

Versie: Definitief
Datum: 29 januari 2010

Context bij het ambitiedocument PHS van Oost Nederland

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in 2007 een strategisch plan opgesteld met de naam: "Programma Hoogfrequent Spoorvervoer" (PHS). Hoofddoel van PHS is, om in de Randstad en op enkele drukbereden trajecten direct daarbuiten (o.a. Utrecht - Arnhem - Nijmegen) over te gaan op "spoorboekloos" rijden. Dit wil zeggen dat er - gelijkmatig verdeeld over het uur - per uur 6 intercity's en 6 sprinters (in beide richtingen) op een traject rijden. Teneinde de hiervoor benodigde spoorcapaciteit op de belangrijkste druk bereden trajecten beschikbaar te krijgen kiest het rijk ervoor om, naast omvangrijke investeringen in nieuwe spoorinfrastructuur tevens het goederenvervoer op deze drukke spoortrajecten geheel of gedeeltelijk te verplaatsen (herrouteren) naar minder drukbereden trajecten in Nederland. De Tweede Kamer heeft met deze aanpak ingestemd en heeft een budget van € 4.5 miljard beschikbaar gesteld. Vanuit PHS zijn in het najaar van 2008 meerdere zelfstandige planstudies gestart. Hiervan zijn er voor Gelderland en Overijssel drie van direct belang.

Dit zijn:

- planstudie Utrecht – den Bosch
- planstudie Utrecht – Arnhem
- planstudie Toekomstvaste Herroutering Goederenvervoer (landsdekkend)

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voert een open planproces; hiertoe is een omvangrijke projectorganisatie opgericht en een intensieve overlegstructuur voor PHS in het leven geroepen. Deze laatste bestaat ondermeer uit een viertal begeleidingsgroepen (voor elke planstudie één en nog een overkoepelende) die zeer regelmatig bijeenkomt en de voortgang van de planstudies kritisch begeleidt. In deze begeleidingsgroepen hebben alle direct betrokken partijen, waaronder de provincies en de regio's, zitting. De provincies Gelderland en Overijssel hebben in 2008 besloten rond het dossier PHS samen te werken en hebben vervolgens alle Oost-Nederlandse sporgemeenten en de drie regio's uitgenodigd deel te nemen in deze samenwerking. Hiertoe is begin 2009 de contactgroep sporgemeenten gestart. De vertegenwoordigers van de beide provincies en de regio's in de begeleidingsgroepen van het rijk worden op deze wijze gevoed vanuit de betrokken gemeenten; omgekeerd blijven de gemeenten op de hoogte van wat er binnen de begeleidingsgroepen gebeurt.

Sinds begin 2009 hebben de beide provincies zowel de voortgang van de PHS planstudies intensief gevolgd als ook daarin hun inbreng geleverd. Ook is gewerkt aan het informeren van en het betrekken van de gemeentelijke partners hierbij. In dat kader is een eigen inventariserend onderzoek gedaan naar toekomstige lokale knelpunten. Deze onderzoeksrapportage is inmiddels afgerond en in het bezit van de gemeenten en van ProRail.

In de eerste landelijke Rijksconferentie over PHS op 5 november jl. is door landsdeel Oost een gezamenlijk Statement ingebracht.

Daarin staan vier uitgangspunten centraal:

- 1 Evenwichtige spreiding van de toekomstige goederenstromen over Nederland (verdeling van lusten en lasten)*
- 2 Middellange termijnkeuzes voor landsdeel Oost die gemaakt worden in PHS kader (tot 2020) dienen logisch samen te hangen met, en verankerd te zijn in lange termijn oplossingen (2020 – 2040)*
- 3 Er dient voldoende ruimte (=capaciteit) ook op langere termijn over te blijven voor onze regionale OV-ambities*
- 4 Wij willen garanties voor de lokale leefbaarheid (geluid, trillingen, externe veiligheid etc.)*

Dit heeft er ondermeer al toe geleid, dat door het Ministerie gehoor is gegeven aan onze eis dat lusten en lasten van PHS eerlijker verdeeld moeten worden over Nederland.

Het bundelingsmodel voor de herroutering van het spoorgoederenvervoer lijkt inmiddels te worden ingeruild voor een spreidingsmodel waarbij zowel de Randstad, Midden Nederland en Oost Nederland "gelijk" belast worden.

Begin december 2009 kwamen de studieresultaten PHS beschikbaar en inmiddels is Oost Nederland ook uitgenodigd om actief mee te werken aan het opstellen van een Keuzenota PHS. Deze Keuzenota dient medio maart beschikbaar te zijn waarna hierover per regio (volgens de MIRT-systematiek)

bestuurlijk overleg georganiseerd wordt. Uiteindelijk dient dit uit te monden in zo veel mogelijk door alle landsdelen gedragen voorstel PHS dat tijdens een tweede landelijke conferentie PHS eind april gepresenteerd zal worden.

Wijs geworden door ervaringen in andere grote (infra)projecten zoekt het Ministerie nadrukkelijk vanaf het begin draagvlak bij de lagere overheden en hecht daar grote waarde aan. Daarom worden wij nu ook gevraagd om actief mee te werken bij het opstellen van de Keuzenota en daarom wil het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de komende Keuzenota eerst nog eens apart ambtelijk/bestuurlijk overleg voeren ten einde zoveel mogelijk gelijkgestemdheid c.q. draagvlak te creëren voordat eind april de tweede landelijke conferentie met de minister plaatsvindt. Deze wens van zo groot mogelijk draagvlak biedt voor Oost Nederland mogelijkheden als collectief: gezamenlijke meningen en standpunten leggen nu eenmaal meer gewicht in de schaal dan standpunten van individuele besturen, c.q. dan onderling verdeelde standpunten en meningen.

Door te bouwen aan grotere coalities (zie in dit verband ook de brief namens landsdeel oost, Utrecht, Randstad-noordvleugel van...) kunnen we het streven naar draagvlak door het Ministerie nog beter benutten.

In deze fase kunnen we dus meepraten en invloed uitoefenen, maar we hebben geen formele invloed op de keuzes die het rijk maakt in PHS. Voorlopig kunnen we alleen in de overleggen invloed uitoefenen en is het van belang om zaken te laten vastleggen in het kader van de bestuurlijke MIRT-overleggen.

Formele standpunten zijn pas later (op zijn vroegst in 2011) aan de orde: als de minister/kabinet/Kamer besluiten heeft genomen en deze in procedure(s) brengt. Dit betekent dat een strategie van "hakken in het zand" op dit moment niet handig is, omdat we daarmee onze invloed in het totstandkomingsproces van de Keuzenota reduceren.

Voor de inbreng van Oost Nederland in de Keuzenota hebben de beide provincies en de gemeentelijke partners en ook de drie regio's een "ambitiedocument Oost Nederland" opgesteld. Hierin zijn de belangrijkste wensen en eisen van Oost Nederland verwoord. Dit document is geen dictaat c.q. blauwdruk voor de Keuzenota. Wel is het een compacte verwoording van de belangrijkste ambities en eisen van Oost Nederland. Ons doel dient dan ook te zijn om een zo groot mogelijk deel hiervan in die Keuzenota onder te brengen. Daarbij is het goed om ons te realiseren dat ook de andere landsdelen vergelijkbare activiteiten ontplooiën om hun belangen en standpunten in de Keuzenota zo goed mogelijk in te brengen.

Wij achten het in deze fase, bij de start van het proces om te komen tot de Keuzenota, niet reëel om erop in te zetten dat een lange termijn oplossing onderdeel moet uitmaken van PHS. We achten het wel reëel om te eisen dat er in de Keuzenota harde en gedetailleerde afspraken opgenomen worden over een vervolg: een gezamenlijke studie naar lange termijnoplossingen voor Landsdeel Oost.

Tegen deze context zijn de belangrijkste ambities van Oost Nederland met betrekking tot de PHS keuzes geformuleerd in het bijgevoegde concept ambitie document.

Na vaststelling van het ambitie document door alle betrokken partijen krijgen beide provincies en de regio's (de MIRT-partners) de opdracht om deze ambities zo veel mogelijk in de komende Keuzenota te verankeren.

Ambitiedocument landsdeel Oost Nederland ten behoeve van het de Keuzenota PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer); in te brengen bij de opstelling van de Keuzenota PHS

Ambities zijn gecategoriseerd per planstudie.

I ambities ten aanzien van Planstudie Herroutering Goederenvervoer

- 1 De provincies Gelderland en Overijssel, de Stadsregio Arnhem Nijmegen, Regio Twente en Regio Stedendriehoek en de gemeenten langs de IJssellijn en de Twentelijn ondersteunen het primaire doel van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) te weten: het stimuleren van het personenvervoer per spoor. Daarnaast begrijpen wij dat uit milieu overwegingen en om congestie te beperken, vervoer van goederen per spoor in het algemeen te verkiezen is boven het vervoer over de weg, althans daar waar er geen sprake is van doorsnijding van verstedelijkt gebied. Wij realiseren ons verder dat Nederland zich steeds meer ontwikkelt als de "gateway to Europe". Met de komst van de tweede Maasvlakte (20% toekomstige goederen verplicht via spoor af te voeren), de Sloehaven in Zeeland en een uitgediepte Westerschelde ten behoeve van Antwerpen zullen de toekomstige goederenstromen - ook door Oost Nederland - blijven groeien. Dat blijkt ondermeer uit de PHS-prognoses tot 2040. Voor de economische positie van Nederland als totaal is dit een positief perspectief. Bij deze ontwikkelingen hoort echter ook een goede infrastructuur, waarmee op duurzame wijze het vervoer van goederen over het spoor is verzekerd.
Oost Nederland wil zijn deel aan de verdere economische groei van de BV Nederland zeker bijdragen, maar wil daarbij wel dat er - ook op langere termijn - een goed evenwicht tussen lusten en lasten ontstaat.
21^e -Eeuws goederen vervoer hoort niet op een 19^e -eeuws spoorwegennet te worden afgewikkeld. Zeker gezien het feit dat dit spoorsysteem de afgelopen decennia primair is ontwikkeld voor het vervoer van reizigers. De tot stand gebrachte concentraties van wonen en werken rond de stationslocaties, alsmede de toekomstige ontwikkelingen en ambities van VROM hieromtrent, staan geen substantiële toename van goederenvervoer toe. Voor de regio Twente geldt daarbij dat het reizigersvervoer als gevolg van het groeien van de goederenstroom zelfs in de knel dreigt te komen en dat toekomstige OV-ambities hierdoor onmogelijk gemaakt worden.
- 2 De wijze waarop het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de verwachte veiligheid- en leefbaarheidproblemen tot nu toe benadert, baart grote zorgen en roept nog veel vragen en discussies op. Het is nog onduidelijk hoe ernstig de gevolgen zullen zijn maar voor ons staat nu al vast dat de leefbaarheid langs de spoorbaan en de ontwikkelingsmogelijkheden ernstig worden bedreigd.
Wij vinden het volstrekt logisch dat parallel aan de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte ook duurzame infrastructuur ontwikkeld wordt die in staat is om ook na 2020 voor heel Nederland het vervoer van goederen over het spoor op veilige en voor de omgeving leefbare wijze af te wikkelen zonder dat het reizigersverkeer daardoor wordt beperkt c.q. er hinder van ondervindt
Dat betekent een optimale benutting van de Betuweroute en voor zover dat niet mogelijk is, de aanleg van nieuwe stukken railinfrastructuur, die primair bestemd is voor goederenvervoer.
- 3 Reeds gemaakte afspraken over ruimtelijke ontwikkelingen aan en rond het spoor dienen randvoorwaardelijk te zijn voor herroutering van het goederenvervoer.
- 4 De Oost-Nederlandse regionale en lokale overheden willen actief betrokken worden bij deze planontwikkeling. De huidige werkwijze met een open planproces van Ministerie en ProRail is daarvoor een geschikt instrument.
- 5 Op 3 november 2009 is in het BO MIRT de gebiedsagenda voor Oost Nederland vastgesteld. In deze gebiedsagenda wordt een gezamenlijk beeld (Rijk en regio) van de fysiek ruimtelijke opgaven in dit deel van het land beschreven. Besluitvorming over PHS kan niet losstaan van de opgaven uit de gebiedsagenda, maar dient hier integraal onderdeel van uit te maken.

- 6 Wij vragen begrip voor de positie van de betrokken gemeentebesturen: het is onmogelijk om de eigen bewoners uit te leggen dat het in het algemeen belang is dat het goederenvervoer fors zal toenemen als daar geen adequate maatregelen tegenover staan. Dat kan alleen als de Rijksoverheid ons serieus neemt en de toezegging doet dat alles gedaan zal worden om de genoemde nadelen op te lossen en daarvoor de middelen beschikbaar zal stellen. Al dan niet binnen het taakstellende budget voor alle planstudies PHS.
- 7 Het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen dient primair via de Betuweroute te worden afgewikkeld.
- 8 Met betrekking tot de capaciteit van de Betuweroute zijn wij van mening dat die deels onbenut blijft doordat afspraken uit het verleden tussen Nederland en Duitsland over het maximale aantal goederentreinen dat bij Emmerich dagelijks de grens mag passeren, als een "bottleneck" voor die capaciteit werkt. Wij missen in PHS een verkenning van het gebruik van de Betuweroute zonder die bottleneck. Hierdoor kunnen meer goederen en derhalve ook meer gevaarlijke stoffen via de Betuweroute worden afgevoerd en kan wellicht ook de omvang van de goederenstroom via de IJssellijn en de Twentelijn beperkt worden. De uitkomsten van een dergelijke verkenning dienen beschikbaar te zijn voordat meer definitieve plannen voor Oost Nederland opgesteld worden. Onderdeel van het proces dient overleg te zijn tussen de Nederlandse nationale en Oost-Nederlandse overheden en de Duitse overheden, om te bepalen welke ruimte er is om deze bottleneck (deels) weg te nemen, en wat dit betekent voor het vervoer over de Betuweroute.
- 9 Landsdeel Oost acht het van groot belang dat de besluitvorming over het PHS in inhoudelijke en financiële samenhang met het Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen gebeurt. Wij vragen de minister:
 - o Te streven naar een Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen wat knelpuntenvrij voor het Plaatsgebonden Risico (PR) en aandachtspuntenvrij van het GroepsRisico (GR) wordt opgeleverd,
 - o de risicoruimtes van het Basisnet randvoorwaardelijk te laten zijn voor het PHS,
 - o de bestuurlijke afspraken in Oost Nederland te respecteren (o.a. NaNov-besluit, Deventer, Arnhem),
 - o onderzoek te verrichten naar de specifieke effecten van het vervoer van brandbare gassen over de IJssellijn en de Twentelijn,
 - o de risicoplafonds van het Basisnet maatgevend te laten zijn bij toekomstige routewijzigingen.
- 10 Het Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen en het optimaal gebruik maken van de Betuweroute voor vervoer van gevaarlijke stoffen betekent niet dat er geen sprake zal zijn van vervoer van gevaarlijke stoffen op de Twentelijn en IJssellijn. Om dit vervoer veilig te laten plaatsvinden, verzoeken wij de minister beleidsmatige en financiële afspraken te maken met de Oost-Nederlandse overheden omtrent:
 - o Het compenseren van de consequenties als gevolg van dit vervoer voor de rampenbestrijding door middel van duurzame, toekomstgerichte oplossingen ten aanzien van externe veiligheid;
 - o Handhaving en monitoring van het vervoer binnen de in het Basisnet gemaakte afspraken.
- 11 De Keuzenota PHS dient verder expliciete voorstellen te bevatten voor de lange termijn, ook na 2020, rond de Twentelijn en de IJssellijn. De structurele groei van de internationale goederenstromen ook in de periode 2020 tot 2040 maakt dit onvermijdelijk. Dit zou in de vorm moeten van een gecombineerd plan voor de middellange en de lange termijn voor de afwikkeling van het internationale goederenvervoer door landsdeel Oost. Middellange termijn oplossing en lange termijn oplossing dienen bovendien een samenhangend logisch geheel te vormen. Daarbij dient tevens te worden onderzocht in hoeverre vrijliggende (rail)infrastructuur een oplossing kan bieden om de negatieve gevolgen van de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen en goederen te ondervangen.
- 12 Wij zijn van mening dat in enkele steden in Oost Nederland sprake is van een complexe spoorproblematiek. Voor deze steden staat een acceptabel woon- en leefklimaat onder druk.

Wij willen voor deze steden lokale uitwerkingen zien van de effecten van de groei van het spoorgoederenvervoer.

- 13 Trillingshinder is een van de oorzaken waardoor het leefklimaat onder druk staat. Uit een recente brief van ProRail Oost Nederland, naar aanleiding van klachten over trillingshinder in enkele Twentse gemeentes is duidelijk geworden dat er nauwelijks maatregelen denkbaar zijn om in bestaande situaties trillingshinder te verminderen. Gelet op de reactie van ProRail kunnen we niet anders dan concluderen dat alleen met de aanleg van een nieuwe spoorbaan dit probleem kan worden opgelost.
- 14 Er dient op zowel de IJssellijn (tot en met Zwolle) als op de Twentelijn voor de middellange en ook voor de lange termijn voldoende capaciteit beschikbaar te blijven om de regionale OV-ambities te kunnen faciliteren. Dit dient in nauw overleg met de regionale OV-partners onderzocht en vastgesteld te worden.
- 15 Bij de recent door ProRail gestarte studie naar toekomstige “dichtligtijden” van overwegen waaraan wij actief meewerken, is het voor Oost Nederland belangrijk dat zichtbaar wordt welke overwegen reeds in het NaNov pakket waren opgenomen, en welke overwegen aanvullend vanuit de PHS studie worden toegevoegd.

II Ambities ten aanzien van personenvervoer Planstudie Utrecht – Arnhem. (Onderzoeksgebied Schiphol - Nijmegen). Voor deze corridor is alleen variant 2 acceptabel. Deze variant biedt in ieder geval:

- Een vrij pad voor Deltalijn (ICE) en daarmee een herkenbaar product. Gelderland en het Rijk werken samen stapsgewijs aan een snellere ICE-verbinding met Duitsland (Deltalijn). Hierover zijn bestuurlijke afspraken gemaakt. Onderdeel van deze afspraken zijn een vrij pad voor de ICE en het beter op de kaart zetten van de verbinding. In variant 1 is de Deltalijn echter één van de zes Intercity's. Dit gaat in ieder geval ten koste van de herkenbaarheid - en daarmee de aantrekkelijkheid - van de Deltalijn. Verder blijkt uit de PHS-rapportage dat de inzet van de ICE als IC in de spits tot een capaciteitsprobleem leidt. Variant 1 levert daarom geen toekomstvast product.
- Stop van alle 6 IC's op Ede-Wageningen
Station Ede-Wageningen heeft een bovenregionale functie en is o.a. belangrijk voor de bereikbaarheid van Food Valley. Het Rijk onderkent het belang van dit vervoerknooppunt door - evenals gemeente en provincie - miljoenen in dit vervoerknooppunt te investeren. In variant 1 blijven slechts vier IC's Ede-Wageningen aandoen - de andere twee IC(E)'s zouden niet stoppen tussen Arnhem en Utrecht. Dit doet geen recht aan de bovenregionale functie van Ede-Wageningen. Het is daarom van belang dat gekozen wordt voor een variant met 6 IC's stops - in tien minuten ligging - op station Ede-Wageningen.
- Hoogfrequent sprintervervoer in Stadsregio Arnhem-Nijmegen
PHS dient minimaal het huidige bedieningsniveau van regionaal spoor op de corridor Arnhem – Nijmegen te respecteren. Zo heeft dankzij de regionale lijn naar Tiel het traject Elst – Arnhem op dit moment al een serviceniveau van + 6. Variant 2 handhaaft dit terecht met Stadsregiorail en de sprinters naar Tiel. Overigens geldt deze +6 ambitie ook voor de andere spoorcorridors in en richting de Stadsregio. De stadsregio werkt aan de realisatie van Stadsregiorail. De ambitie van de stadsregio is om 4 sprinters op het traject Arnhem - Nijmegen – Wijchen te laten rijden. De stadsregioraad Arnhem Nijmegen heeft op 25 februari 2010 aangegeven dat op de corridor Arnhem Nijmegen de stadsregiorail-ambitie leidend is, waarbij wordt ingezet op PHS-variant 1. Wel wil de stadsregio onderzoeken of het mogelijk is om de IC tussen Zwolle en Roosendaal, de IJssellijn, in de toekomst een extra stop kan maken in Elst. Daarmee zouden 6 reismogelijkheden tussen Elst en de grote steden ontstaan. Dit punt is inmiddels geagendeerd bij de NS.
PHS mag de ambitie om tussen Arnhem – Doetinchem spoorboekloos met sprinters te rijden niet blokkeren. Ook zal de ambitie om de Valleilijn (Amersfoort – Ede/Wageningen) naar Arnhem door te laten rijden, meegenomen moeten worden.

III Planstudie Utrecht – Den Bosch (Onderzoeksgebied Alkmaar – Eindhoven)

Voor deze corridor gaan wij uit van realisatie van variant 2a. Door de centrale ligging kent Rivierenland een grote verstedelijkingsdruk, zowel op het gebied van wonen als qua bedrijvigheid. Het gebied kenmerkt zich door een sterke oriëntatie op de regio's Utrecht én Den Bosch. Voor de verplaatsingen richting deze regio's is hoogfrequent sprintervoer belangrijk. PHS dient daarom te leiden tot hoogfrequent sprintervoer - spoorboekloos rijden in een tien minuten ligging - tussen Utrecht en Geldermalsen én frequentieverhoging richting Tiel en Den Bosch.

Algemeen

Voor beide planstudies geldt: sprinters zijn de ruggengraat van vervoer in stedelijke netwerken. 90% van de verplaatsingen vindt plaats op afstanden tot 40 km, vooral in en richting stedelijke netwerken. Daarom is spoorboekloos rijden met sprinters noodzakelijk voor bereikbare en leefbare stedelijke netwerken. Het spoor moet daarom in en richting stedelijke netwerken maximaal benut kunnen worden voor personenvervoer.