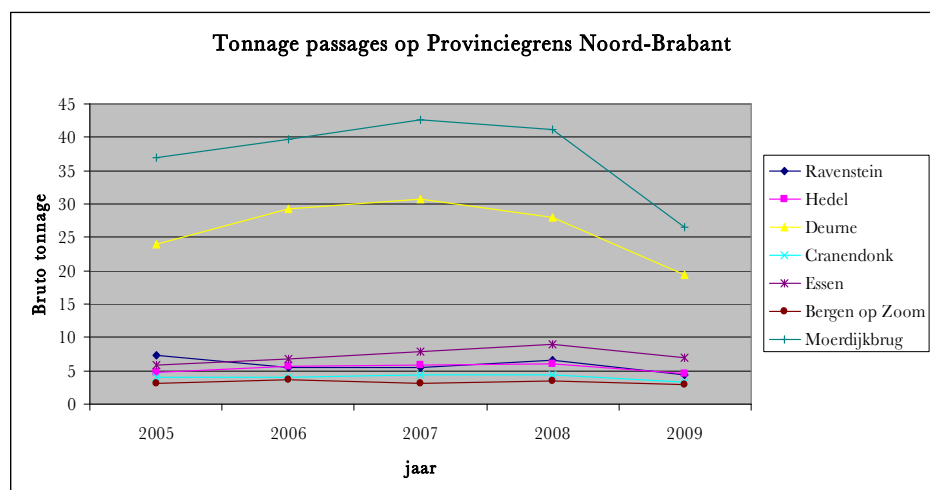
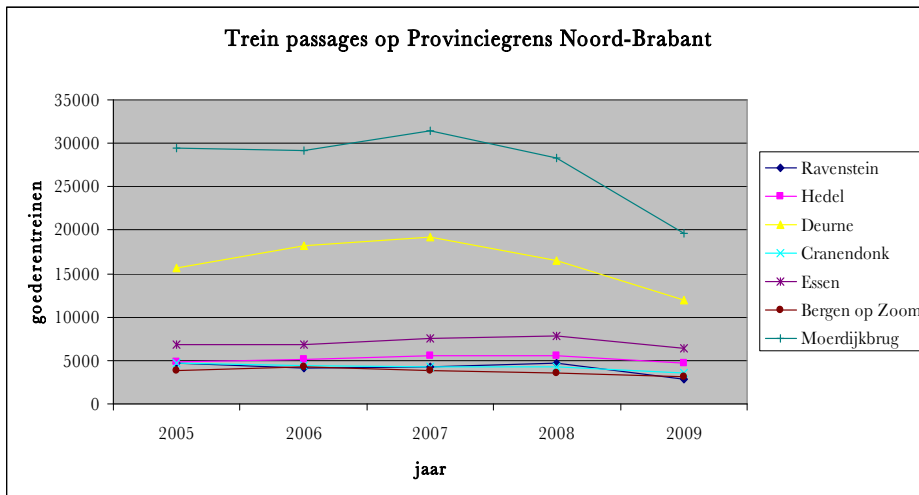


Kaartbeeld 2: Streefbeeld nieuwe spoorverbindingen en stations in Brabant

### 3.2. Goederenvervoer en spoorontsluiting bedrijventerreinen

Goederenvervoer in z'n algemeenheid vormt een belangrijke basis voor het economisch functioneren van een regio. Economische activiteit leidt immers altijd tot verplaatsing van goederen. Afstemming in regionaal verband over ruimtelijke ontwikkelingen rond goederenknooppunten (werklocaties en bedrijventerreinen) is van belang vanwege de daaruit voortkomende goederenstromen. Daarnaast is afstemming ook van belang vanwege de omgevingseffecten van die stromen.

Van oudsher is de sector logistiek en transport sterk vertegenwoordigd in Noord-Brabant. De geografische ligging is de oorsprong van het transito en regionaal verkeer in Noord-Brabant. Deze ligging, de industriële traditie en de aanwezigheid van sterke logistieke spelers zijn factoren die hebben bijgedragen aan de huidige economische kracht van Noord-Brabant. De aanwezigheid van een uitgebreid spoornetwerk, met verbindingen naar diverse bestemmingen in Nederland en Europa, maakt dat het spoor in Noord-Brabant, met name de Brabantroute en de route door West-Brabant, zwaar belast wordt. Dat blijkt onder andere uit de gegevens van de treinpassages en de tonnages op de provinciegrenzen. De passages bij de Moerdijkbrug en bij Deurne kennen de hoogste aantallen.

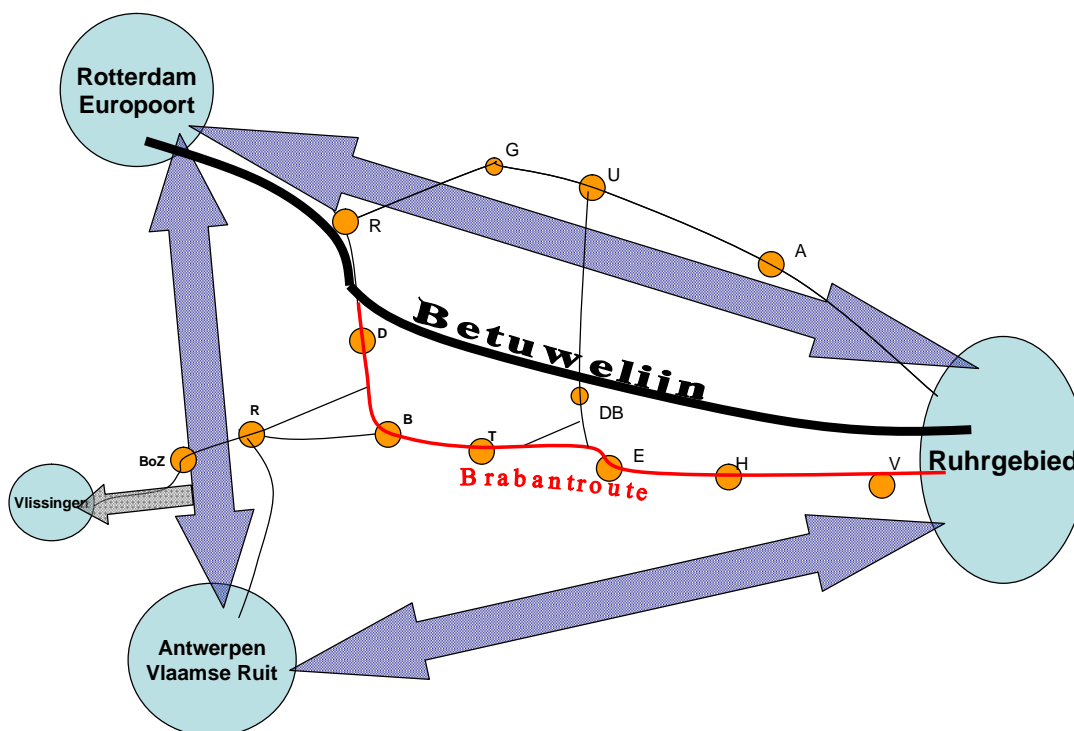


Bron: ProRail

Mede gelet op de groeiverwachtingen van de internationale goederenstromen vanuit Rotterdam en Antwerpen zal het aandeel goederenvervoer per spoor de komende decennia exponentieel toenemen.

Met de Tweede Maasvlakte zal bijvoorbeeld het aandeel spoor in de modal split voor de containertransport vanuit Rotterdam naar het achterland groeien van 13% naar 20%. Basisambitie ten aanzien van het goederenvervoer komt uit de in 2008 vastgestelde Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer. Daarin is als doel geformuleerd het verbeteren van de bereikbaarheid naar, van, in en tussen economische kerngebieden in de provincie Noord-Brabant door maximaal in te spelen op (logistische) wereldwijde ontwikkelingen en door rekening te houden met de randvoorwaarden van ruimte, leefbaarheid en milieu. Voor het goederenvervoer per spoor is het realiseren van dedicated goederenspoorlijnen (zie paragraaf 3.2.1) als lange termijn oplossing van belang evenals het creëren van mogelijkheden om overslagpunten te optimaliseren.

In figuur 4 zijn de belangrijke relaties goederenvervoer aangegeven met daarbij het beschikbare spoornetwerk.



Figuur 4: Goederenrelaties en bestaande spoorverbindingen

De internationale ontwikkelingen op het gebied van spoorgoederenvervoer zijn ook voor Noord-Brabant van groot belang. Niet alleen voor wat betreft de ontwikkeling van de Europese spoorcorridors, maar ook als het gaat om de wet- en regelgeving en liberalisering van het spoorgoederenvervoer.

Multimodaliteit, samenhangende netwerken, benutting, samenwerking tussen partijen, duurzaamheid en marktwerking zijn ook voor het goederenvervoer per spoor algemene aandachtspunten en uitgangspunten om in de uitwerking te betrekken.

Vanuit bovenstaande hoofdlijnen wordt voor het goederenvervoer per spoor een aantal ambities onderkend, te verdelen naar de thema's "Goederenruit Zuid-Nederland", "Benutting spoornetwerk" en "multimodale spoorontsluiting bedrijventerreinen".

### 3.2.1. Dedicated goederenverbindingen Zuid-Nederland

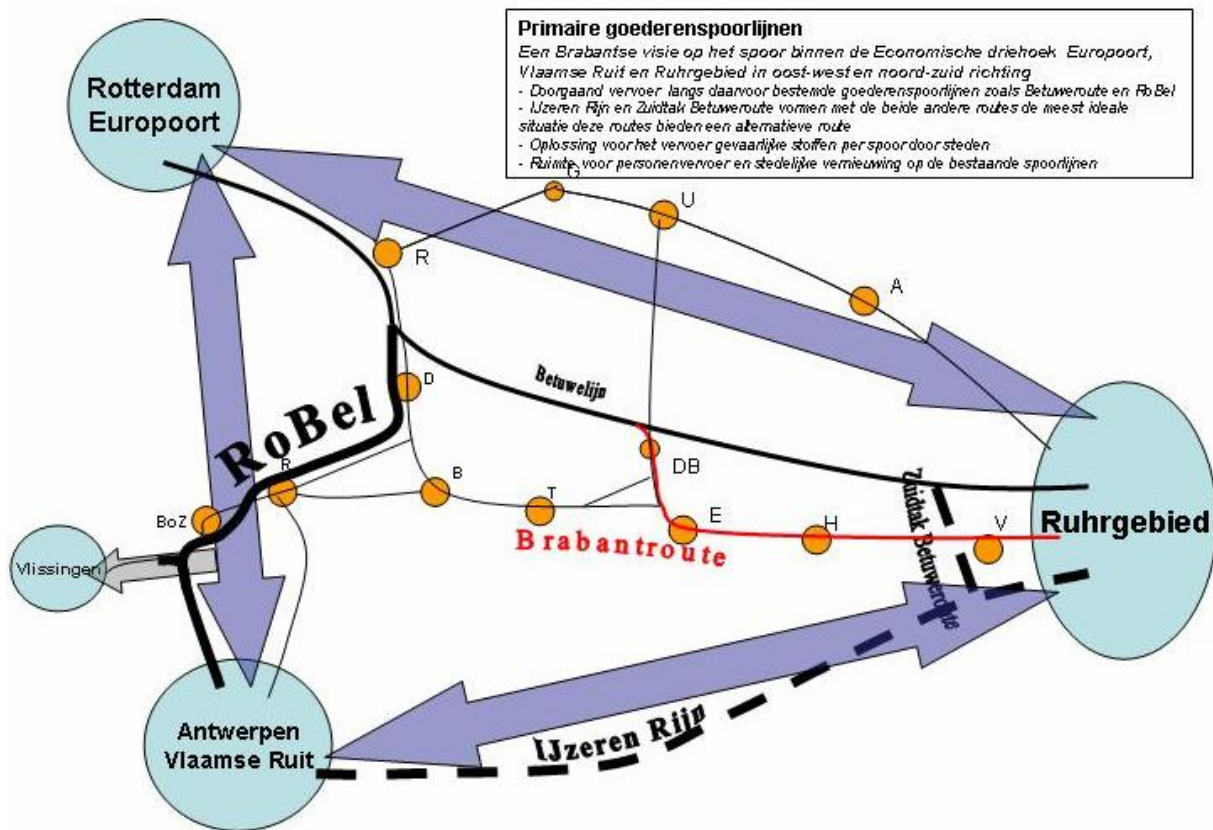
#### **Ambities dedicated goederenverbindingen Zuid-Nederland (Wat)**

- Dedicated goederenspoorlijnen aan de randen van Noord-Brabant: noord (=Betuweroute), oost(=zuidtak Betuweroute), zuid (=IJzeren Rijn) en west (=Robellijn)
- Gefaseerde vermindering van het gebruik Brabantroute door doorgaand goederenvervoer, gekoppeld aan het in gebruik nemen van nieuwe dedicated goederenspoorlijnen (met prioriteit voor Robel)
- Brabantroute op termijn (realisatie dedicated spoorlijnen) alleen nog benutten voor aan Noord-Brabant gebonden goederenvervoer en voor de verbinding Vlissingen – Venlo/Zuid-Limburg

Het realiseren van dedicated goederenspoorlijnen voor Zuid-Nederland is van belang voor het goederenvervoer per spoor. Samen met vele anderen, zoals West-Brabant, de Brabantstadpartners en de provincies Zeeland, Zuid-Holland en Limburg zet Noord-Brabant al enige jaren de Goederenruit Zuid-Nederland op de agenda.

Basisambitie ten aanzien van de dedicated goederenverbindingen voor Zuid-Nederland is dat deze aan de rand van Brabant in principe buiten steden en dorpen om gesitueerd worden. Het zijn spoorlijnen die bijvoorkeur alleen voor goederenvervoer bestemd zijn en daarmee een eigen netwerk bieden. Op deze wijze is duurzaam faciliteren van het doorgaande spoorvervoer uit de havens naar het achterland mogelijk. Het goederennetwerk moet verbindingen mogelijk maken tussen industrieel-economische centra en de chemische clusters zoals Mainport Rotterdam, de Vlaamse Ruit, Zuid-Limburg en het Ruhrgebied. Het verbindt dus niet de stedelijke centra met elkaar, vandaar dat deze goederenverbindingen buiten steden en dorpen om gesitueerd moeten worden. Vanuit externe veiligheid, leefbaarheid en barrièrewerking is dit een belangrijk aspect.

Het goederennetwerk biedt ook mogelijkheden om overslagpunten te optimaliseren zoals bijvoorbeeld Moerdijk aan de Robellijn en Venlo via Betuweroute en Zuidtak. De vervoersruimte die ontstaat binnen de ruit biedt mogelijkheden voor personen- en goederenvervoer met een bestemming in Zuid-Nederland (o.a. Tilburg, Eindhoven, Oss, Venlo, Zuid-Limburg).



Figuur 5: Goederenrelaties en streefbeeld dedicated goederenspoorverbindingen voor Zuid-Nederland

Het dedicated goederennetwerk voor Zuid-Nederland zou moeten bestaan uit de bestaande Betuweroute, de nieuwe dedicated goederen-spoorverbinding Rotterdam – België (RoBellijn, inclusief verbindingsboog Zeeland – Antwerpen {VEZA}), de IJzeren Rijn en de zuidtak van de Betuweroute.

- De Betuweroute is intussen als dedicated verbinding gerealiseerd en beschikbaar. Door een optimale benutting kan deel van de Brabantroute ontlast worden.
- Tijdens de behandeling van PHS in de Tweede Kamer is een motie aangenomen om onderzoek te doen naar de RoBellijn voor de periode na 2020.
- De IJzeren Rijn moet op termijn gereactiveerd worden op grond van historische afspraken met België, maar kent medegebruik voor personenvervoer. Bovendien doorsnijdt deze verbinding enkele kernen. Daarvoor moeten oplossingen gezocht worden. In Brabant betreft het Budel-Schoot en in Limburg o.a. Weert en Roermond.
- De Zuidtak van de Betuweroute heeft een gunstig effect op de Brabantse steden Den Bosch, Eindhoven en Helmond en op de bereikbaarheid van de logistieke knooppunten Venlo en Zuid-Limburg. Voor deze zuidelijke aftakking van de Betuweroute zal moeten worden onderzocht in hoeverre de huidige Maaslijn kan worden gebruikt. Vanwege de doorsnijding van o.a. Nijmegen, Cuijk en Boxmeer is waarschijnlijk een volledig nieuwe goederenverbinding nodig op lange termijn, vergelijkbaar met de RoBellijn en de Betuweroute. Zolang de Zuidtak niet beschikbaar is, zal op de Brabantroute c.q. de route Betuweroute-boog Meteren-'s-Hertogenbosch-Eindhoven-Venlo, capaciteit beschikbaar moeten blijven voor met name het goederenvervoer met herkomst/bestemming Venlo/Noord-Limburg.

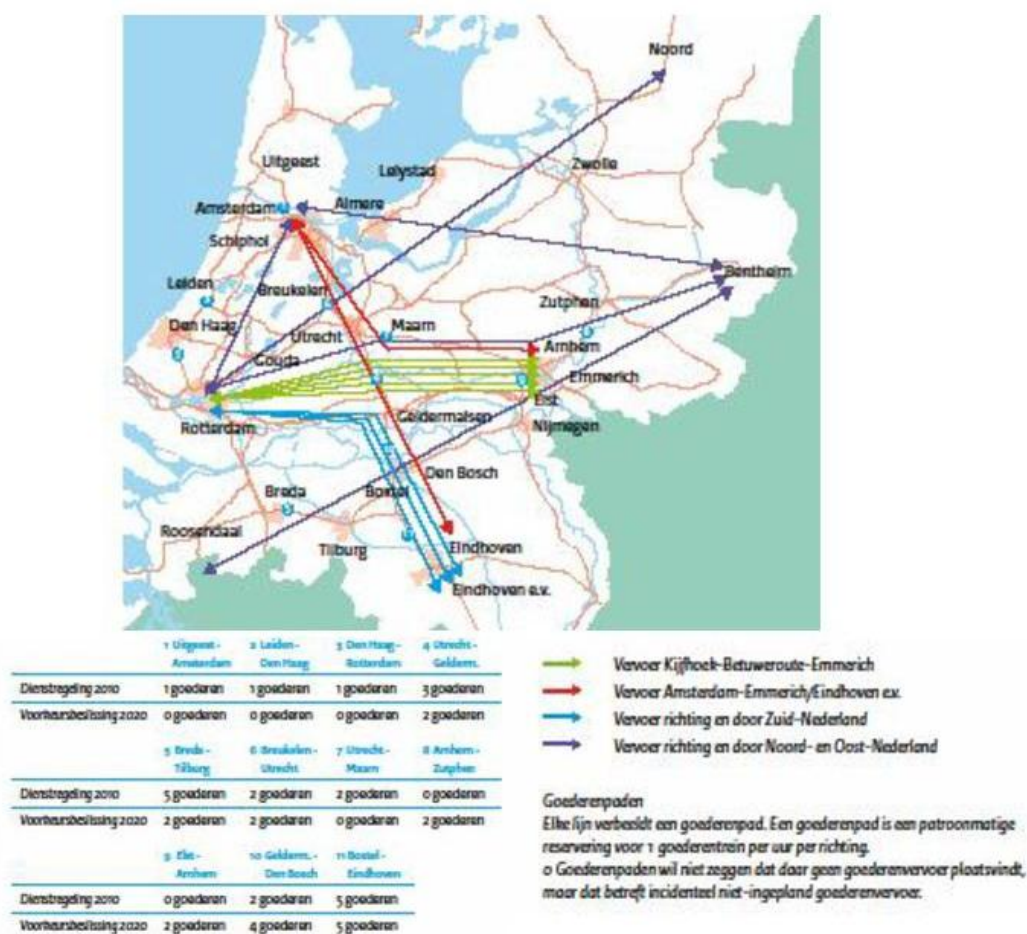
### 3.2.2. Effectieve benutting spoorgoederenpaden

#### Ambities Effectieve benutting spoorgoederenpaden

(Wat)

- Optimaal benutten van spoor, weg en water
- Rechtstreekse verbinding vanuit Noord-Brabant c.q. Zuid-Nederland naar Duitsland en België (zonder via Kijfhoek te moeten rijden)
- Efficiënter en gericht afwikkelen van de goederenstromen per spoor van/naar de havens (voorkom omrijden en ‘kopmaken’).
- Versnellen Europese liberalisering goederenvervoer per spoor
- Bundelen goederenstromen: organisatorisch samenwerking tussen partners in de logistieke keten (voor alle modaliteiten van belang)

Het gebruik van het spoornetwerk door goederenvervoer wordt begrensd door het beschikbare aantal goederenpaden. Dat aantal is afgestemd op de dienstregeling van het personenvervoer. In PHS zijn de goederenpaden op de belangrijkste assen voor 2020 vastgelegd.



Om de beschikbare goederenpaden zo efficiënt mogelijk te benutten en met zo lang mogelijke treinen te kunnen rijden, is een uitgekende routing van de goederentreinen nodig en organisatorische afstemming en samenwerking tussen de partners in de logistieke keten. Omrijdbewegingen, bijvoorbeeld omdat er geen tweerichtingen spooraansluiting is, moeten voorkomen worden. Ten



gevolge van de huidige positionering moet vaak vanuit Noord-Brabant eerst naar Kijfhoek worden gereden om van daaruit naar België of Duitsland e.v. te kunnen sporen. Dit is vanuit de concurrentiepositie van het spoorvervoer niet gewenst. Ook geeft het een onnodige belasting van het Brabantse spoornetwerk. Goed gelocaliseerde spooreplacements met voldoende capaciteit (rangeersporen/opstel terreinen), zonder dat Noord-Brabant één groot rangeercentrum wordt, kunnen een rol spelen om dit te verminderen. In dit kader kan ook gedacht worden aan de aanleg van ontbrekende verbindingen om bestaande aansluitingen optimaal te kunnen gebruiken. Voorbeelden daarvan zijn de verbinding Zeeland – Antwerpen (VEZA)boog en een zuidelijke aansluiting van het Chemelotterrein in Limburg. Dit sluit ook aan bij de ambitie van de dedicated goederenspoorlijnen (zie 3.2.1)

Beperkingen (technisch, organisatorisch, regelgeving) in het grensoverschrijdende vervoer leiden eveneens tot een suboptimaal gebruik van het netwerk. Versnelling van de Europese liberalisering van het spoorvervoer is hiervoor van belang. Het initiatief voor een machinistenopleiding waarbinnen ook ‘over de grenzen’ wordt opgeleid, draagt daar aan bij.

Spoorgoederenknooppunten kunnen bijdragen aan een optimale benutting van het netwerk. Een gespreid aantal terminals waar langere, volle treinen vertrekken draagt hier aan bij, in tegenstelling tot de situatie van veel op- en afstappunten met relatief veel, maar kortere treinen. Lange shuttletreinen (containers of ‘bont’) hebben daarbij de voorkeur boven de vaak vele treinbewegingen die nodig zijn voor het wagenladingvervoer. Dit heeft ook positieve uitwerking op drukke spoorknooppunten zoals Dordrecht en Geldermalsen.

Op goed toegankelijke, openbare spoorgoederenknooppunten kan efficiënt de lading van meerdere verladings gebundeld worden, vooral ook van verladings die niet zelf over een spoor aansluiting beschikken. Dit vergt echter goede samenwerking tussen aanbieders van spoorvervoer.

In de afweging van locaties voor spoorgoederenknooppunten moet in ieder geval de effectiviteit voor het spoornetwerk aan de orde komen. Daarnaast moet ook de mogelijkheid betrokken worden van ruimtelijke ontwikkelingskansen voor activiteiten met betrekking tot value added logistics.

### 3.2.3. Spoorontsluiting bedrijventerreinen

#### **Ambities ontsluiting bedrijventerreinen**

(Wat)

- Een netwerk van per spoor ontsloten (boven)regionale bedrijventerreinen (ivm genereren van voldoende vervoersvolume), afgestemd op het netwerk van weg- en water terminals, gericht op het ontwikkelen van nieuwe respectievelijk het stimuleren van bestaande, trimodale knooppunten

Spoorgoederenvervoer is met name sterk in vervoer van dikke goederenstromen over lange afstanden, vaak ook internationaal (continentale ladingstromen). Daarom hoeft niet elk bedrijf of elk bedrijventerrein over een directe spoor aansluiting te beschikken. Maar om multimodaliteit te bevorderen en modal shift te bewerkstelligen is het belangrijk te streven naar een verdere bundeling van goederenstromen op (boven)regionale bedrijventerreinen. Bundeling van goederenstromen vergt een ruimtelijke regie die door de Provincie als gebiedsautoriteit en vanuit haar regisseursrol kan worden opgepakt. Op basis van de Verordening Ruimte moeten regionale afspraken over de ruimtelijke ontwikkeling van bedrijventerreinen en andere werklocaties gemaakt worden in de Regionaal Ruimtelijke Overleggen. De provincie kan aansturen op een zorgvuldige ontwikkeling van locaties die multimodaal zijn ontsloten.

Voor verladere met grote volumes voor lange treinen, kan een eigen spoor aansluiting rendabel zijn. Kleine verladere zullen moeten zoeken naar bundeling met anderen om een trein effectief en rendabel te kunnen vullen. In dat geval kan ook een openbare laad- en losplaats in de behoefte voorzien om goederen op de trein te zetten. Veelal gebeurt dat vanuit een vrachtwagen maar ook kan lading overgeheveld worden van/naar binnenvaart. Dergelijke openbare laad- en losplaatsen zijn vaak onbediend en in beheer bij ProRail. In Noord-Brabant kennen we enkele van dergelijk laad- en losplaatsen.

Naast eigen bedrijfsaansluitingen en openbare laad- en losplaatsen worden goederentreinen ook geladen/gelost en samengesteld op spoor terminals. Deze bieden meestal verbindingen naar andere terminals in binnen- en buitenland door de inzet van shuttle treinen met een vaste frequentie. Shuttle treinen vervoeren hoofdzakelijk containers en worden op de terminals gebundeld tot een samengestelde goederentrein.

Bedrijfs(terrein)aansluitingen, openbare laad- en losplaatsen en rail terminals zijn meestal niet direct aan het hoofdspoor gelegen. Meestal bieden zogenoemde stamlijnen de verbinding naar het hoofdnet. Tabel 4.1 bevat een overzicht van de stamlijnen, openbare laad- en losplaatsen en de container terminals in Noord-Brabant. Deze zijn ook op kaart 3 weergegeven.

Overzicht Spoorgoederenvoorzieningen in Brabant

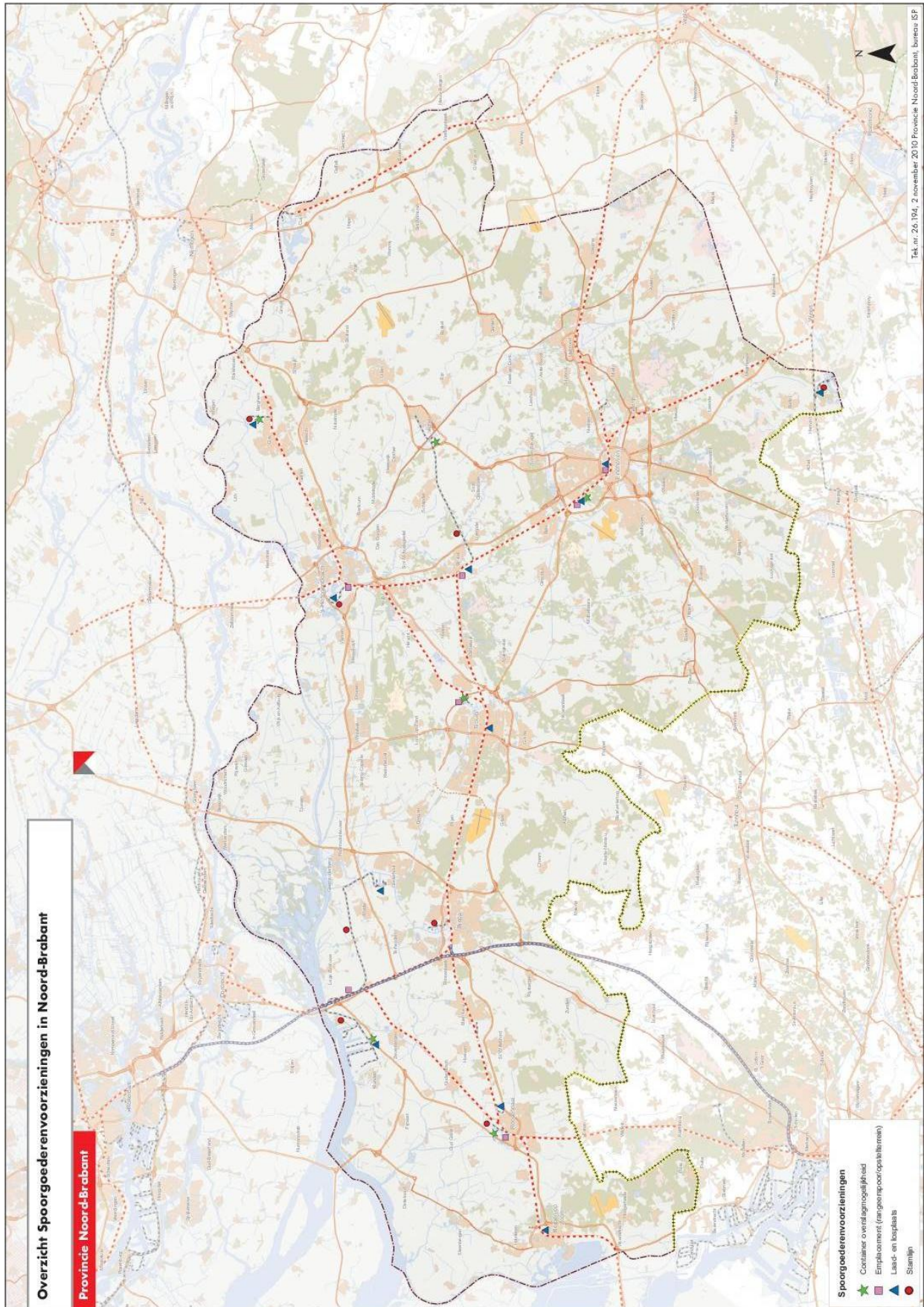
Stamlijn	Emplacement (rangeerspoor/opstel terrein)	Laad- en losplaats	Container overslagmogelijkheid
		Bergen op Zoom (Phillip Morris, niet openbaar)	
Roosendaal	Roosendaal Station	Roosendaal Oost (Jan de Rijk, niet openbaar)	Roosendaal Borchwerf
Lage Zwaluwe - Moerdijk	Lage Zwaluwe	Moerdijk	Moerdijk
Lage Zwaluwe - Oosterhout		Oosterhout Weststad	
Breda			
	Tilburg Loven	Tilburg Rail Port Brabant (Loven)	Tilburg Rail Port Brabant (Loven)
Den Bosch	Den Bosch Station		
Boxtel-Veghel	Boxtel Station	Boxtel	Veghel
	Eindhoven-Acht	Eindhoven-Acht	Eindhoven-Acht
	Eindhoven Centraal	Eindhoven Centraal	
Budel		Budel (niet openbaar)	
Oss		Oss OOC (niet openbaar)	Oss OOC

Normaal = in gebruik

Vet = buiten gebruik/potentieel

De uitbreiding, heringebruikname dan wel sluiting of aanleg van nieuwe voorzieningen is de afgelopen jaren vanuit marktontwikkelingen en behoeftes bij vervoerders en verladere tot stand gekomen. Als voorbeeld kunnen genoemd worden de situatie in Oss (ontwikkeling trimodale terminal) en Rail Port Brabant in Tilburg (trimodale locatie Tilburg-Loven). Daarnaast is ook de ontwikkeling van het Rail Service Centrum Moerdijk onderzocht maar t.g.v. te weinig volume voorsnog niet verder gerealiseerd. Ook het bedrijfsleven in en om Veghel heeft initiatief genomen om het 'Duits Lijntje' tussen Boxtel naar Veghel weer te gaan gebruiken. Nader overleg in regionaal verband moet hier verder uitsluitel over geven. De verwachting is dat dergelijke ontwikkelingen de komende jaren door de groei van het goederenvervoer per spoor, zullen toenemen, vooral vanuit bovenregionale bedrijventerreinen (i.v.m. genereren van voldoende vervoersvolume). Afstemming op het netwerk van weg- en water terminals biedt daarbij extra kansen voor het ontstaan van c.q. het stimuleren van bestaande, trimodale knooppunten.

Deze inzet sluit aan op het door de minister van Verkeer en Waterstaat in augustus 2010 vastgestelde Beleidskader Spoorgoederenknooppunten. Daarin is een beleidsvisie opgenomen op de ontwikkeling van spoor aansluitingen, rail terminals, openbare laad- en losplaatsen, greenports e.d. Ook is er een innovatieregeling in opgenomen gericht op verlaging van organisatorische, logistieke en fysieke drempels.



Kaart 3: Overzicht spoorgoederenvoorzieningen

### 3.3. Leefbaarheid en Veiligheid

Een goed spoornetwerk, als onderdeel van een efficiënt verkeers- en vervoerssysteem, optimaal benut voor personen- en goederenvervoer en **rekening houdend met de directe omgevingsaspecten**, is voor de bereikbaarheid van Noord-Brabant van groot belang. Deze lijn uit de Agenda van Brabant geeft aan dat er bij spoorvervoer meer aan de orde is dan alleen het hebben en benutten van het spoornetwerk. Er moet ook rekening worden gehouden met de directe omgevingsaspecten, ofwel met de leefbaarheid rondom het spoor. De cumulatie van effecten mogelijk in combinatie met andere omgevingsbronnen moet daarbij betrokken worden. Het rijden met treinen leidt tot trillingen en geeft geluid. Daarnaast kan de spoorlijn een fysieke barrière vormen voor functies aan beide zijden van het spoor. Het dicht gaan van spoorovergangen bij treinpassages kan leiden tot verkeers- en bereikbaarheidsknelpunten. Ook heeft het gebruik van het spoor voor vervoer van gevaarlijke stoffen gevolgen voor de externe veiligheid rondom het spoor. Al deze aspecten, vallen onder de noemer 'leefbaarheid rondom spoor'.

Basisambitie met betrekking tot leefbaarheid en veiligheid is om de leefbaarheidsproblematiek langs het spoor terug te dringen. Voor zo ver de leefbaarheids- en veiligheidsproblematiek veroorzaakt wordt door goederentreinen, kan op de lange termijn de Goederenruit Zuid Nederland een verlichting bieden. Aanvullende inzet op afzonderlijke deelaspecten blijft, ook voor de korte termijn, van belang. Daarnaast zullen ook altijd goederentreinen via de Brabantroute blijven rijden, vooral die met herkomst en bestemming in Noord-Brabant. Nader onderzoek naar mogelijkheden en innovatieve ontwikkelingen blijven voor die situaties nodig.

Leefbaarheid en Veiligheid					
<b>Ambitie (algemeen)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terugdringen leefbaarheidsproblematiek langs spoor (geluid, trillingen, barrièrewerking/wachstijden)</li> </ul>				
	<b>Trillingen</b>	<b>Geluid</b>	<b>Barrièrewerking</b>	<b>Externe veiligheid</b>	<b>Sociale veiligheid</b>
<b>Ambitie (wat)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eenduidige weggeving met name gericht op besaande situaties</li> <li>Structurele oplossingen in de vorm van de goederenruit Zuid-Nederland</li> <li>Innovatieve maatregelen lokaal en gericht op materieel om hinder te verminderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Technische normstelling en wettelijke kaders</li> <li>Specifieke situaties, regionaal afstemmen</li> <li>Europese en nationale implementatie van veiliger en stiller materieel op het spoor</li> <li>Alle woningen met een te hoge geluidbelasting gesaneerd voor 2020.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landelijk kader met criteria voor beoordeling lokale situaties</li> <li>Spoor(overgangen) is op middellange termijn geen barrière meer voor hulpdiensten</li> <li>Opheffen van spoorwegovergang(en) mag niet leiden tot meer barrièrewerking</li> <li>Standstill-principe overwegveiligheid per gemeente bij uitwerking plannen, o.a. PHS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Goederenruit Zuid-Nederland met Robellijn en IJzeren Rijn</li> <li>Een knelpuntvrij Basisnet Goederenvervoer in 2020 in Noord-Brabant</li> <li>Een robuust netwerk met groeipotentie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met factor 1,0 tot 2.</li> <li>Wettelijk en Europese verankering van generieke maatregelen intrinsieke veiligheid</li> <li>Openheid recense gegevens van soort en aantal gevaarlijke stoffen (t.b.v. monitoring)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Waarborgen sociale veiligheid op en rond het spoor.</li> </ul>

## Trillingen

De huidige richtlijnen met betrekking tot trillingen zijn neergelegd in de SBR (Stichting Bouwresearch)-richtlijnen A, B en C. Deze richtlijnen zijn echter alleen toepasbaar voor nieuwe situaties. Voor bestaande situaties die met toenemende hinder geconfronteerd worden, bijvoorbeeld ten gevolge van groei van het spoorgebruik, zijn deze richtlijnen lastig toe te passen. N.a.v. een motie in de Tweede Kamer werkt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan het mogelijk verheffen van de richtlijn tot wettelijk kader. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat het een bruikbaar kader moet bieden om overlastsituaties aan te kunnen pakken en ook voor bestaande situaties geschikt is. Voor gemeenten is het niet altijd duidelijk hoe de wettelijke kaders tot stand komen, welke consequenties deze voor hen (kunnen) hebben en hoe zij daar inbreng op kunnen leveren. Gemeenten worden echter door hun inwoners aangesproken op overlast. De ontwikkeling van het trillingskader moet daarom voor gemeenten via een transparant, duidelijk proces tot stand komen.

Aanpak van trillingen vergt een gestructureerde insteek. Enerzijds door het verplaatsen van de goederenstromen, zo veel mogelijk buiten stedelijk gebied om (dus via de Betuweroute) en anderzijds door de inzet van stiller en minder trillend materieel. Daarbij moet voorkomen worden dat op andere plaatsen nieuwe knelpunten gaan ontstaan.

## Geluidhinder

Geluidoverlast van treinen wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het gebruikte materieel en het contactgeluid met het spoor. Bijzonder aandachtspunt vergt echter het cumulatieve effect zodra ook andere omliggende bronnen geluidsoverlast veroorzaken. Ontwikkeling van stiller materieel moet vanuit de markt opgepakt worden, maar door hoge investeringskosten en het ontbreken van een wettelijke verplichting, is daar weinig belangstelling voor. Extra druk via wettelijke kaders kan dit proces versnellen. In wettelijke normen zou bijvoorbeeld onderscheid gemaakt moeten worden in oud en nieuw materieel. Dit kan bijvoorbeeld door stillere treinen voorrang te geven bij de toekenning van spoorpaden. Dit vergt een landelijk invoering en implementatie.

Op Europees niveau wordt wetgeving voorbereid met betrekking tot het toepassen van nieuwe, stillere remsystemen. Vervoerders hebben echter weerstand tegen de wettelijke verplichting vanwege de erg hoge technische eisen en bijbehorende kosten. Deze worden veroorzaakt door de eis dat het materieel in heel Europa onder alle omstandigheden inzetbaar moet kunnen zijn. Spoorcorridors gaan immers dwars door Europa. Mogelijk dat de nieuwe Europese regelgeving vanaf 2012 ingevoerd kan worden. Om ook vervoerders hierin mee te krijgen, zouden extra Europese stimuleringsregelingen overwogen kunnen worden.

Een stiller spoorgebruik kan ook via milieuvergunningen afgedwongen worden. Bijvoorbeeld voor het in gebruik hebben van een spooreplacement, is een milieuvergunning nodig. Daarin kan via geluidgrenswaarden afgedwongen worden dat stiller materieel wordt ingezet op het spooreplacement en daarmee indirect ook op het doorgaande spoor. Afstemming over dergelijke vergunningseisen is in specifieke situaties mogelijk en moet vooral in regionaal verband tussen gemeenten afgestemd worden.

De regelgeving met betrekking tot het uitvoeren van het saneringsprogramma is gewijzigd. In 2020 moeten alle woningen met een te hoge geluidbelasting gesaneerd zijn. ProRail is verantwoordelijk voor de uitvoering van het saneringsprogramma voor woningen gelegen langs de spoorwegen. Uitvoering van het huidige programma vóór 2020 heeft prioriteit. Met het vastleggen van geluidproductieplafonds in de nieuwe geluidwetgeving SWUNG-I (wetsvoorstel ligt bij Eerste Kamer en wordt naar verwachting per 1-1-2012 van kracht) en het in voorbereiding zijnde SWUNG-II wordt een grens gesteld. Inzet is dat groei van treinverkeer op plaatsen waar de grenswaarde van de geluidproductieplafond is bereikt, alleen mogelijk is indien maatregelen worden getroffen om het treinverkeer stiller te maken. Voorbeelden zijn structurele maatregelen zoals herroutering, stiller

materieel en technische railaanpassingen zoals bijvoorbeeld raildempers, las-loos spoor, vervanging van stalen bruggen door beton. Overigens kan de SWUNG-wetgeving ook leiden tot beperkingen op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen rond het spoor. In planvorming dient daar rekening mee te worden gehouden.

## **Barrièrewerking**

Een spoorlijn vormt een fysieke barrière, niet alleen in bebouwd gebied, maar ook in landelijk gebied. Vooral in bebouwd gebied kunnen gesloten overwegen, problemen geven voor de aanrijdtijden van hulpdiensten en de afwikkeling van lokaal verkeer in kernen. Verhoging van het gebruik van het spoor, heeft als direct gevolg dat een spoorovergang vaker of langer gesloten wordt. Uit oogpunt van spoorveiligheid en verhoging van snelheid, kan het opheffen van een spoorovergang noodzakelijk zijn. Zonder alternatief vergroot dit echter ook de barrièrewerking en vergroot het de druk op resterende spoorovergangen. Indien dat tot overschrijding van (wettelijke) normen leidt, bijvoorbeeld met betrekking tot de aanrijdtijden van hulpdiensten, zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk.

Gemeenten beschikken vaak over onvoldoende financiële middelen om knelpunten in dit kader op te pakken. Daarom heeft het Rijk in twee fasen een subsidieregeling 'Spoorse Doorsnijdingen' (Spodo) opengesteld. Daarbinnen zijn de afgelopen jaren voor 18 locaties in Brabant plannen ontwikkeld om de barrièrewerking te verminderen. In bijlage 3 zijn deze locaties opgenomen.

Duidelijke landelijke criteria om situaties te beoordelen op barrièrewerking ontbreken echter voorsnog. Een mogelijkheid is om limieten te stellen aan de sluitingstijden van spoorovergangen in relatie tot het aanbod van het kruisende wegverkeer. Dat is wellicht te koppelen aan de categorisering van wegen. Daarnaast zijn in het kader van de proef “Elke Tien Minuten Een Trein” (ETMET) op het traject Eindhoven – Utrecht in september 2010 metingen en onderzoeken uitgevoerd naar o.a. de dichtligtijden van spoorovergangen. Naar aanleiding van die proef is door betrokken gemeenten een hindertool ontwikkeld om lokale situaties te kunnen beoordelen en eventueel te kunnen prioriteren. Deze ‘Hindermeter’ is ook voor andere gemeenten beschikbaar en wordt aan het rijk aangeboden om landelijk toe te passen.

## **Externe Veiligheid**

Belangrijkst aandachtspunt met betrekking tot de regelgeving rondom externe veiligheid is dat naast het beheersen van de veiligheid ook op langere termijn groei op het spoor mogelijk moet blijven. Daartoe is in de landelijke TaskForce Robuustheid, thans opgegaan in de expertgroep Basisnet, de mogelijkheden onderzocht om een robuust netwerk met een groeipotentie van het spoorvervoer met factor 1,5 tot 2 mogelijk te maken. Belangrijk daarbij is dat het niet gaat om het aantal treinen, maar om de risicocontouren en risicoplafonds waar afspraken over vastgelegd moeten worden. In het kader van het Basisnet Spoor en PHS zijn afspraken gemaakt over de routing van het goederenvervoer zodat in 2020 in Noord-Brabant (en de rest van Nederland) een knelpuntvrij basisnet voor wat betreft het plaatsgebonden risico beschikbaar is. Belangrijk punt daarbij is dat ten gevolge van de herrouting geen nieuwe knelpunten voor het plaatsgebonden risico gaan ontstaan. Met het consequent toepassen van de systematiek van het Basisnet wordt dit voorkomen. Voor wat betreft het groepsrisico gaat het om de bestuurlijke dialoog over de effecten van een onverhoopt ongeval afgezet tegen de kans dat het ongeval ook daadwerkelijk plaatsvindt. Het maatschappelijke belang vergt hierbij dat de kosten en de baten van verschillende opties bestuurlijk worden afgewogen. Elementen op het gebied van economie en maatschappij spelen daarbij een essentiële rol.

Op langere termijn is ook de realisatie van de goederenruit Zuid-Nederland, en dan met name de Robellijn, de IJzeren Rijn en de zuidtak van de Betuweroute, van belang om de Brabantse situatie verder te kunnen optimaliseren.

Op Europees niveau kunnen met het opstellen en aanpassen van wet- en regelgeving generieke maatregelen verankerd worden. Treinen met gevaarlijke stoffen, rijden immers niet alleen in Noord-Brabant, maar door heel Europa.

### **Sociale Veiligheid**

In het personenvervoer per spoor speelt sociale veiligheid een steeds grotere rol. Het gaat om agressie en geweld richting treinpersoneel en medereizigers en om zwartrijden. Op perrons komt drugshandel voor, komen hangjongeren en is vandalisme. Rondom stations, emplacementen en spooronderdoorgangen krijgt men te maken met o.a. fietsdiefstal, auto-inbraak, vandalisme en verloedering. In samenwerking met betrokken partijen moet de sociale veiligheid ook op langere termijn gewaarborgd worden op en rond het spoor.

## 4. Aanpak/activiteiten

Op basis van de ambities zoals die in hoofdstuk 3 zijn opgenomen, is voor de afzonderlijke thema's aangegeven welke activiteiten ondernomen dienen te worden die bijdragen aan het bereiken van de ambities. Naast activiteiten die voor de afzonderlijke thema's van belang zijn, zijn er ook die voor het geheel van spoor van belang zijn.

Om ook met spoor bij te dragen aan de ambitie van Brabant om te behoren tot de Europese top kennis- en innovatierregio's vraagt zowel het personenvervoer als goederenvervoer een afgestemde aanpak. Dit komt omdat Nederland een spoorwegnet heeft waarbij goederen en personen over dezelfde baan worden vervoerd. Dit leidt tot spanningen, als tussen PHS en Basisnet, die het rechtvaardigen om de beleidsambities op het gebied van personenvervoer en het goederenvervoer waar nodig aan elkaar te verbinden. Daarom blijft structureel overleg nodig met alle betrokken spoorpartners (intern en extern) om alle kansen en sterkten te benutten.

### Internationale verbindingen

Het verminderen van grensoverschrijdende belemmeringen is een aspect dat zowel op het vlak van het personenvervoer als bij het goederenvervoer aandacht vergt, zoals op de verbindingen Venlo – Duitsland en Roosendaal – Antwerpen. Het betreft o.a. tarifiering, kaartverkoop, technische systemen, beveiliging, douanefaciliteiten, grensoverschrijdende dienstregelingen, etc.... Om dergelijke grensoverschrijdende belemmeringen weg te nemen, zijn instrumenten nodig. Via de concessieverlening zou het Rijk grensoverschrijdende bediening en aansluiting op HSL-stations tot stand kunnen brengen, zoals daar ook in de Tweede Kamer via de motie Mastwijk/Anker op aangedrongen is. Daarnaast is de door de Europese Unie in gang gezette liberalisering van de spoorvervoermarkt onder andere op dit soort zaken gericht. Stringente toepassing, handhaving en versnelling van de doorwerking in verschillende Europese landen is echter nodig. Enkele specifieke projecten zijn overigens op concrete verbindingen al opgestart om de verbetering aan te brengen op de grensoverschrijdende relaties. Voorbeelden daarvan zijn het RoCK-project (zie 4.1) en het overleg met Belgische partners over het handhaven van de verbinding Roosendaal – Antwerpen.

### 4.1. Personenvervoer

De ambities met betrekking tot het personenvervoer per spoor richten zich op 4 onderdelen: HSL-shuttels, IC-verbindingen, sprinters en stations. Op elk onderdeel zijn activiteiten nodig. Het gaat om maatregelen die variëren van het uitvoeren van aanvullende onderzoeken tot het daadwerkelijk realiseren van projecten. Diverse activiteiten zijn al in gang gezet, bijvoorbeeld voor wat betreft de uitwerking van het PHS-programma. Dergelijke pakketten moeten vooral voortvarend verder gebracht worden. Een aantal maatregelen, met name enkele nieuwe stations, zijn ook eerder al genoemd als onderdeel van het programma OV-Netwerk BrabantStad. Aan dat programma moet daarom eveneens blijvend voortvarend uitvoering gegeven worden. Daarnaast is blijvende afstemming noodzakelijk tussen de verschillende vervoerders van zowel trein als bus over de aansluiting van dienstregelingen. Via het verlenen van concessies moet dit geborgd worden.

#### Activiteiten gericht op Personenvervoer

##### HSL-SHUTTLES

- Onderzoek naar consequenties/haalbaarheid doorgaande HSL-shuttles door Noord-Brabant
- Doortrekken van de IC-treinen van Venlo naar Düsseldorf, van Heerlen naar Aken/Keulen (beide RoCK) en van Maastricht naar Luik/Brussel



#### IC-VERBINDINGEN

- Realiseren aansluitingen bij 's-Hertogenbosch Noord (derde en vierde spoor Diezebrug), Vught (vrije kruising) en Liempde (vrije kruising) zodat het PHS-programma voor Brabant gerealiseerd kan worden (6 IC's Eindhoven-Amsterdam/Schiphol en 4 IC's Eindhoven-Rotterdam/Den Haag)
- Opname Brabants Nachtnet in concessie HoofdRailNet
- programmeren van de nieuwe spoorlijn Breda – Utrecht
- Nader onderzoek naar mogelijkheden van het verbinden van de hoogstedelijke zones op stadsranden
- Afstemming met Belgische partners over in stand houden van de verbinding Roosendaal - Antwerpen

#### SPRINTERS

- Oplossen capaciteitsknelpunten in en rond de steden zodat sprinterfrequentie verhoogd kan worden (o.a. realiseren fysieke maatregelen uit PHS in Noord-Brabant).
- Herijken van de corridorstudie 's-Hertogenbosch - Nijmegen uit 2008, in combinatie met nader onderzoek naar verbreding van de spoorbrug bij Ravenstein (na 2025)
- Onderzoeken van mogelijkheden 2-sporigheid en elektrificering van de Maaslijn
- Onderzoeken wenselijkheid en mogelijkheid om FMN-plan m.b.t. decentralisatie sprinters buiten de Randstad te realiseren.

#### STATIONS (met name vanuit OV-netwerk BrabantStad)

- Realiseren nieuwe stations afgestemd op en in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen:
  - Eindhoven Airport (Brainport-IC voorstadshalte, HSL-verbinding, HOV-knooppunt, P&R)
  - Berkel-Enschot (woningbouw, P&R)
  - Breda Oost (woningbouw en recreatieve ontwikkeling)
  - 's-Hertogenbosch Maaspoort (bestaande woningbouw)
  - 's-Hertogenbosch Avenue2 (woningbouw, kantoorontwikkeling, P&R)
  - Berghem (bestaande woningbouw)
  - Oss-West (verplaatsing ivm nieuwe ontwikkeling woningbouw)
  - Eindhoven Strijp S (ter verplaatsing/verlenging van Eindhoven Beukenlaan)
- Uitbouw bedieningsniveau Breda-Prinsenbeek, met name meer sprinters
- Nader onderzoek mogelijkheden versterken transferium-functie station Lage Zwaluwe
- Maatregelen station Tilburg PHS.

Om de geambieerde **HSL-shuttles** door Noord-Brabant te laten rijden, is in eerste instantie nader onderzoek nodig om de consequenties (onder andere ten aanzien van de dienstregeling), de organisatie en de financiële haalbaarheid in beeld te krijgen. Daarbij moet ook onderzocht worden of hiervoor nieuwe coalities tot stand gebracht kunnen worden tussen publieke en private partijen. Mogelijk kan hierbij aangesloten worden op de samenwerking en activiteiten in Europees verband via het European Network of High Speed Regions (ENHSR). Als voorbeeld geldt de opzet en uitvoering van de verbinding Maastricht – Brussel. Wellicht zijn faseringsmogelijkheden aan de orde en kan een IC-trein een oplossing bieden. Verdere uitbouw naar HSL-kwaliteit is dan de volgende stap. Voor de verbindingen richting het Duitse hogesnelheidsnet wordt dergelijk onderzoek overigens al uitgevoerd in kader van het Europese project Regions of Connected Knowledge (RoCK).

Voor de **IC-verbindingen** van, naar en in Noord-Brabant is uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) van wezenlijk belang. De verhoging van de frequenties en de

daarmee samenhangende herroutering van het goederenvervoer zijn alleen mogelijk indien de in de besluitvorming over PHS voorziene fysieke maatregelen (o.a. de boog bij Meteren en vrije kruisingen Vught en Liempde) ook daadwerkelijk en in samenspraak met de betrokken gemeenten, gerealiseerd worden.

Ook in de nachtelijke uren, vooral in het weekend, moeten personentreinen rijden tussen de Brabantstad-gemeenten en de randstad. Proeven hebben aangetoond dat er een markt is voor nachtelijk treinvervoer. De minister zou in de nieuwe concessie voor het HoofdRailNet het Brabantse Nachtnet op moeten nemen, minimaal in zijn huidige omvang (vrijdag-zaterdag en zaterdag-zondag tot ca. 4 uur 's nachts) maar liever in een uitgebreidere vorm.

De verbinding Breda – Utrecht voor het personenvervoer staat al langere tijd als nieuwe spoorinfrastructuur op de agenda. Definitieve besluitvorming over realisatie is echter nog niet genomen. Inzet is gericht op het niet onmogelijk maken van de realisatie op lange termijn. Onderzocht moet worden of met betrokkenheid van marktpartijen een integraal programma tot stand gebracht kan worden dat bijdraagt aan een rendabele bediening op deze belangrijke nieuwe spoorverbinding. De verbinding Breda – Utrecht is de enige concrete nieuwe spoorverbinding voor personenvervoer die voor Noord-Brabant in beeld is. Naast die verbinding, zijn mogelijk op termijn ook andere relaties van belang om via spoor of andere innovatieve systemen bediend te worden. In de ambities is dat opgenomen als het verbinden van economische ontwikkelingszones op stadsranden. Als concreet voorbeeld daarvan kan genoemd worden de ontwikkelingen in de A2-zone bij Maastricht, Eindhoven, Den Bosch, Utrecht en Amsterdam/Schiphol als kennis van nationaal belang. In de MIRT-Gebiedsagenda Brabant is opgenomen om een studie te starten naar het beter en sneller geleiden van de huidige en toekomstige vervoersvraag langs de A2-zone. Aandachtspunt daarin is bijvoorbeeld hoe te zorgen voor snelle en adequate verbindingen tussen de economische zones langs de A2, onderling of via de stedelijke centra. Nader onderzoek naar mogelijkheden om dergelijke hoogstedelijke zones te verbinden is nodig en kan mogelijk in samenspraak met marktpartijen opgepakt worden.

De in PHS opgenomen fysieke maatregelen bij Tilburg, Den Bosch, Vught en Boxtel/Liempde bieden ook kansen om de bediening van de regio's rond de Brabantstadsteden met sprinters te optimaliseren en de frequentie daarvan te verhogen. Mogelijk dat aanvullend op het PHS-pakket ook andere maatregelen rondom de steden nodig blijken te zijn om uitbreiding van de sprinterfrequentie of nieuwe stations te kunnen realiseren. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld extra opstelsporen bij stations. De bijdrage voor en optimalisatie van het netwerk als geheel moeten daarbij betrokken worden, zodat er balans kan ontstaan in de bijdragen van de afzonderlijke systemen aan het gehele netwerk.

Vooralsnog blijven de sprinters onderdeel van de concessie voor het hoofdrailnet en worden deze aangestuurd door het ministerie. In verband met de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet laat de minister echter de wenselijkheid en mogelijkheid onderzoeken van het FMN-plan met betrekking tot decentralisatie van de sprinters buiten de Randstad. Een dergelijke decentralisatie biedt kansen t.a.v. het verbeteren van aansluitingen tussen de verschillende schakels in de OV-keten (IC/Sprinter/bus), maar vergt ook aandachtspunten zoals tarifiering, kwaliteit van materieel en consequentie voor de exploitaties bij invoering visgraatmodellen. Brabantse betrokkenheid bij dit onderzoek is nodig om ook voor de Brabantse reiziger goede afwegingen te kunnen maken.

In de Gebiedsagenda Brabant is in het programmaoverzicht voor de regio Noordoost-Brabant onder het programma “Gebiedsontwikkeling As 's-Hertogenbosch – Nijmegen” opgenomen het uitvoeren van een studie naar de spoorcorridor 's-Hertogenbosch – Nijmegen/Arnhem. Dit als onderdeel van de samenhangende opgave op gebied van het versterken van woon- en werklocaties (verstedelijking), het faciliteren en reguleren van de vervoersvraag (water, spoor, weg) en het versterken van

landschapsecologische zones. Bovendien is de regio Nijmegen voor de economische agenda van Brabant van belang voor de sectoren food en pharma. De corridorstudie uit 2008 moet herijkt worden op basis van de Voorkeursbeslissing PHS, verstedelijking Oostvleugel Waalboss, HOV Noordoost-Brabant, afspraken over verstedelijking in de stadsregio Arnhem-Nijmegen en de mogelijke HSL-shuttle verbinding Breda – Arnhem. Mogelijk dat in dit verband ook de verbreding van de spoorbrug bij Ravenstein aan de orde komt voor de periode na 2025. Dan kan ook het aantal sprinters tussen Nijmegen en 's-Hertogenbosch opgevoerd worden.

Nader onderzoek naar de Maaslijn is nodig om ook op termijn de kwaliteit zowel qua bediening als wat betreft de sociale veiligheid te kunnen borgen. Het gaat om 2-sporigheid en elektrificering. Daarbij moet rekening worden gehouden met het regionale openbaar vervoernetwerk en eventuele uitbreiding van aantal stations. Aan de hand van enkele quick wins kan mogelijk op korte termijn ook al een vergroting van de capaciteit bereikt worden.

De **stations** zoals in het programma OV-netwerk BrabantStad zijn opgenomen moeten verder onderzocht worden in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden, het creëren van knooppunten en de inpassing in de dienstregelingen van het personen- en goederenvervoer. De status van de betreffende stations (IC of sprinterstation) hangt daar nadrukkelijk mee samen. De uitwerking van de al genoemde ontwikkelopgave “Versterkt Stedelijk Netwerk” zal op dit vlak verder invulling kunnen geven.

Zodra de kansen zich voordoen, moeten de stations voortvarend gerealiseerd worden. Daarvoor is het van belang dat er duidelijkheid komt over de rollen van de vele partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling en realisatie van een nieuw station. In de nieuwe vervoers- en beheersconcessie van het spoornetwerk zouden bijvoorbeeld heldere en op elkaar afgestemde afspraken over taken en verantwoordelijkheden moeten worden opgenomen. De provincie en gemeenten moeten nadrukkelijk een positie krijgen waarin zij de regionale belangen optimaal kunnen behartigen.

## 4.2. Goederenvervoer

De ambities met betrekking tot het goederenvervoer per spoor zijn in paragraaf 3.2 op hoofdlijn verdeeld over drie aandachtsvelden: de realisatie van de Goederenruit Zuid-Nederland, het beter benutten van het spoornetwerk en de multimodale ontsluiting van bedrijventerreinen. Om invulling te geven aan deze ambities, moeten diverse activiteiten opgepakt worden. In deze paragraaf wordt daar nader op ingegaan.

### Activiteiten gericht op goederenvervoer

#### DEDICATED GOEDERENVERBINDINGEN ZUID-NEDERLAND

- Uitwerken en realiseren van de zuidwest boog bij Meteren (PHS), beginnend met een MER-procedure voor het deel Meteren – Boxtel
- Met prioriteit verrichten van onderzoeken en procedures gericht op toekomstige gefaseerde realisatie van de RoBellijn, waarvan de realisatie van de VEZA-boog de eerste stap kan zijn.
- Structureel agenderen van de dedicated goederenverbindingen voor Zuid-Nederland.

#### EFFECTIEVE BENUTTING

- Ondersteunen van het belang van de zuidelijke aansluiting van het Chemelotterrein Sittard-Geleen en VEZA (als eerste fase van RoBel).
- Onderzoek naar mogelijkheden en consequenties van volledige (2-richtingen) aansluiting van bestaande stamlijnen op het hoofdnet.
- Studie naar een voor Noord-Brabant optimale locatie van spooreplacements (met 2-richtingen rangeermogelijkheden voor goederenvervoer)
- Versterken van de samenwerking tussen partners in de logistieke keten om te komen tot optimale benutting van goederentreinen en rijden met maximale treinlengte.
- Realisatie Rail Service Centrum Moerdijk, in samenwerking met spoorbediening Oosterhout/Weststad.
- Verzekeren van Brabantse betrokkenheid bij uitvoering Beleidskader spoorgoederenknooppunten

#### MULTIMODALE ONTSLUITING BEDRIJVENTERREINEN

- Uitvoeren van een Quick scan naar trimodale mogelijkheden bestaande terminals.
- Regionale afstemming over mogelijke reactivering spoorlijn Veghel – Boxtel (Duits Lijntje).
- In regionaal verband afspraken maken over ruimte reserveringen voor bedrijven met 'spoorpotentie' op daarvoor geschikte bedrijventerreinen rond knooppunten.

De Goederenruit Zuid-Nederland wordt al sinds lange tijd in diverse nota's genoemd. Zolang deze nog niet volledige gerealiseerd is, moet deze ruit op de diverse agenda's gehandhaafd blijven.

Een dedicated verbinding aan de westkant, in de vorm van de RoBellijn, moet met prioriteit nader onderzocht worden. Naar aanleiding van de MIRT-verkenning Antwerpen Rotterdam (MIRT-VAR), de afspraken hierover in de MIRT Gebiedsagenda Brabant alsmede de moties in de Tweede Kamer over PHS, kan een dergelijk onderzoek opgepakt worden. Nieuwe inzichten en vervoersprognoses zoals exponentiële internationale groei containerhandel, modalshift verplichtingen 2e Maasvlakte, robuuste achterlandverbindingen, VAL/VAS<sup>3</sup> activiteiten in West-Brabant als nationale topregio in logistiek en maintenance, etc.... zou deze discussie gevoerd moeten worden. Dit heeft tot doel een versnelde besluitvorming te bewerkstelligen betreffende een aparte MIRT-verkenning voor een dergelijke dedicated verbinding als westflank van de Goederenruit Zuid-Nederland.

<sup>3</sup> Value Added Logistics/Value Added Services

Voor de Maaslijn is een dergelijke studie op korte termijn niet te verwachten. In het kader van PHS is een onderzoek uitgevoerd naar een zuidtak van de Betuweroute. Dat heeft nog geen aanleiding gegeven voor verdere inzet op dit traject. Prioriteit bij de Maaslijn ligt voornamelijk op het dubbelsporig maken en elektrificeren, vooral vanwege het personenvervoer op deze lijn.

Over de IJzeren Rijn moeten afspraken gemaakt worden met België, Duitsland en Limburg en is besluitvorming nodig over de passages bij met name Weert en Roermond.

**Een betere benutting van het spoornetwerk** door het goederenvervoer is mogelijk met diverse maatregelen. De maatregelen variëren van infrastructurele aanpassingen tot onderzoeken en studies en te maken afspraken tussen partijen in de spoorketen.

Infrastructurele maatregelen zijn niet altijd in Noord-Brabant gelegen, maar zijn wel van belang voor de doorgaande goederenstromen die door Noord-Brabant worden afgewikkeld. Een zuidaansluiting van het Chemelotterrein in Limburg en de realisatie van de verbinding tussen Zeeland en Antwerpen (VEZA, als eerste fase van de Robellijn) zijn voorbeelden van infrastructurele aanpassingen die volop steun verdienen. Daarmee kunnen bewegingen voorkomen worden die nu het Brabantse spoornetwerk belasten en die beter afgewikkeld kunnen worden over routes waar minder overlast veroorzaakt wordt. Vanuit het zelfde principe zijn mogelijk ook binnen Noord-Brabant beperkte aansluitingen van goederenlijnen aanwezig. Bijvoorbeeld qua aansluitrichting, waardoor tweerichtingen gebruik alleen mogelijke is met extra ‘kop maken’. Inventarisatie van dergelijke knelpunten met bijbehorende mogelijke oplossingen en consequenties, is nodig om ook binnen Noord-Brabant een betere en efficiëntere benutting te kunnen behalen.

Vermindering van de belasting van het Brabantse spoornetwerk (Brabantroute) is ook mogelijk met goed gelokaliseerde spooreplacements. Dit is met name van belang voor het samenstellen van lange goederentreinen, het kunnen bundelen van goederenstromen en het creëren van rechtstreekse verbindingen met het buitenland. Nader onderzoek is nodig naar een optimalisatie voor Noord-Brabant met daarbij te betrekken de spoorterminals in Noord-Brabant die vanuit de markt ontwikkeld zijn/worden, Kijfhoek bij Rotterdam en de railontwikkelingen in Venlo.

Ook het versterken van de samenwerking tussen de logistieke partners is van groot belang om de mogelijkheden van spoorvervoer optimaal te kunnen benutten. Met de gefaseerde ontwikkeling van het Rail Service Center Moerdijk ontstaan bijvoorbeeld mogelijkheden om de op het Oosterhoutse bedrijventerrein Weststad ontbrekende emplacementsfunctie in Moerdijk in te vullen zodat de daar gevestigde bedrijven ook van spoorvervoer gebruik kunnen maken. Zodra er voldoende vervoersvolume is kan mogelijk een verdere start gemaakt worden.

In augustus 2010 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat het Beleidskader Spoorgoederenknooppunten uitgebracht. Eén van de daaruit voortkomende acties is een “Innovatieregeling spoorgoederenknooppunten ter verlaging van organisatorische, logistieke en fysieke drempels.” Medio 2012 moet het beleidskader afgerond zijn en de uitwerking opgepakt worden. Het is voor Noord-Brabant van belang om bij deze uitvoering betrokken te zijn.

Ten aanzien van de **Multimodale ontsluiting van bedrijventerreinen** is in paragraaf 3.2 aangegeven dat er een dekkend net zou moeten zijn/komen van per spoor ontsloten bovenregionale bedrijventerreinen, afgestemd op het netwerk van weg- en waterterminals. Initiatieven vanuit de markt om nieuwe spooransluitingen te realiseren, dan wel bestaande spoorverbindingen te reactiveren (zoals bijvoorbeeld met het Duits Lijntje tussen Boxtel en Veghel) sluiten hierop aan. Dergelijke initiatieven zullen onder andere beoordeeld moeten worden op de consequentie ten aanzien van de belasting van het spoornetwerk en moeten in regionaal verband besproken worden. Een quick scan moet uitgevoerd worden naar de mogelijkheden om bestaande spoor- resp. weg- of waterterminals in Noord-Brabant trimodaal te ontsluiten. De rol van de terminal in het netwerk van Inlandterminals en –hubs is daarbij van belang. Een studie daarnaar wordt medio 2012 afgerond.

Op de bedrijventerreinen die per spoor bereikbaar zijn, moeten vooral bedrijven gevestigd worden die van het spoor gebruik kunnen maken. In de Structuurvisie RO is daarom opgenomen dat de provincie de ruimte rond dit soort knooppunten vooral wil reserveren voor bedrijven die daarvan afhankelijk zijn. Afspraken hierover moeten met gemeenten in regionaal verband gemaakt worden. Het kader daarvoor zijn de Regionale Ruimtelijke Overleggen (RRO's).

### **4.3. Leefbaarheid en Veiligheid**

De activiteiten die aansluiten bij de ambities over leefbaarheid en veiligheid, hebben betrekking op de aspecten trillingen, geluidhinder, barrièrewerking, externe veiligheid, groepsrisico en sociale veiligheid. Een aantal activiteiten is voor meerdere aspecten van belang. Ambities en activiteiten op de andere onderdelen van de spoorinzet zoals frequentieverhogingen of herroteringen, zullen altijd binnen de wettelijke/juridische kaders moeten blijven die opgesteld zijn vanuit de leefbaarheid en veiligheidsbelangen. Zo nodig zullen aanvullende maatregelen van operationele (of mitigerende) aard genomen moeten worden.

#### **Activiteiten gericht op Leefbaarheid en Veiligheid**

##### ALGEMEEN

- Goed georganiseerde coördinatie en kennisoverdracht tussen rijk en gemeenten (b.v. ten aanzien van nieuwe geluidswetgeving, beleidskader trillingen, overwegenproblematiek en Basisnet Spoor/externe veiligheid);
- Onderzoek naar resterende knelpunten spoorse doorsnijdingen en hoe deze aan te pakken, inclusief de financieringsmogelijkheden;

##### TRILLINGEN

- Onderzoek naar omzetten van trillingsrichtlijnen in wettelijk kader;
- Brabantse betrokkenheid bij klankbordgroep met doorvertaling naar gemeentelijk niveau;
- Realiseren van structurele maatregelen in de vorm van de Goederenruit Zuid-Nederland;
- Ontwikkelen van innovatieve maatregelen aan materieel en spoor;

##### GELUIDHINDER

- Afspraken maken met vervoerders over de inzet van stil materieel;
- Aanscherping van Europese wetgeving en vrijgave van gebruik van nieuwe stillere technieken;
- Onderzoek naar mogelijkheden om voorrang te geven aan stiller materieel bij toekenning goederenpaden;
- In regionaal verband afspraken maken tussen gemeenten over milieuvergunningen voor spooreplacements;
- Uitvoeren saneringsprogramma en monitoren via agendering in BO-MIRT;
- SWUNG-I en -II wetgevingstraject nauwlettend volgen en zonodig lobby inzetten via IPO/VNG;

##### BARRIEREWERKING

- Opstellen van landelijke criteria barrièrewerking;
- Toepassen van de door gemeenten ontwikkelde Hindermeter
- Inventariseren en prioriteren van knelpunten;
- Afstemming in regionaal verband over aanpak knelpunten;

##### EXTERNE VEILIGHEID

- Realiseren van maatregelen en routing goederenvervoer conform PHS en Basisnet Spoor;

- Afspraken maken over monitoring en handhaving vervoer gevaarlijke stoffen;
- Voortzetten onderzoek robuust netwerk lange termijn in expertgroep Basisnet;
- Voortzetten overlegstructuur Taskforce Brabantroute;
- Agendering Goederenruit Zuid-Nederland;
- Blijvend investeren in betere beveiliging van met name drukste baanvakken;
- Stimuleren dat de bestuurlijke afweging van het groepsrisico plaatsvindt aan de hand van het inzichtelijk maken van de maatschappelijke kosten en baten van de risicovolle activiteit.

#### GROEPSRISICO

- Het groepsrisico bestuurlijk afwegen aan de hand van de maatschappelijke kosten en baten van de risicovolle activiteit. Elementen voor de bestuurlijke afweging zijn:
  - effecten op de werkgelegenheid
  - effecten voor de Brabantse economie
  - kosten van voorbereiding op rampenbestrijding
  - effecten op de ruimtelijke ontwikkeling
  - effecten op het groepsrisico (toe- of afname van aantallen slachtoffers)
  - effecten voor de maatschappij (leefbaarheid)
  - effecten voor de maatschappij (persoonlijke welvaart)
  - kosten van maatregelen
- Van belang is met een brede blik naar het groepsrisico te kijken, dat kan ook betekenen gemeentegrens of provinciegrens overstijgend, of soms op nationaal niveau;
- De communicatie met de burgers is ontwerpcriterium bij de besluitvorming, hoe erg is het risico en waarom kunnen we het verantwoorden.

#### SOCIALE VEILIGHEID

- Afspraken maken in regionaal verband over Veiligheidsarrangementen.

Op deelaspecten, zoals over trillingen, geluid en overwegenproblematiek, vinden regelmatig landelijke ontwikkelingen plaats bijvoorbeeld op gebied van wet- en regelgeving of financieringsregelingen. Coördinatie en kennisoverdracht richting de Brabantse gemeenten over dergelijke ontwikkelingen moet goed georganiseerd zijn.

Onder de noemer “spoorse doorsnijdingen” zijn al eerder diverse maatregelen uitgevoerd en ook in het kader van de implementatie van PHS worden maatregelen voorbereid. Knelpunten op het gebied van geluidhinder, trillingshinder en barrièrewerking zijn aangepakt. Nader onderzoek is nodig om in beeld te krijgen wat de resterende knelpunten in Noord-Brabant zijn en hoe die zijn aan te pakken. Aandachtspunt daarbij vormt ook de financieringsmogelijkheden. Realisatie is vaak een knelpunt vanwege de hoge kosten en de financiële draagkracht van partijen.

Koppeling met projecten en planontwikkeling in de directe omgeving, mede ook gericht op beperken van cumulatie van effecten, biedt daarvoor mogelijk nieuwe kansen. De gemeente Vught heeft bijvoorbeeld een visie opgesteld gericht op een integrale planontwikkeling voor de aanpak van weg, spoor en verbinden met buitengebied. Ook de minister heeft aangegeven bereid te zijn de mogelijkheden te onderzoeken om financieringsproblemen aan te pakken. Onderzocht moet daarom worden, hoe vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid, regionale samenwerkingsverbanden, spoorpartijen en marktpartijen met elkaar oplossingen tot stand kunnen brengen, wellicht via een in te stellen financieringsfonds of een derde tranche spoorse doorsnijdingen. Ook de ervaring die in het kader van de ETMET-proef wordt opgedaan op de corridor Geldermalsen – Eindhoven en de verdere uitwerking en oplossingsrichtingen van de PHS-maatregelen, moeten hierbij betrokken worden.

Met betrekking tot trillingen wordt landelijk onderzocht of huidige richtlijnen omgezet kunnen worden in een wettelijke kader, gericht op toepasbaarheid voor bestaande situaties. Consequenties van het

wettelijk kader, bijvoorbeeld ten aanzien van de mogelijkheden voor het treffen van maatregelen, vormen een belangrijk aandachtspunt daarbij. Partners in Noord-Brabant moeten bij deze ontwikkeling betrokken blijven via een door het voormalige ministerie van VROM ingestelde klankbordgroep. Doorvertaling van het Rijkskader naar het gemeentelijk niveau is nodig. Naast wettelijke kaders en richtlijnen zijn structurele maatregelen op lange termijn nodig, zoals de realisatie van de Goederenruit Zuid-Nederland. Daarnaast moet ook ingezet worden op het ontwikkelen van innovatieve maatregelen aan treinmaterieel en de spoorinfrastructuur.

De activiteiten gericht op het verminderen van de **geluidhinder** zijn te verdelen naar de aanpak van het treinmaterieel en naar de sanering van knelpunten. Bronmaatregelen (stiller materieel) hebben uiteraard de voorkeur, vanwege de effectiviteit voor alle knelpuntlocaties. Ten aanzien van sanering gaat de voorkeur uit naar raildempers boven barrièreverhogende maatregelen zoals geluidschermen. Wat betreft het treinmaterieel gaat het om het inzetten van stillere treinen. Daarover moeten afspraken gemaakt worden met vervoerders. Op Europees niveau moet de wetgeving hierop aangescherpt worden en moet vrijgave verleend worden voor het gebruik van nieuwe stillere technieken en materialen. Wellicht kunnen met (financiële) regelingen marktpartijen gestimuleerd worden om de nieuwe systemen ook daadwerkelijk in te zetten. Op nationaal niveau moeten de mogelijkheden onderzocht worden om, zo nodig via wettelijke verankering, bij de toekenning van goederenpaden voorrang te kunnen geven aan stiller materieel. In regionaal verband is het belangrijk dat gemeenten afspraken maken over het stellen van eisen in de milieuvergunningen voor het gebruik van spooreplacements.

Het bestaande saneringsprogramma, gericht op 2020, moet voortvarend door ProRail worden uitgevoerd. Om als regio daarover een vinger aan de pols te kunnen houden, moet de voortgang van de uitvoering jaarlijks in het BO-MIRT geagendeerd worden. Nieuwe wetgeving over geluidhinder m.b.t. spoor is opgenomen in de in voorbereiding zijnde SWUNG-I en -II wetgevingstrajecten rijksinfrastructuur. Daarin worden geluidproductieplafonds geïntroduceerd waarmee een grens wordt gesteld aan de groei van het treinverkeer tenzij het stiller gemaakt wordt. Gelet op de mogelijke consequenties van SWUNG-I en -II voor spoorgebruik en ruimtelijke ontwikkelingen rondom spoor, is het van belang om vanuit Noord-Brabant dit wetgevingstraject nauwlettend te blijven volgen en waar mogelijk en/of gewenst te beïnvloeden. Bijvoorkeur gebeurt dat via gezamenlijke lobbyinspanningen met bijvoorbeeld IPO en/of VNG.

Landelijke criteria of een normenkader voor het beoordelen van de **barrièrewerking** van spoorwegen ontbreken. Vanuit Brabantse gemeenten is een hindermeter ontwikkeld (afwegingsinstrument om overweglocaties te kunnen beoordelen) en is ervaring opgedaan met de proef “Elke Tien Minuten Een Trein” (ETMET). Doorvertaling van deze ideeën en ervaringen in criteria moet door het Rijk opgepakt worden, samen met kennisinstellingen, gemeenten en ProRail.

Op basis van de criteria kan vervolgens een inventarisatie en prioritering plaats vinden van knelpunten. In regionaal verband moeten afspraken worden gemaakt over de aanpak van te constateren knelpunten.

Veiligheid op en rond spoor heeft twee hoofdelementen: **externe veiligheid** en **sociale veiligheid**. De **externe veiligheid** en in het bijzonder het **groepsrisico** op en rond het spoor heeft betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor Noord-Brabant is het van belang dat de afspraken gemaakt in het kader van Basisnet spoor tot uitvoering komen. Daarbij hoort ook dat afspraken gemaakt moeten worden over monitoring en handhaving. Ook moet onderzoek voortgezet worden in de landelijke Expertgroep Basisnet gericht op een robuust netwerk met groeipotentie na 2020. Voor de zeer lange termijn moet daarbij ook de Goederenruit Zuid-Nederland de situatie in Noord-Brabant verlichten. Door in Europees verband lobbywerk te verrichten kan wellicht wet- en regelgeving tot stand komen



over generieke maatregelen voor intrinsieke veiligheid zoals bijvoorbeeld het BLEVE-vrij rijden en veiligheidsvoorzieningen die voorkomen dat treinen (met een lage snelheid) door een rood sein kunnen rijden. Mede door de lobby-inzet van de Taksforce Brabantroute zijn in Nederland met het bedrijfsleven en de Rijksoverheid al afspraken gemaakt over het BLEVE-vrij rijden en over blokrijden. Ook worden door het Rijk vele extra ATBvv's gerealiseerd evenals extra blusvoorzieningen. Hoewel het een gegeven is dat Nederland één van de veiligste landen is voor het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen, zijn binnen het Basisnet Spoor vanwege de toenemende frequenties afspraken gemaakt om te voorkomen dat risico's maatschappelijk te aanvaarden, grenzen overschrijden. Er zal in overleg met direct betrokken gemeenten in (innovatieve) maatregelen geïnvesteerd moeten blijven worden om de veiligheid op vooral de drukste baanvakken te beheersen.

Belangrijk aandachtspunt is dat bij de bestuurlijke verantwoording van het **groepsrisico**, het berekende groepsrisico moet worden vergeleken met de zogenaamde oriënterende waarde. Hierbij is de oriënterende waarde voor de bestuurlijke afweging het vertrekpunt voor de dialoog over economie en maatschappij en niet het eindpunt. Het maatschappelijke belang vergt dat bij de besluitvorming over het groepsrisico kosten en baten van de verschillende opties worden afgewogen. Als de maatschappelijke baten van een risicovolle activiteit hoog zijn, kunnen de bijbehorende risico's eerder worden geaccepteerd dan wanneer die gering zijn. Omdat besturen een publieke zaak is zullen de afwegingen met de samenleving gedeeld moeten worden. Goede voorbeelden laten zien dat het mogelijk is tot besluiten te komen die redelijk zijn en die door de samenleving gedragen worden.

Het vergroten en op langere termijn borgen van de **sociale veiligheid** is mogelijk door tussen gemeenten in regionaal verband, samen met vervoerders, politie, KLPD en openbaar ministerie zogenoemde veiligheidsarrangementen op te stellen. Daar hoort een uitvoeringsprogramma met integraal pakket van maatregelen bij gericht op het beheer en inrichting van de openbare ruimte, het voertuig en de stations, het toezicht, de handhaving het bevorderen van de sociale cohesie en een goede communicatie. Tevens moet er ook aandacht zijn voor een sociaal veilig voor- en natransport in de vorm van bijvoorbeeld veilig parkeren, veilige fietsenstallingen en sociaal veilige looproutes.

#### **4.4. Aanpak van de spoorinfrastructuur**

In de voorafgaande paragrafen wordt een groot aantal activiteiten genoemd. Dat varieert van infrastructurele aanpassingen en aanpassingen aan dienstregelingen tot aanpassingen aan wet- en regelgeving. Veelal zijn nadere onderzoeken en overleg nodig. Maar ook bestaande projecten gericht op de aanpassing aan de infrastructuur, zoals bijvoorbeeld het PHS-programma, moeten voortvarend doorgezet worden. Om de ambities t.a.v. de dienstregelingen en verbetering van omgevingsknelpunten haalbaar te maken, is op verschillende plekken aanpassing van de infrastructuur nodig. Het gaat om de volgende knelpunten die verder onderzocht moeten worden en in voorgaande paragrafen aan de orde zijn geweest.

1. Grensoverschrijdende spoorcapaciteit, m.n. tussen Venlo en Dülken in Duitsland
2. Spoorlijn Breda – Utrecht
3. Verdubbeling enkelsporige brug Ravenstein (op de lijn 's-Hertogenbosch – Nijmegen)
4. 4<sup>e</sup> spoor Breda – Tilburg
5. Spoorverdubbeling en elektrificering Maaslijn
6. Diverse nieuwe/te verplaatsen stations
7. Robellijn
8. reactivering stamlijnen
9. spoorse doorsnijdingen (kan overal op het spoornetwerk aan de orde zijn)

## **Bijlagen**

## **B1. Beleidskaders m.b.t. Spoor**

### ***B1.1 Agenda van Brabant***

De provincie Noord-Brabant heeft in 2010 een nieuw profiel van de provincie (invulling taken en rollen) geformuleerd, op basis van een agenda voor de toekomst: de ‘Agenda van Brabant’. Deze dient als leidraad voor zowel de noodzakelijke ombuigingen als de beoogde, duurzame investeringen in de toekomst van Brabant. Het nieuwe profiel brengt focus aan in het provinciale takenpakket. De provincie concentreert zich voortaan op het ruimtelijk-economisch domein. Dat doet ze vanuit een integraal perspectief en met open oog voor ontwikkelingen op andere domeinen. Daarin schuilt de provinciale kracht als modern middenbestuur.

De Brabantse ambitie, zoals verwoord in de ‘Agenda van Brabant’ is *“om tot de Europese top van (industriële) kennis- en innovatieregio’s te behoren. Zo kunnen we welvaart en welzijn in Brabant duurzaam garanderen en een duurzame regionale ontwikkeling stimuleren.”*

De agenda voor de provincie concentreert zich op het vestigings- en leefklimaat van Brabant, vanuit het streven naar een complete kennis- en innovatieregio. In het kader van de kerntaken concentreert de provincie zich op het ruimtelijk-economisch domein. Gericht wordt op een beperkt aantal ambities en opgaven. Bereikbaarheid van de regio is één van de provinciale kerntaken. De provincie is verantwoordelijk voor een samenhangend efficiënt en robuust verkeers- en vervoerssysteem met aandacht voor weg, water, spoor en (H)OV.

Het gaat onder meer om een goede kwaliteit van de (inter)nationale bereikbaarheid, slimme verbindingen tussen de belangrijkste kennisclusters, de Brabantse bedrijven (maakindustrie) en een schoon, gezond en vooral aantrekkelijk leefklimaat (o.a. landschap, topsportvoorzieningen, enzovoorts). Het spoor draagt als backbone van het OV-systeem bij aan de doelstellingen van de Agenda van Brabant.

### ***B1.2 Het Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan (PVVP)***

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), dat in 2006 is vastgesteld, is het beleid beschreven op het gebied van verkeer en vervoer. Het PVVP gaat uit van de ‘van deur tot deur’ benadering, met de integrale mobiliteitsbehoefte van bevolking en bedrijven als uitgangspunt. Gestreefd wordt naar mobiliteit die past bij de verschillende gebieden. Het doel en de ambitie is het streven naar duurzame bereikbaarheid. Een goede bereikbaarheid van de Brabantse steden en bedrijventerreinen is van groot belang voor een vitale economie. Binnen duurzame bereikbaarheid wordt een balans gezocht tussen de pijlers economie, sociaal-culturele waarden en ecologie. Goede afstemming is nodig tussen de bij deze pijlers horende beleidsvelden (ruimtelijke ordening, economie, milieu, sociaal, cultureel en mobiliteit) en de verschillende schaalniveaus (internationaal, Noord-Brabant en regionaal). Voor het personenvervoer per spoor wordt in het PVVP ingezet op een integraal ov-systeem bestaande uit spoorverbindingen en overige (H)OV-systemen. Daarbij als inzet het bieden van deur tot deur vervoer. Dit wordt verder uitgewerkt in OV-netwerk BrabantStad (zie ook paragraaf 2.6) en voor goederenvervoer per spoor in het streven naar de Goederenruit Zuid-Nederland.

### **B1.3 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening**

De provincie geeft in de Structuurvisie RO de hoofdlijnen weer van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt.

De visie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de Agenda van Brabant.

Daarnaast ondersteunt de structuurvisie het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch-, mobiliteits-, sociaal-, cultureel-, milieu- en natuurbeleid.

In de Structuurvisie R.O. staan beschreven de beleidsdoelstellingen en de relevante projecten/thema's m.b.t. spoor: Spoorwegen (verbindingen), (inter)nationaal spoor, Goederenruit Zuid-Nederland en OV-netwerk BrabantStad (HOV-assen en OV-knooppunten zoals centrale stations en stadsrandstations). Ook is aangegeven hoe de provincie dat wil bereiken: middels overleg en bestuurlijke afspraken.

Het gedachtegoed uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2006) is in de Structuurvisie ruimtelijke ordening opgenomen en verwerkt. In de Structuurvisie zijn alleen de ruimtelijk relevante hoofdlijnen uit deze andere strategische plannen opgenomen.

Wat betreft Infrastructuur staan in de SVRO 2 uitgangspunten centraal:

1. Betere verknoping van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen
2. Bevorderen bereikbaarheid.

Een goede koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur, technische maatregelen en het optimaal benutten van bestaande infrastructuur is nodig om nieuwe doorsnijdingen door uitbreidingen van wegen, spoor en vaarwegen te voorkomen. Dit vanuit het oogpunt van leefbaarheid en ruimtelijke inpassing.

Specifiek voor spoor wil de provincie het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk over speciaal daarvoor geschikt gemaakte spoorinfrastructuur laten plaatsvinden ('goederenruit'), op afstand van bevolkingsconcentraties.

In de SVRO is de opgave geformuleerd om de (inter)nationale concurrentiepositie van de Brabantse steden te versterken door economische kerngebieden, waaronder hoogstedelijke zones, stedelijke knooppunten, goederenknooppunten te ontwikkelen. Onderdeel daarvan is het duurzaam bereikbaar maken van die economische kerngebieden door ontwikkeling van multimodale vervoersoplossingen voor personen- en goederenvervoer. De ambitie is om Brabant aan te sluiten op het internationale netwerk van hogesnelheidstreinen naar Vlaamse Ruit (via Breda) en naar Ruhrgebied (via Eindhoven). Daarnaast wil de provincie de bereikbaarheid per spoor verbeteren.

Een multimodale ontsluiting (waaronder spooraansluiting) van werklocaties wordt een toenemende afwegingsfactor vanwege de te verwachte groei van het goederenvervoer. Het 'reserveren van werklocaties waarbij een multimodale ontsluiting wordt nagestreefd' is daarom een aspect dat vanuit provinciaal belang op de Regionale Agenda's Werken van de Regionaal Ruimtelijke Overleggen wordt gezet. In de Regionaal Ruimtelijke Overleggen maken gemeenten afspraken over de kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkeling van werklocaties.

## **B1.4 Gebiedsagenda Brabant**

De Gebiedsagenda Brabant beschrijft de gedeelde visie, ambities, integrale ruimtelijke opgaven en potentiële projecten van Rijk en/of regio op het gebied van verstedelijking, mobiliteit, duurzaamheid, water, natuur en landschap in Noord-Brabant voor de middellange termijn (tot circa 2030). Ook wordt aangegeven waar ambities van Rijk en regionale partners elkaar raken en waar ze uiteen lopen. Bereikbaarheid is in de Gebiedsagenda Brabant een belangrijk thema.

De Gebiedsagenda heeft geen formele status en bevat geen nieuw beleid, maar is een doorvertaling van het nationale en regionale ruimtelijke beleid. Het is een 'levend' document, dat periodiek wordt geactualiseerd. De Gebiedsagenda is bedoeld om, op basis van gedeelde integrale gebiedsopgaven, de samenwerking tussen de partners te structureren en de ruimtelijke investeringen goed op elkaar af te stemmen.

Wat betreft de (inter)nationale bereikbaarheid gaat het in de Gebiedsagenda Brabant om robuuste verbindingen binnen Noord-Brabant en met de Randstad, Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied. Maar ook de verbindingen binnen en tussen de stedelijke regio's in Noord-Brabant zijn van groot belang voor de economische vitaliteit van Noord-Brabant. Een kwaliteitsimpuls in het openbaar vervoer en verbeteringen in de weg- en spoorinfrastructuur zijn noodzakelijk om de bereikbaarheid (intern en extern) van Noord-Brabant zelf, maar ook van de Randstad met haar achterland te borgen. Geïnvesteerd dient te worden in de robuustheid van het spoornetwerk. Daarbij moet aansluiting worden gezocht bij de verbindingen in het Trans-Europese Netwerk voor Transport (TEN-T) en de 'kortsluitingen' daartussen binnen Noord-Brabant. De aansluiting van Noord-Brabant op het Europese netwerk van hogesnelheidstreinen is van groot belang voor de economische ontwikkeling en de concurrentiepositie van de regio.

In de Gebiedsagenda wordt geconstateerd dat het OV-Netwerk BrabantStad (zie ook paragraaf 2.6) één van de Brabantbrede opgaven is op het gebied van bereikbaarheid. Het gaat onder meer om de verdere ontwikkeling van dat programma met onder andere onderdelen gericht op het spoornetwerk en op knooppuntontwikkeling rondom spoor in combinatie met een HOV-netwerk. Ook het realiseren van nieuwe stadsrandstations of voorstadshaltes langs het bestaande spoornetwerk vergt verdere studies evenals het (onderling) verbinden van stadsrandontwikkelingen die juist (nog) niet gekoppeld zijn aan bestaand spoor. Een zorgvuldige positionering van ruimtelijke ontwikkelingen kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid tussen stad en regio en binnen de steden en daarmee ook aan de leefbaarheid. Het draagt bij aan het creëren van voldoende vraag om spoorvoorzieningen haalbaar te maken.

Naast deze personenvervoer elementen wordt in de Gebiedsagenda Brabant met betrekking tot goederenvervoer geconstateerd dat het geleiden/verdelen van het goederenvervoer over modaliteiten een belangrijke opgave is, zodanig dat de (binnenstedelijke) veiligheid wordt geborgd en er meer ruimte ontstaat voor personenvervoer op het spoor en de (her)ontwikkeling van (binnen)steden en spoorzones. Een slim, Brabantbreed, stelsel van multimodale knooppunten en goederenterminals kan multimodaliteit stimuleren en onnodige mobiliteit voorkomen (zie ook paragraaf 2.3).

## ***B1.5 Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en Basisnet spoor***

Het Rijk heeft haar ambities met het spoorvervoer in Nederland, zowel voor de korte als middellange termijn vastgelegd in de ministeriële beleidsbrief van 19 november 2007. Doel is om te komen tot hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Hiervoor is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) ingesteld. Het Kabinet wil PHS uiterlijk in 2020 gerealiseerd hebben. Aan dit doel wordt invulling gegeven door middel van de volgende vier speerpunten:

1. Hoogfrequent personenvervoer per spoor op de drukste trajecten in de brede Randstad.
2. Samenhangende regionale OV-systemen waarvan het spoorvervoer – met name de ‘Sprinter’-de ‘backbone’ vormt, met goede aansluitingen in de keten op het vervoer per bus, tram en metro.
3. Kwaliteit reistijden naar de landsdelen.
4. Toekomstvaste routestrategie spoorgoederenvervoer.

De planstudies die in het kader van PHS zijn uitgevoerd hebben geleid tot een door het Kabinet genomen voorkeursbesluit. De Tweede Kamer heeft dit in november 2010 onderschreven. Het PHS-besluit concentreert zich voor Noord-Brabant op de volgende elementen:

- 6 intercity’s per uur op de verbinding Eindhoven – Amsterdam
- 4 intercity’s per uur op de verbinding Eindhoven – Breda – Rotterdam/Den Haag
- verplaatsing van goederenpaden van de “Brabantroute” voor wat betreft het trajectdeel Breda – Tilburg – Eindhoven naar de Betuweroute en het traject Meteren – Den Bosch – Eindhoven.

Een bijzonder probleem vormt de externe veiligheid: het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor vraagt om een zorgvuldige inpassing van ruimtelijke bestemmingen in de nabijheid van het spoor. De Provincie heeft daarom namens de regio de minister gemeld dat herrouteren van vervoer gevaarlijke stoffen niet op andere trajecten tot nieuwe knelpunten mag leiden.

Er vindt veel vervoer van goederen plaats via andere trajecten dan de Betuweroute (o.a. via de Brabantse stedenrij). Rijk en regio zijn van mening dat vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk via de Betuweroute moet plaatsvinden vanwege het gunstige effect op externe veiligheid.

De contouren externe veiligheid bepalen nu in sterke mate de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de Brabantse binnensteden. Met het PHS-besluit wordt de spoorinfrastructuur aangepast zodat aan een routing via de Betuweroute verder invulling gegeven kan worden. Daarnaast is Basisnet Spoor vastgesteld met daarin de risicocontouren rond de spoorlijnen.

## ***B1.6 NetwerkProgramma en OV-Netwerk BrabantStad***

Eén van de speerpunten van BrabantStad is het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische kerngebieden. Dat is immers een absolute voorwaarde om de vele economische kansen te benutten.

De bereikbaarheid van BrabantStad staat echter onder druk, dat bleek uit de Netwerkanalyse uit 2006. Het personen- en goederenvervoer neemt tot 2020 flink toe, vooral in stedelijke gebieden. Als deze toename niet in goede banen wordt geleid, heeft dat gevolgen voor de economische ontwikkeling. Het verbeteren van de in- en externe bereikbaarheid is dan ook één van de speerpunten van BrabantStad. Daarom is het Netwerkprogramma BrabantStad opgesteld, met een inzet op een mix van modaliteiten. Afhankelijk van de problematiek en effectiviteit van maatregelen in specifieke situaties wordt ingezet op slimme combinaties van ruimtelijke ordening, prijsbeleid,

mobilitéitsmanagement, openbaar vervoer, benutten of reconstructie van bestaande infrastructuur, bouwen van nieuwe infrastructuur en multimodaal goederenvervoer.

Eén van de deelprogramma's binnen het Netwerkprogramma BrabantStad is OV-Netwerk BrabantStad. Dit deelprogramma richt zich op het realiseren van een samenhangend openbaar vervoersysteem in BrabantStad. Er zijn drie speerpunten: spoor, Hoogwaardig Openbaar Vervoer/doorstroommassen en knooppunten (stationszones, voorstadhalten). Aan de basis ligt een verkenning uit 2003. De uitvoering van de maatregelen strekt zich uit over de periode 2004 tot 2020. Naast OV-Netwerk BrabantStad is BrabantStad van mening dat goederenvervoer per spoor en vooral het vervoer van gevaarlijke stoffen over de goederenruit om Noord-Brabant heen moet plaatsvinden, over routes die daarvoor specifiek ingericht moeten worden, zoals bijvoorbeeld via de Betuweroute, IJzeren Rijn en nieuwe verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen (RoBel-lijn).

### ***B1.7 Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer***

De Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer (BSVG), in 2008 door Provinciale Staten vastgesteld, heeft als doel een evenwicht te realiseren tussen het verbeteren van de bereikbaarheid van Brabantse economische kerngebieden enerzijds en de randvoorwaarden van ruimte, leefbaarheid en milieu anderzijds. Streefbeeld is dat Noord-Brabant zich versterkt als topregio voor duurzaam goederenvervoer. Eén van de speerpunten uit de BSVG is het versterken van overslagpunten en multimodaliteit waarbij concreet ook de Goederenruit Zuid-Nederland genoemd wordt. Dat netwerk draagt overigens ook bij aan het verminderen van de milieudruk (lucht/geluid) en het vergroten van de veiligheid. Projecten met betrekking tot goederenvervoer per spoor zijn in de uitvoeringsagenda van de BSVG opgenomen in de actielijn 'Maximale multimodaliteit en bedrijventerreinen bereikbaar'. Opgenomen activiteiten/projecten zijn bijvoorbeeld het reactiveren van stamlijnen naar bedrijventerreinen en het stimuleren/uitbreiden van spoorvervoer in en door Noord-Brabant.

## B2. Overzicht stations in Noord-Brabant

Bestaande stations in Noord-Brabant

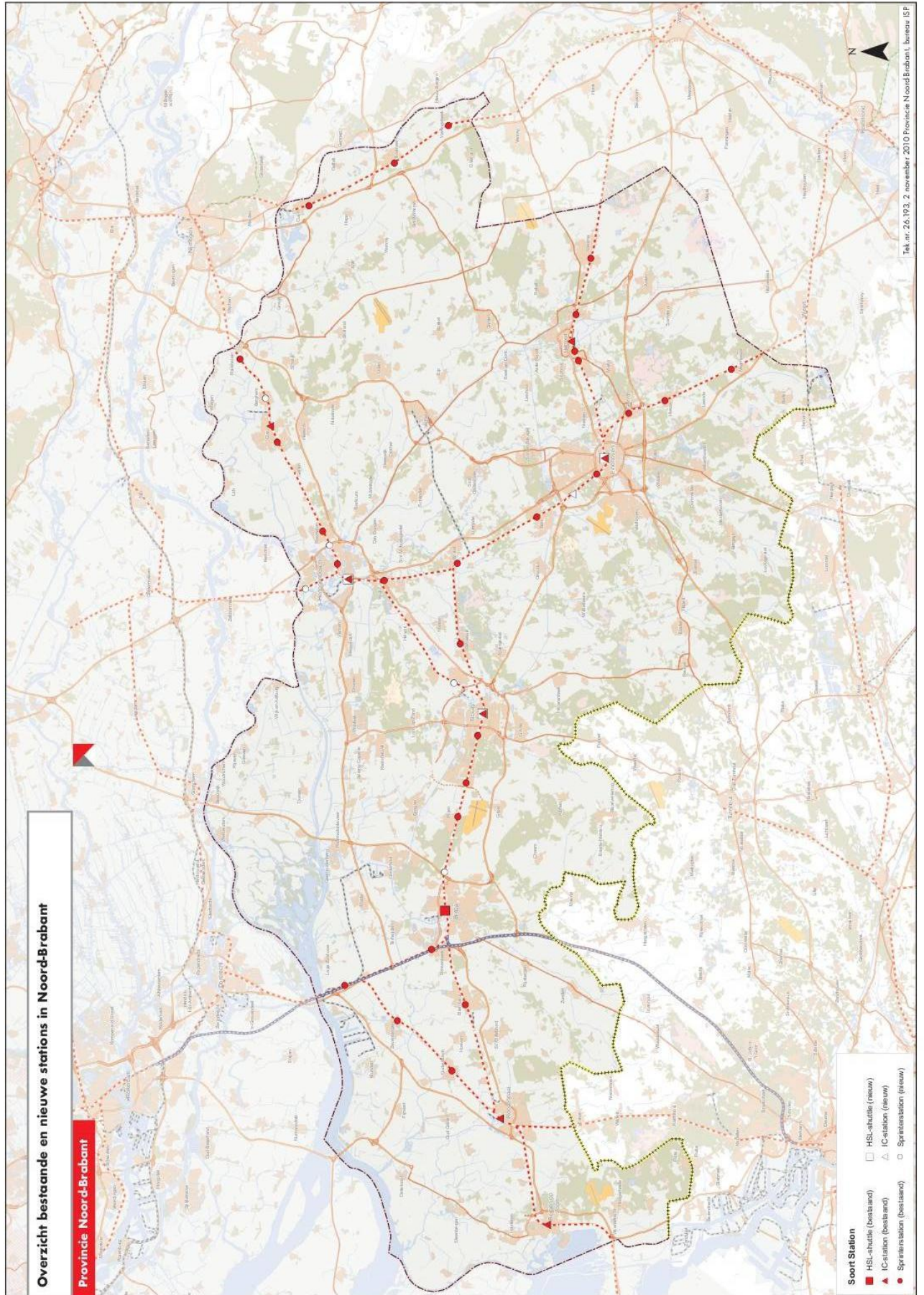
HSL-shuttle stations (stopt ook IC en sprinter)	IC-stations (stopt ook sprinter)	Sprinterstations
Breda	Bergen op Zoom	Oudenbosch
	Roosendaal	Zevenbergen
	Tilburg	Lage Zwaluwe
	's-Hertogenbosch	Breda-Prinsenbeek
	Oss	Ettten-Leur (stopt ook IC)
	Eindhoven	Gilze-Rijen
	Helmond	Tilburg Reeshof
		Tilburg West
		's-Hertogenbosch Oost
		Rosmalen
		Oss West
		Ravenstein
		Vught
		Boxtel
		Oisterwijk
		Best
		Eindhoven Beukenlaan
		Geldrop
		Heeze
		Maarheeze
		Helmond Brandevoort
		Helmond 't Hout
		Helmond Brouwhuis
		Deurne
		Cuijk
		Boxmeer
		Vierlingsbeek

Mogelijke nieuwe stations in Noord-Brabant

HSL-shuttle stations (stopt ook IC en sprinter)	IC-stations (stopt ook sprinter)	Sprinterstations
Tilburg	Eindhoven Airport	Breda Oost
's-Hertogenbosch		's-Hertogenbosch Maaspoort
Eindhoven		's-Hertogenbosch Avenue2
		Oss West (verplaatsing)
		Berghem
		Berkel-Enschot
		Eindhoven Strijp S (verplaatsing Beukenlaan)

Ook op nieuwe spoorlijn Breda – Utrecht moeten stations komen, gedacht wordt aan Oosterhout en in Land van Altena.





Kaart 4: Overzicht bestaande en potentiële nieuwe stations in Noord-Brabant

## **B3. Overzicht locaties Spoorse Doorsnijdingen**

### **Eerste fase**

In de eerste fase zijn voor 8 locaties in Noord-Brabant projecten ontwikkeld. Het betreft de volgende situaties:

- Bergen op Zoom (Augustuspolder)
- Boxmeer (noordwestelijke verbindingsweg met ongelijkvloerse kruising Maaslijn)
- Deurne (Masterplan Spoorzone)
- Geldrop-Mierlo (Spoorzone Geldrop)
- Helmond (Spoorknoop Helmond Centraal)
- 's-Hertogenbosch/Vught (Randweg 's-Hertogenbosch - Vught en onderdoorgang aansluiting Vught Noord)
- Tilburg (Spoorzone en Fiets/voetgangerstunnel Academielaan).

### **Tweede fase**

In de tweede fase zijn de volgende projecten opgepakt:

- Best (Onderdoorgang Aarle-Hokkelstraat) (project is vervallen)
- Breda (Zanddreef)
- Cuijk (Onderdoorgang nabij station) (project is vervallen)
- Eindhoven (OV-knoop Stationsgebied)
- Helmond (onderdoorgang Cortenbachtracé)
- Helmond (Fietstunnel Brandevoort)
- Oss (onderdoorgang in de N329)
- Roosendaal (passerelle Spoorhaven)
- Roosendaal (Viaducten Bochwerf II en Majoppeveld)
- 's-Hertogenbosch (Ponte Palazzo)
- 's-Hertogenbosch (Onderdoorgang Vogelstraat) (project is vervallen t.g.v. Diezebrug)
- Tilburg (Fietstunnel Rauwbrakenweg)

## B4. Totaaloverzicht ambities en activiteiten

AMBITIES	ACTIVITEITEN
<b>Personenvervoer</b>	
<b>HSL-shuttles</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BrabantStad in alle richtingen verbinden met het Europese HSL-netwerk                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ HSL-shuttle Den Haag – Breda – Antwerpen/Brussel</li> <li>○ Doorkoppeling via Breda naar Tilburg – Eindhoven – Düsseldorf</li> <li>○ Doorkoppeling via Breda naar Tilburg – Den Bosch – Arnhem</li> <li>○ Rechtstreekse IC-verbinding van Eindhoven via Venlo naar Düsseldorf/Keulen, via Heerlen naar Aken/Keulen en via Maastricht naar Luik/Brussel.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderzoek naar consequenties/haalbaarheid doorgaande HSL-shuttles door Noord-Brabant</li> <li>• Doortrekken van de IC-treinen van Venlo naar Düsseldorf, van Heerlen naar Aken/Keulen (beide RoCK) en van Maastricht naar Luik/Brussel</li> </ul>
<b>IC-verbindingen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• BrabantStad met IC's verbinden met stedelijke gebieden buiten Brabant (Randstad, stadsregio Arnhem-Nijmegen, Venlo)</li> <li>• Frequentie van minimaal 2 keer per uur zonder overstap naar HSL-stations met HSL-shuttle/IC-kwaliteit</li> <li>• Frequentie op IC-netwerk conform PHS en op overige trajecten minimaal 2 per uur                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 6 IC's per uur op de lijn Eindhoven – Amsterdam (conform PHS)</li> <li>○ 4 IC's per uur op de lijn Eindhoven – Breda – Rotterdam – Den Haag (conform PHS)</li> <li>○ goede verbindingen tussen hoogstedelijke zones op stadsranden</li> </ul> </li> <li>• Verbetering spoorbediening vervoersassen tussen BrabantStad-steden                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Minimaal 4 IC's per uur tussen de BrabantStad IC-stations</li> </ul> </li> <li>• Kostendekkende aansluiting van BrabantStad op het nachtnet</li> <li>• (Inter)nationale treinen via Noord-Brabant rijden grensoverschrijdend door tot minimaal de eerste HST-knoop over de grens.</li> <li>• Roosendaal-Antwerpen handhaven met een kwalitatief frequentieaanbod</li> <li>• Nieuwe spoorlijn Breda – Utrecht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realiseren aansluitingen bij 's-Hertogenbosch Noord (derde en vierde spoor Diezebrug), Vught (vrije kruising) en Liempde (vrije kruising) zodat het PHS-programma voor Brabant gerealiseerd kan worden (6 IC's Eindhoven-Amsterdam/Schiphol en 4 IC's Eindhoven-Rotterdam/Den Haag)</li> <li>• programmeren van de nieuwe spoorlijn Breda – Utrecht</li> <li>• Nader onderzoek naar mogelijkheden van het verbinden van de hoogstedelijke zones op stadsranden</li> <li>• Afstemming met Belgische partners over in stand houden van de verbinding Roosendaal - Antwerpen</li> </ul>

<b>Sprinters</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eén herkenbaar regionaal spoorvervoersysteem binnen Noord-Brabant (naast de Shuttle- en IC-verbindingen) om daar waar de grote vervoersvraag is (met name BrabantStad), verbinding te bieden naar de omliggende stedelijke netwerken.</li> <li>• Frequentie: 1 keer per 15 min, te differentiëren naar uitlopers en fasering: 2 keer per uur als basis en aan te vullen tot 4 keer per uur in de spits.</li> <li>• Goede aansluiting weggebonden (H)ov op trein v.v. in Noord-Brabant</li> <li>• Maaslijn: voor de korte/middellange termijn minimaal behoud van huidig kwaliteitsniveau aansluitend op de vervoersvraag met op termijn en zonodig via tussenstappen uitbreiding naar tweesporigheid en elektrificatie voor verdere opwaardering en mogelijkheden voor nieuwe stations</li> <li>• Op de nieuwe verbinding Breda – Utrecht ook inzet van sprinters met een station in het Land van Altena.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oplossen capaciteitsknelpunten in en rond de steden zodat sprinterfrequentie verhoogd kan worden (o.a. realiseren fysieke maatregelen uit PHS in Noord-Brabant).</li> <li>• Herijken van de corridorstudie 's-Hertogenbosch - Nijmegen uit 2008, in combinatie met nader onderzoek naar verbreding van de spoorbrug bij Ravenstein (na 2025)</li> <li>• Onderzoeken van mogelijkheden 2-sporigheid en elektrificering van de Maaslijn</li> <li>• Onderzoeken wenselijkheid en mogelijkheid om FMN-plan m.b.t. decentralisatie sprinters buiten de Randstad te realiseren.</li> </ul>
<b>Stations</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nieuwe stations conform programma OV-Netwerk BrabantStad (Eindhoven Airport, Berkel-Enschot, Breda-Oost, 's-Hertogenbosch Maaspoort, 's-Hertogenbosch Avenue2, Oss-West, Berghem, Eindhoven Strijp S, Prinsenbeek</li> <li>• Ruimtelijke ontwikkelingen rond nieuwe stations afgestemd op de functie van het station in het (ov)-netwerk (zie ook de Structurenkaart SVRO)</li> <li>• Gebiedsontwikkelingen rondom stations combineren met exploitatie van ov-voorzieningen</li> <li>• Nieuwe stedelijke ontwikkelingen zo veel mogelijk concentreren op knooppunten van weg en spoor: voorstadshaltes, aansluiting op HWN en transferia, aansluiten bij OV-visie weggebonden ov, goede koppeling met buslijnen. Vertrekpunt hierbij zijn de in de SVRO aangeduide hoogstedelijke zones respectievelijk stedelijke knooppunten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realiseren nieuwe stations afgestemd op en in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Eindhoven Airport (Brainport-IC voorstadshalte, HSL-verbinding, HOV-knooppunt, P&amp;R)</li> <li>○ Berkel-Enschot (woningbouw, P&amp;R)</li> <li>○ Breda Oost (woningbouw en recreatieve ontwikkeling)</li> <li>○ 's-Hertogenbosch Maaspoort (bestaande woningbouw)</li> <li>○ 's-Hertogenbosch Avenue2 (woningbouw, kantoorontwikkeling, P&amp;R)</li> <li>○ Berghem (bestaande woningbouw)</li> <li>○ Oss-West (verplaatsing ivm nieuwe ontwikkeling woningbouw)</li> <li>○ Eindhoven Strijp S (ter verplaatsing/verlenging van Eindhoven Beukenlaan)</li> </ul> </li> <li>• Uitbouw bedieningsniveau Breda-Prinsenbeek, met name meer sprinters</li> <li>• Nader onderzoek mogelijkheden versterken transferium-functie station Lage Zwaluwe</li> <li>• Maatregelen station Tilburg PHS.</li> </ul>
<b>Goederenvervoer</b>	
<b>Dedicated goederenverbindingen Zuid-Nederland</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dedicated goederenspoorlijnen aan de randen van Noord-Brabant: noord (=Betuweroute), oost(=zuidtak Betuweroute), zuid (=IJzeren Rijn) en west (=Robellijn)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitwerken en realiseren van de Zuid-Westboog bij Meteren (PHS) beginnend met een MER-procedure voor het deel Meteren – Boxtel</li> <li>• Met prioriteit verrichten van onderzoeken en</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gefaseerde vermindering van het gebruik Brabantroute door doorgaand goederenvervoer, gekoppeld aan het in gebruik nemen van nieuwe dedicated goederenspoorlijnen (met prioriteit voor Robel)</li> <li>• Brabantroute op termijn (realisatie dedicated spoorlijnen) alleen nog benutten voor aan Noord-Brabant gebonden goederenvervoer en voor de verbinding Vlissingen – Venlo/Zuid-Limburg</li> </ul>	<p>procedures gericht op toekomstig gefaseerde realisatie van de RoBellijn, waarvan de realisatie van de VEZA-boog de eerste stap kan zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Structureel agenderen van de dedicated goederenverbindingen voor Zuid-Nederland.</li> </ul>
<p><b>Effectieve benutting spoornetwerk</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimaal benutten van spoor, weg en water</li> <li>• Rechtstreekse verbinding vanuit Noord-Brabant c.q. Zuid-Nederland naar Duitsland en België (zonder via Kijfhoeck te moeten rijden)</li> <li>• Efficiënter en gericht afwikkelen van de goederenstromen per spoor van/naar de havens (voorkom omrijden en ‘kopmaken’).</li> <li>• Versnellen Europese liberalisering goederenvervoer per spoor</li> <li>• Bundelen goederenstromen: organisatorisch samenwerking tussen partners in de logistieke keten (voor alle modaliteiten van belang)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ondersteunen van het belang van de zuidelijke aansluiting van het Chemelotterrein Sittard-Geleen en VEZA (als eerste fase van RoBel).</li> <li>• Onderzoek naar mogelijkheden en consequenties van volledige (2-richtingen) aansluiting van bestaande stamlijnen op het hoofd railnet.</li> <li>• Studie naar een voor Noord-Brabant optimale locatie van spooreplacements (met 2-richtingen rangeermogelijkheden voor goederenvervoer)</li> <li>• Versterken van de samenwerking tussen partners in de logistieke keten om te komen tot optimale benutting van goederentreinen en rijden met maximale treinlengte.</li> <li>• Realisatie Rail Service Centrum Moerdijk, in samenwerking met spoorbediening Oosterhout/Weststad.</li> <li>• Verzekeren van Brabantse betrokkenheid bij uitvoering Beleidskader spoorgoederenknooppunten</li> </ul>
<p><b>Multimodale ontsluiting bedrijventerreinen</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Een netwerk van per spoor ontsloten (boven)regionale bedrijventerreinen (ivm genereren van voldoende vervoersvolume), afgestemd op het netwerk van weg- en waterterminals, gericht op het ontwikkelen van nieuwe respectievelijk het stimuleren van bestaande, trimodale knooppunten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitvoeren van een Quick scan naar trimodale mogelijkheden bestaande terminals.</li> <li>• Regionale afstemming over mogelijke reactivering spoorlijn Veghel – Boxtel (Duits Lijntje).</li> <li>• In regionaal verband afspraken maken over ruimte reserveringen voor bedrijven met ‘spoorpotentie’ op daarvoor geschikte bedrijventerreinen rond knooppunten.</li> </ul>
<p><b>Leefbaarheid en Veiligheid</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terugdringen leefbaarheidsproblematiek langs spoor (geluid, trillingen, barrièrewerking/wachttijden)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goed georganiseerde coördinatie en kennisoverdracht tussen rijk en gemeenten (b.v. ten aanzien van nieuwe geluidswetgeving, beleidskader trillingen, overwegenproblematiek en basisnetspoor/externe veiligheid)</li> <li>• Onderzoek naar resterende knelpunten spoorse doorsnijdingen en hoe deze aan te pakken, inclusief de financieringsmogelijkheden</li> </ul>

<b>Trillingen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eenduidige wetgeving met name gericht op bestaande situaties</li> <li>• Structurele oplossingen in de vorm van de goederenruit Zuid-Nederland</li> <li>• Innovatieve maatregelen lokaal en gericht op materieel om hinder te verminderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderzoek naar omzetten van trillingsrichtlijnen in wettelijk kader;</li> <li>• Brabantse betrokkenheid bij klankbordgroep met doorvertaling naar gemeentelijk niveau;</li> <li>• Realiseren van structurele maatregelen in de vorm van de Goederenruit Zuid-Nederland;</li> <li>• Ontwikkelen van innovatieve maatregelen aan materieel en spoor;</li> </ul>
<b>Geluid</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Technische normstelling en wettelijke kaders</li> <li>• Specifieke situaties, regionaal afstemmen</li> <li>• Europese en nationale implementatie van veiliger en stiller materieel op het spoor</li> <li>• Alle woningen met een te hoge geluidbelasting gesaneerd voor 2020.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afspraken maken met vervoerders over de inzet van stil materieel;</li> <li>• Aanscherping van Europese wetgeving en vrijgave van gebruik van nieuwe stillere technieken;</li> <li>• Onderzoek naar mogelijkheden om voorrang te geven aan stiller materieel bij toekenning goederenpaden;</li> <li>• In regionaal verband afspraken maken tussen gemeenten over milieuvergunningen voor spooreplacements;</li> <li>• Uitvoeren saneringsprogramma en monitoren via agendering in BO-MIRT;</li> <li>• SWUNG-I en -II wetgevingstraject nauwlettend volgen en zonodig lobby inzetten via IPO/VNG</li> </ul>
<b>Barrièrewerking</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landelijk kader met criteria voor beoordeling lokale situaties</li> <li>• Spoor(overgangen) is op middellange termijn geen barrière meer voor hulpdiensten</li> <li>• Opheffen van spoorwegovergang(en) mag niet leiden tot meer barrièrewerking</li> <li>• Standstill-principe overwegveiligheid per gemeente bij uitwerking plannen PHS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opstellen van landelijke criteria barrièrewerking;</li> <li>• Toepassen van de door gemeenten ontwikkelde Hindermeter</li> <li>• Inventariseren en prioriteren van knelpunten;</li> <li>• Afstemming in regionaal verband over aanpak knelpunten</li> </ul>
<b>Externe Veiligheid</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goederenruit Zuid-Nederland met Robellijn en IJzeren Rijn</li> <li>• Een knelpuntvrij Basisnet Goederenvervoer in 2020 in Noord-Brabant</li> <li>• Een robuust netwerk met groeipotentie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met factor 1,5 tot 2.</li> <li>• Wettelijk en Europese verankering van generieke maatregelen intrinsieke veiligheid</li> <li>• Openheid recente gegevens van soort en aantal gevaarlijke stoffen (t.b.v. monitoring)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realiseren van maatregelen en routing goederenvervoer conform PHS en Basisnet Spoor;</li> <li>• Afspraken maken over monitoring en handhaving vervoer gevaarlijke stoffen;</li> <li>• Voortzetten onderzoek robuust netwerk lange termijn in Expertgroep Basisnet;</li> <li>• Agendering Goederenruit Zuid-Nederland;</li> <li>• Blijvend investeren in betere beveiliging van met name drukste baanvakken;</li> <li>• Voortzetten overlegstructuur Taskforce Brabantroute</li> </ul>
<b>Groepsrisico</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het voeren van de bestuurlijke dialoog.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het groepsrisico bestuurlijk afwegen aan de</li> </ul>

	<p>hand van de maatschappelijke kosten en baten van de risicovolle activiteit. Elementen voor de bestuurlijke afweging zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ effecten op de werkgelegenheid</li> <li>○ effecten voor de Brabantse economie</li> <li>○ kosten van voorbereiding op rampenbestrijding</li> <li>○ effecten op de ruimtelijke ontwikkeling</li> <li>○ effecten op het groepsrisico (toe- of afname van aantallen slachtoffers)</li> <li>○ effecten voor de maatschappij (leefbaarheid)</li> <li>○ effecten voor de maatschappij (persoonlijke welvaart)</li> <li>○ kosten van maatregelen</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Van belang is met een brede blik naar het groepsrisico te kijken, dat kan ook betekenen gemeentegrens of provinciegrens overstijgend, of soms op nationaal niveau;</li> <li>• De communicatie met de burgers is ontwerpcriterium bij de besluitvorming, hoe erg is het risico en waarom kunnen we het verantwoorden.</li> </ul>
<b>Sociale Veiligheid</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waarborgen sociale veiligheid op en rond het spoor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afspraken maken in regionaal verband over Veiligheidsarrangementen</li> </ul>



**Provincie Noord-Brabant**

Brabantlaan 1  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch  
Telefoon (073) 681 28 12  
[info@brabant.nl](mailto:info@brabant.nl)  
[www.brabant.nl](http://www.brabant.nl)

