



Synergie tussen stad en spoor

Spoorvisie Venlo



Inhoudsopgave

1 Inleiding	9
2 Context- en omgevingsanalyse	13
3 Totstandkoming van de strategische hoofdrichtingen	29
4 Strategische richtingen en opties	33
5 Conclusies en aanbevelingen	41



Spoorvisie Venlo



Management-samenvatting

De spoorvisie 'Synergie tussen stad en spoor' biedt een overzicht van het geheel aan kansen, ontwikkelingen en opties rondom het spoor in Venlo, daarbij worden de ambities van de gemeente geformuleerd en aangevuld met de instrumenten om hierop te sturen. Op deze manier kan het spoor van maximale toegevoegde waarde voor de stad zijn, in optimale balans met andere stedelijke functies.



Op basis van een uitgebreide context- en omgevingsanalyse zijn de voornaamste vraagstukken geformuleerd die spelen rondom stad en spoor:

- In welke mate en op welke wijze willen we inzetten op de verduurzaming van mobiliteit en het realiseren van een modal shift richting openbaar vervoer en spoor?
- Willen we inzetten op de kansen die het spoorgoederenvervoer biedt, of juist de ontwikkelingen die op Venlo afkomen proberen te richten of te beperken?
- Zien we mogelijkheden om de synergie tussen de economische ontwikkeling en de bereikbaarheid met personenvervoer verder te versterken?

- Hoe verbinden we de ambities qua stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid (personenvervoer) maximaal, om zo zowel de kwaliteit van het stedelijk gebied verder te vergroten als de gewenste bereikbaarheid op lange termijn te garanderen?
- Welke invloed van het spoorvervoer op de veiligheid en leefbaarheid in Venlo vinden we acceptabel?

Bovenstaande vraagstukken zijn uiteindelijk samen te vatten in de vraag hoe Venlo invulling wil geven aan haar knooppuntfunctie, zowel voor personen- als goederenvervoer. Deze vraag vormt de basis voor de twee gedefinieerde onderscheidende hoofdrichtingen; 'Regionaal Knooppunt Venlo' en 'Internationale Hub Venlo'. De invulling verschilt iets tussen personen- en goederenvervoer.

	Regionaal knooppunt Venlo	Internationale Hub Venlo
Personenvervoer	In 2030 is Venlo, net als nu, een regionaal knooppunt van personenvervoer met goede regionale verbindingen met de rest van Limburg, de omliggende Nederlandse provincies en Noordrijn-Westfalen. De stad en de stationsgebieden vervullen primair een regiofunctie en stoptreinen vormen de kern van het vervoersaanbod.	In 2030 heeft Venlo zich ontwikkeld tot de internationale toegangspoort tot Zuidoost-Nederland. De combinatie van haar natuurlijke ligging, het economische profiel en de ontwikkeling van het centrum-stedelijke gebied heeft gemaakt dat Venlo een centrale plek op het intercitynetwerk tussen enerzijds de zuidelijke Randstad en Noordrijn-Westfalen en anderzijds Oost- en Zuid-Nederland heeft opgeëist.
Goederenvervoer	In 2030 is het spoorgoederenvervoer in Venlo maximaal ondersteunend aan de lokale en regionale economie. Een steeds groter deel van de goederentreinen heeft de containerterminals in Venlo als vertrekpunt of eindbestemming. Ten aanzien van het doorgaand spoorgoederenvervoer wordt maximaal ingezet op beperking van de overlast en verdere verbetering van de leefbaarheid.	In 2030 heeft Venlo zich ontwikkeld tot een unieke tri-modale hub op de Europese goederencorridors, wat zich uit in een gerichte groei van het spoorgoederenvervoer naar en via Venlo. De hub staat nationaal en Europees op de kaart en Venlo benut die positie om te kunnen investeren in de balans tussen de logistieke functie en de lokale leefbaarheid.

We concluderen dat de ontwikkeling tot een internationaal knooppunt voor goederen- én personenvervoer Venlo de meeste kansen biedt. Het is van belang om de positie als internationale hub in het goederenvervoer te blijven omarmen, maar tegelijkertijd de inzet te verbreden.

De noodzaak tot verbreding volgt allereerst uit de constatering dat de ontwikkeling van Venlo als knooppunt van personenvervoer de afgelopen decennia is achtergebleven bij de ontwikkeling tot logistieke hub. De voorziene aanpassingen en uitbreidingen van het spoorwegnet rondom Venlo, primair noodzakelijk ten behoeve van spoorgoederenvervoer en logistiek, creëren echter de mogelijkheid om tegelijkertijd tot substantiële verbeteringen van het nationale en internationale personenvervoer via Venlo te komen.

Deze win-win is er ook op het gebied van leefbaarheid. De ontwikkeling van Venlo tot internationale hub in zowel het personen- als goederenvervoer per spoor vraagt om forse ruimtelijke ingrepen, vooral op en rondom het emplacement bij station Venlo. Dit is een uitgelezen kans om bij de ontwikkeling van de oplossingsrichtingen de leefbaarheid, veiligheid en de kwaliteit van de stad en stationsgebieden integraal mee te nemen.

Om zowel op het gebied van goederen- als personenvervoer de internationale toegangspoort tot Zuidoost-Nederland te worden is het van belang dat de gemeente Venlo inzet op maximale synergie tussen het spoor en de stedelijke en economische ambities. Om tot de gewenste samenhang te komen worden er twee generieke aanbevelingen (scenario onafhankelijk) en een aantal specifieke aanbevelingen gedaan.

Generieke aanbevelingen

- Versterken van de programmatische besturing van de samenhangende dossiers rondom het spoor en de stedelijke en economische ontwikkeling.
- Opstellen van een strategisch stakeholdermanagementplan om de boodschappen en beïnvloeding rondom de realisatie van de gemeentelijke ambities op een samenhangende en gestructureerde wijze te kunnen besturen.

Specifieke aanbevelingen

- Beleidsmatig en inhoudelijk versterken van de samenhang tussen de stedelijke ontwikkeling en het spoor, o.a. in het kader van de in ontwikkeling zijnde Strategische stadsvisie 2040.
- Nader uitwerken van het stedelijk / regionaal mobiliteitsplan met station Venlo als de drager van de toekomstige ontwikkelingen.
- Uitwerken van de ambities voor de stationsomgeving en het station Venlo aan de hand van het in het kader van Toekomstbeeld OV ontwikkelde Handelingsperspectief OV-knooppunten.
- Formuleren van de gemeentelijke visie op de toekomst van het emplacement Venlo en structureel vormgeven van de gemeentelijke betrokkenheid bij de ontwikkeling.
- Verder versterken van de samenhang tussen de ontwikkeling van het Kazerne Kwartier en station Blerick, aan de hand van het Handelingsperspectief OV-knooppunten.



Spoorvisie
Venlo



Spoorvisie Venlo Inleiding

1 Inleiding

De spoorvisie 'Synergie tussen stad en spoor' vormt de basis voor de toekomstige afwegingen rondom het spoor in Venlo.



Het spoor is nadrukkelijk aanwezig in de gemeente Venlo. De gemeente huisvest de stations Venlo, Blerick en Tegelen. In het centrum van de stad bevindt zich een groot emplacement en ook daarbuiten zijn enkele grote emplacementen en terminals te vinden. Door haar strategische ligging, nabij de grens en op een knooppunt van snel-, spoor- en waterwegen, heeft Venlo zich steeds meer ontwikkeld tot 'trimodale' logistieke hotspot. Daarnaast is de stad ook een regionaal knooppunt voor personenvervoer.

AANLEIDING VOOR VISIEVORMING

De positie als knooppunt in het internationale goederen- en personenvervoer biedt grote kansen voor de stad en de regio, maar daarbij is het van belang om structureel de balans met de kwaliteit van leven in de stad te bewaken. Vanuit ruimtelijk perspectief is er een inherente spanning tussen de groeiende internationale spoorvolumes en ontwikkelmogelijkheden enerzijds en de leefbaarheid en veiligheid op lokaal niveau anderzijds. Bezien vanuit mobiliteitsperspectief bestaat het risico op conflicten tussen goederen- en personenvervoer, alsmede tussen de internationale bereikbaarheid en de lokale, regionale en nationale bereikbaarheid.

Tegen deze achtergrond is al jaren geleden gestart met de voorgenomen ondertunneling van de overweg Vierpaardjes en is recenter een succesvol beroep op Europese CEF-gelden gedaan om een aantal knelpunten op het spooremplacement Venlo aan te pakken. De vraagstukken rondom het spoor in Venlo staan als gevolg van deze grote projecten ook steeds meer (inter-)nationaal op de kaart, bij de politiek, het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, ProRail en in Brussel. Wat nog ontbrak was een integrale gemeentelijke visie op het geheel aan kansen en uitdagingen rondom het spoor in Venlo. Deze visie is des te meer van belang omdat in de komende ca. twaalf maanden, in het kader van het Toekomstbeeld OV, de besluitvorming plaatsvindt over de ontwikkeling van het Nederlandse spoorstelsel tot 2040.

DOEL VAN DE SPOORVISIE

Op basis van een overzicht van het geheel aan kansen, ontwikkelingen en opties rondom het spoor in Venlo worden in dit document de ambities van de gemeente geformuleerd, aangevuld met de instrumenten om hierop te sturen.

PROCES EN TOTSTANDKOMING

Deze visie is ontwikkeld door een integraal samengestelde ambtelijke kern- en werkgroep, waar ook de programmamanagers van de programma's Welvarend Venlo en Centrumstad deel van uitmaken. Het proces is door een (externe) procesmanager begeleid.

Gekozen is voor een programmatische aanpak, welke om de volgende redenen noodzakelijk is:

- Het brede spectrum aan ontwikkelingen;
- De grote afhankelijkheid van de medewerking van externe partijen;
- De behoefte aan een meerjarenperspectief op basis waarvan in samenhang gestuurd kan worden op de realisatie van de gemeentelijke ambities en (lopende) projecten;

Gezien de grote afhankelijkheid van externe partijen bij het realiseren van de gemeentelijke ambities is een brede selectie van lokale, regionale en (inter-)nationale stakeholders betrokken bij de opstelling van deze visie.

LEESWIJZER

In het tweede hoofdstuk beschrijven we de huidige situatie rondom het spoor in Venlo en de relevante ontwikkelingen vanuit zowel lokaal en regionaal als nationaal en internationaal perspectief. De analyse is geclusterd aan de hand van de volgende vijf thema's:

- Stedelijke ontwikkeling
- Regionale economie
- Bereikbaarheid spoorgoederenvervoer
- Bereikbaarheid personenvervoer
- Leefbaarheid en veiligheid

In hoofdstuk 3 wordt de verbinding gelegd tussen de verschillende bevindingen uit hoofdstuk 2 en worden de hieruit volgende strategische hoofdrichtingen gepresenteerd. Dit zijn mogelijke toekomstbeelden die richting geven aan de keuzes op en rondom het spoor in Venlo. In het vierde hoofdstuk worden, aan de hand van deze strategische hoofdrichtingen, standpunten bepaald en keuzes gemaakt ten aanzien van de verschillende vraagstukken rondom stad en spoor. Deze vraagstukken lopen uiteen van de ontwikkeling van stationsgebieden tot de gemeentelijke visie op de toekomst van de Brabantroute als spoorgoederencorridor. In het concluderende vijfde hoofdstuk wordt tenslotte tot een voorkeursrichting gekomen, gecombineerd met een aantal generieke aanbevelingen.





Spoorvisie Venlo



2 Context- en omgevingsanalyse

Het spoor, de spoordijken en emplacementen horen bij Venlo. Op het moment van planning en aanleg werden deze meestal aan de rand van de stad gesitueerd. Echter door de stedelijke uitleg in de 20e eeuw zijn deze grotendeels centraal in het stedelijk weefsel komen te liggen en bepalen ze, net als rivieren en kanalen, de ruimtelijke (-functionele) structuur van het verstedelijkt gebied.



Het spoor(vervoer) heeft Venlo voorspoed en dikwijls een voorsprong gebracht. Het steeds intensievere gebruik in de afgelopen decennia heeft er echter toe geleid dat de sporen tegelijkertijd ook steeds vaker barrières vormen in het functioneren en in het beeld van de stad. Het intensievere gebruik en de veranderende stedelijke omgeving hebben er eveneens toe geleid dat de effecten van spoorvervoer op het woon- en leefklimaat steeds meer aandacht hebben gekregen. Al deze aspecten spelen een rol in de huidige en toekomstige relatie tussen Venlo en het spoor. Aan de hand van de thema's stedelijke ontwikkeling, regionale economie, bereikbaarheid goederenvervoer, bereikbaarheid personenvervoer en veiligheid en leefbaarheid worden in dit hoofdstuk de ambities en ontwikkelingen op alle schaalniveaus in beeld gebracht. Met als startpunt de ambities en belangen van Venlo op lokaal en regionaal niveau, wordt de link gelegd met de voorziene ontwikkelingen in het personen- en goederenvervoer per spoor en de vraagstukken die hieruit voortvloeien.

2.1 STEDELIJKE ONTWIKKELING

Het is van belang om het spoor(vervoer) te plaatsen binnen de majeure opgaven en ontwikkelperspectieven van de gemeente Venlo. Zo kan de betekenis van het spoor voor de stedelijke koers en ambitie bepaald worden en kunnen met het spoor samenhangende uitdagingen en beperkingen tijdig onderkend en gemitigeerd worden.

Er is een sterke samenhang tussen de regionale economie en het spoorgoederenvervoer. Voor de brede stedelijke ontwikkeling is met name het personenvervoer van toegevoegde waarde. Op de eerste plaats biedt de trein als vervoermiddel veilig, betrouwbaar en snel vervoer naar andere (grote) plaatsen en steden. Daarnaast is frequent en goed openbaar vervoer een belangrijke vestigingsconditie voor (boven-)regionale voorzieningen, dienstverleners en stedelijk georiënteerde burgers. Ook is de beleving van personenvervoer in de stedelijke context anders dan goederenvervoer, doordat het minder overlast en potentiële risico's met zich meebrengt en meer het leefritme van de stad volgt. Het goederenvervoer mag dan een bijna tegenovergesteld profiel hebben voor bewoners, bezoekers en de meeste ondernemers, beide type treinen maken grotendeels gebruik van dezelfde sporen en emplacementen en kunnen daardoor niet los van elkaar gezien worden.

Een sterk eigen profiel en identiteit

Venlo ontleent haar profiel en identiteit aan een lange en bewogen geschiedenis als handelsplaats, vestingstad, havenstad, tuindersstad, industriestad en grensstad. De sterke economische sectoren - agro, logistiek en (hoogwaardige) maakindustrie - vinden allen ook hun

oorsprong in dit rijke en diverse verleden en bepalen in sterke mate het profiel en de identiteit van de stad. De sectoren zijn inmiddels diep geworteld in de regio. Venlo heeft er altijd voor gekozen - bewust of onbewust - om die koers vast te houden en met ijver en trots voort te bouwen op dit historische profiel en de regionale kracht. En dan vooral door de dingen die we al doen, nog beter te willen doen: door te innoveren en excelleren. Dat heeft Venlo en de regio geen windeieren gelegd met de status van Greenport, logistieke hotspot en een wereldspeler in de maakindustrie die tot de top 10 van R&D-investeerders in Nederland behoort.

Iedere tijd stelt weer nieuwe eisen aan de stad en de regio. Venlo ziet de stuwende sectoren kennisintensiever worden en de concurrentie om de bedrijven en werknemers toenemen. Om het Venlose profiel en identiteit toekomstbestendig te maken vraagt dit meer dan ooit om flankerende investeringen in hoogwaardige educatie en een breed palet aan investeringen in de stad en regio voor een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Bijzondere aandacht vraagt het stedelijk centrum, als middelpunt van de stad en de regio Noord-Limburg.

Niet alleen het eigen verleden, maar ook maatschappelijke trends en ontwikkelingen scherpen het profiel van Venlo. Denk hierbij aan de schaalvergroting bij (winkel-)bedrijven en instellingen, de sterk toegenomen mobiliteit en de digitale revolutie. Ook de toegenomen welvaart en ruimte in de agenda voor vrijetijdsbesteding stelt Venlo in staat om zich krachtig als de hoofdstad van Noord-Limburg te profileren. Een bestemming met alle gewenste voorzieningen van een moderne stad, waar de rijke historie nog altijd voelbaar en tastbaar is. Venlo schuwt daarbij de grens niet, maar heeft het Duitse 'achterland' altijd als een kans gezien.

Koersvast naar een toekomstbestendige stad

Venlo heeft geruime tijd rekening moeten houden met een demografisch krimpscenario voor stad en regio. Jongeren trekken weg naar grotere steden om te studeren en keren in minder grote getale terug na afronding van de studie. Tegelijkertijd komt net als in de rest van Nederland ook in deze regio de babyboomgeneratie in de herfst van het leven en is met een beperkte aanwas van jongeren een negatieve bevolkingsgroei het resultaat. Op termijn betekenen minder inwoners simpelweg ook minder woningen, voorzieningen en bedrijvigheid.

De gemeente heeft zich echter niet bij het onvermijdelijke neergelegd en met gericht beleid, maatregelen en investeringen gepoogd de (demografische) koers te veranderen. De focus ligt hierbij op de ontwikkeling en groei van het hoger (en middelbaar) onderwijs én op de doorontwikkeling van Venlo als stad in een verder rurale regio. Om Venlo koersvast en toekomstbestendig te maken

als aanjager van gebiedsontwikkelingen en projecten. Venlo heeft immers spoorverbindingen naar alle wind-richtingen, inclusief het Duitse achterland met steden als Mönchengladbach en Düsseldorf. Dat maakt Venlo niet alleen een 'overstappunt' maar ook een interessante woon- en vestigingslocatie, met name in de omgeving van de stations Venlo en Blerick. Zeker als het personenvervoer verder wordt geoptimaliseerd met meer rechtstreekse intercityverbindingen naar de grote steden in Nederland en Duitsland. In de programmering van de gebiedsontwikkelingen en projecten wordt hier ook al op ingespeeld. In de komende 10 tot 15 jaar worden binnenstedelijk tenminste 500 tot 800 woningen gerealiseerd en is ruimte voor 20.000 tot 60.000 m² bvo aan andere stedelijke functies, zoals onderwijs, horeca, leisure, bedrijven en dienstverlening. In het provinciaal en regionaal beleid is het stedelijk centrum van Venlo dan ook de enige locatie in Noord-Limburg met ontwikkelruimte voor (middel)grote kantoorgebonden dienstverlening. Deze ruimte moet met name in het Kazerne Kwartier worden gevonden.

Maar het spoor en de emplacementen zijn ook potentiële hindernissen in het realiseren van de stedelijke ambities. Met name het spoorgoederenvervoer kan het woon-, werk- en leefklimaat flink onder druk zetten. Inpassingsmaatregelen of eventuele uitbreiding van de infrastructuur versterken de barrière-werking in het gebruik van het stedelijk weefsel, maar ook in het dagelijks beeld. Daarnaast wordt het steeds moeilijker om stadsdelen, wijken en buurten die door spoorse infrastructuur van elkaar zijn gescheiden, in de toekomst beter met elkaar te verbinden

2.2 REGIONALE ECONOMIE

Voortbouwend op haar natuurlijke ligging en van oudsher sterke economische sectoren draagt de regio Noord-Limburg en daarbinnen de gemeente Venlo significant bij aan het bruto nationaal inkomen van Nederland. Inwoners en ondernemers verdienen een goed inkomen, met positieve effecten voor de brede welvaart. De regio is voorloper op het gebied van het produceren van gezonde voeding waarbij niet alleen producten, maar ook de kennis over die producten en het productieproces, worden vermarkt. De regio maakt optimaal gebruik van zijn strategische ligging als logistiek knooppunt tussen de mainports in Nederland en Vlaanderen en het Duitse achterland. De Brightlands Campus Greenport Venlo, als onderdeel van de kennis-as van Brightlands campussen in Limburg, is de spin in het web en fungeert als vliegwiel voor innovatie en vernieuwing. Het is de ambitie om de huidige economische positie en bijdrage door te ontwikkelen, mede om de sterke conjunctuurgevoeligheid van de regionale economie te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

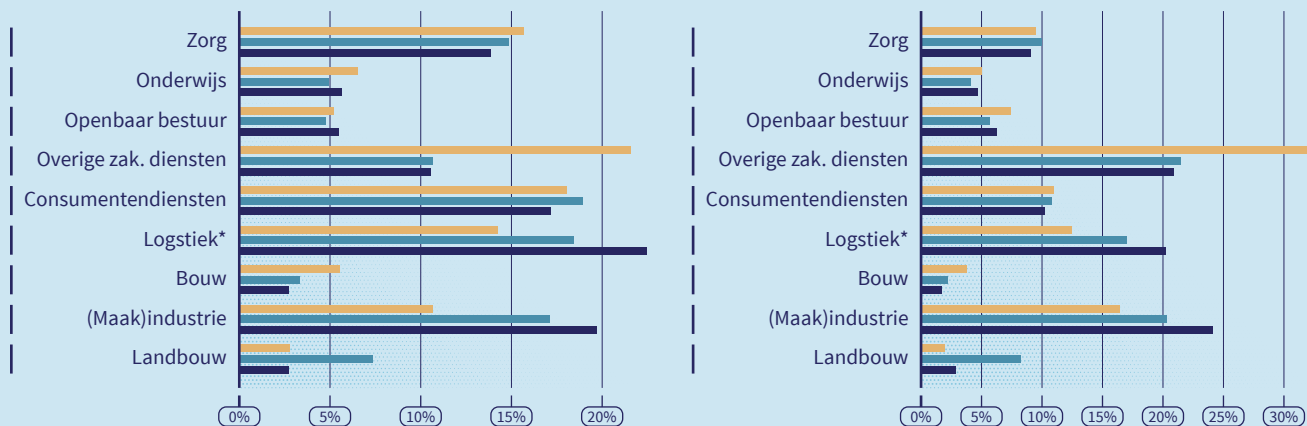
Geleidelijke verdienstelijking vergoot belang bereikbaarheid personenvervoer

Ondanks de ingezette verbreding van de economie zijn de maakindustrie, logistiek, agrarische sector en consumentendiensten nog steeds goed voor twee derde van de werkgelegenheid en meer dan de helft van het bruto regionaal product (BRP). In de periode 2011-2016 nam de arbeidsproductiviteit sterk toe; de werkgelegenheid daalde terwijl de toegevoegde waarde toenam. Deels weerspiegelt deze ontwikkeling de kennisintensivering en geleidelijke verdienstelijking van de maakindustrie, logistiek en agrarische sector. De toename van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de dienstensectoren toont daarnaast de geleidelijke verdienstelijking van de regionale economie aan. In alle sectoren neemt het opleidingsniveau van het personeel toe. Door dit geheel aan ontwikkelingen wordt een goede bereikbaarheid in het personenvervoer steeds belangrijker en neemt het economisch belang van het personenvervoer per trein toe.

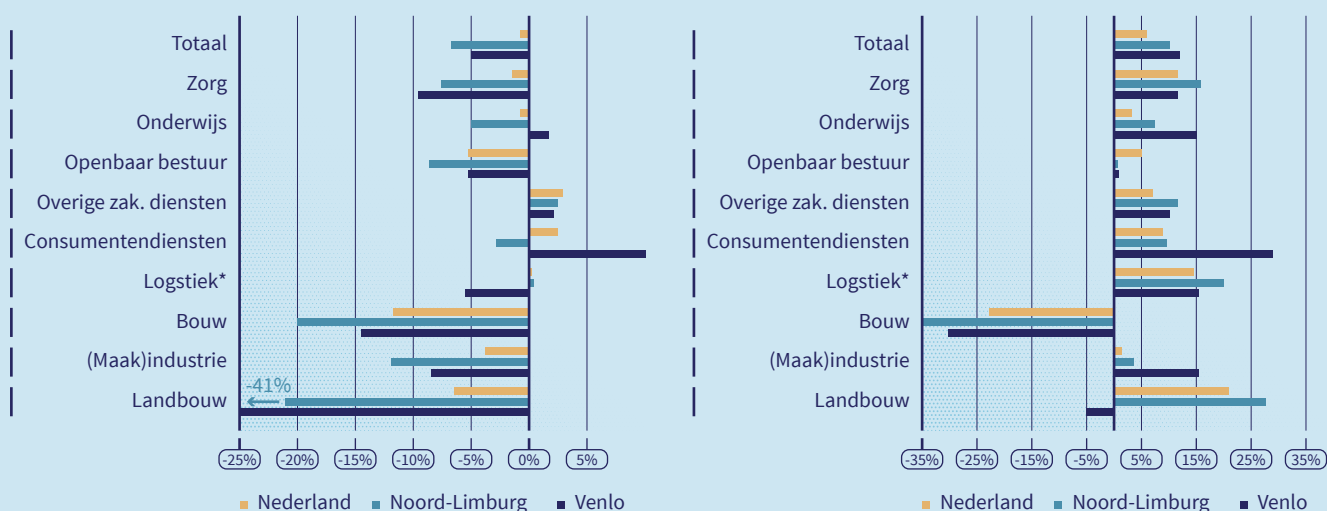
De logistieke hotspot raakt steeds sterker verbonden met het spoor

De regio behoort tot de top van logistieke hotspots in Nederland en Europa, mede dankzij de gunstige ligging, het uitgebreide aanbod aan multimodale infrastructuur, voorzieningen, opleidingen en de efficiënte netwerken van verschillende vervoerders. Dit heeft geleid tot de komst van een aantal nieuwe bedrijven, maar vooral tot de doorgroei van al in de regio gevestigde ondernemingen. Inmiddels is er in Venlo al ruim 1 miljoen m² aan distributiecentra gevestigd (top 5 in Nederland). Veel van de van oudsher in de regio gevestigde logistieke bedrijven, waaronder de terminaloperators, hebben een relatie met de regionale agrarische- of maakindustrie. Dat geldt minder voor de nieuwe logistieke bedrijven die zich vooral focussen op fashion en e-commerce. De stormachtige ontwikkeling van de logistieke hotspot heeft een positief effect op de werkgelegenheid en het bruto regionaal product, maar kent ook haar keerzijden. Zo staat de regio voor de opgave om de bereikbaarheid voor goederen- en personenvervoer op peil te houden en tegelijkertijd de negatieve effecten van transport op de leefbaarheid te verminderen.

Binnen de logistieke sector wordt daarom volop ingezet op verduurzaming en een efficiënt gebruik van alle vervoersmodaliteiten. De verwachte groei van het goederenvervoer moet zoveel mogelijk worden opgevangen door het beter benutten van de capaciteit van de infrastructuur, ofwel het inzetten van een integraal systeem voor wegvervoer, binnenvaart en railtransport. Ook in kader van de circulaire economie (en e-commerce) met al haar retourstromen is dit van groot belang. De ambitie is het aandeel van de binnenvaart en spoor te vergroten, ten koste van het aandeel van het wegvervoer. Om deze modal shift naar meer duurzame modaliteiten



Figuur 2a aandeel economische sectoren in werkgelegenheid (L) en toegevoegde waarde (R) in 2016 (LISA, bewerking Bureon en Roots Beleidsadvies)



Figuur 2b: ontwikkeling economische sectoren in werkgelegenheid (L) en toegevoegde waarde (R) 2011 - 2016 (LISA, bewerking Bureon en Roots Beleidsadvies)

te bereiken wordt geïnvesteerd in het vergroten van overslagcapaciteit van weg op spoor en water in de vorm van multimodale terminals.

Noord-Limburg is naar tonnen geladen en geloste goederen per spoor nu al de 2e regio van Nederland. Toch gaat nog steeds 95% van het goederenvervoer binnen de regio over de weg.

Het vergroten van de terminalcapaciteit heeft niet alleen een positief effect op het verminderen van de CO₂ uitstoot in de regio, maar ook op het regionaal economisch product. Een goede multimodale ontsluiting vormt in toenemende mate een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor zowel de gevestigde als nieuwe bedrijven in de regio. Het gaat daarbij niet alleen om logistieke bedrijven, maar ook om bedrijven in de agrarische sector en de maakindustrie. De terminals in Venlo worden vooral gebruikt voor het laden en lossen van goederen voor en naar (productie)bedrijven in de regio. Overslag van de ene op de andere modaliteit ten behoeve van de internationale doorvoer van goederen (transitoverkeer) vindt niet of nauwelijks plaats. Dat betekent dat er in de regio ongeveer € 0,60 aan waarde wordt toegevoegd per € 1,00 overgeslagen product op de terminals.

Economische waarde van transport

- Doorvoer zorgt voor een toegevoegde waarde van € 0,01 per € 1,00 vervoerd product
- Wederuitvoer levert een toegevoegde waarde van € 0,10 per € 1,00 vervoerd product
- Productie levert een toegevoegde waarde op van € 0,60 per € 1,00 vervoerd product

Bron: MIRT-onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost (Topcorridors)

Zowel in het ruimtelijke als economische beleid heeft de nationale overheid veel aandacht voor de logistieke hotspot van Venlo. Het Rijk zet in op de het versterken van de kracht van een tweetal goederenvervoercorridors door goed functionerende knooppunten verder te ontwikkelen. Venlo is één van de zes zogenaamde bovengemiddelde logistieke knooppunten, waarbij gestuurd wordt op het gebied van ruimtelijk-economisch beleid, duurzaamheid en modal shift. In het BO MIRT 2019¹⁾ zijn concrete afspraken gemaakt over investeringen van Rijk en Regio in de spoorcapaciteit in Venlo en is afgesproken om een gezamenlijk programma te ontwikkelen om de modal shift naar binnenvaart en spoor te versnellen. Daarnaast worden in de Nationale Omgevingsvisie richtinggevende keuzes opgenomen over de vestiging van grootschalige logistiek. Het Rijk en provincies gaan een beperkt aantal vestigingslocaties op de goederencorridors aanwijzen voor grootschalige distributiecentra.

2.3 BEREIKBAARHEID SPOORGOEDERENVERVOER

Hiervoor is reeds aangegeven dat het spoorgoederenvervoer een belangrijke rol speelt binnen de logistieke hotspot-functie van de regio. Gecombineerd met de ligging van Venlo op de Brabantroute en nabij de Duitse grens, maakt dit dat er veel goederentreinen door en via Venlo rijden. Na de Betuweroute vormt Venlo de 2e grensovergang voor het spoorgoederenvervoer naar Duitsland. In 2018 reed een kleine 40% van alle goederentreinen tussen Nederland naar Duitsland via Venlo.

Venlo is een belangrijke schakel in het goederenvervoer

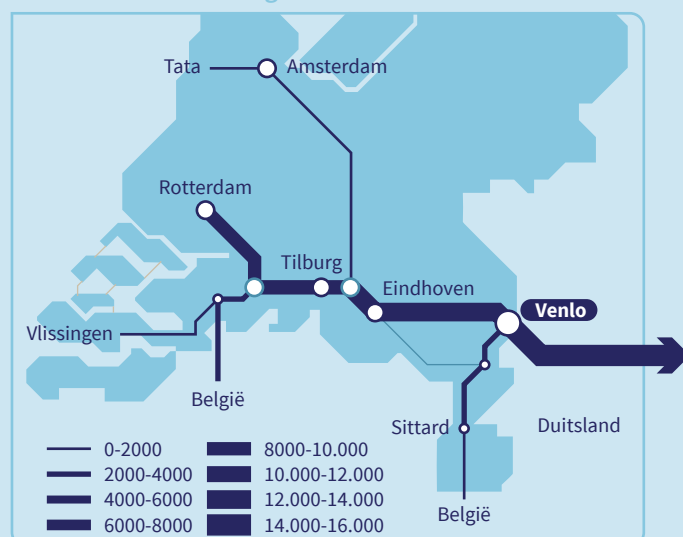
In 2018 reden er in totaal bijna 20.000 goederentreinen van, naar en door Venlo. Hiervan hadden er 3.600 (18%) een herkomst of bestemming in Venlo; de overige ruim 16.000 treinen (82%) waren doorgaande goederentreinen. Deze doorgaande (internationale) treinen zijn vooral

Goederentreinen in heel Nederland



Figuur 3a: aantallen goederentreinen in 2018. ProRail (2019)

Goederentreinen doorgaand Venlo



Goederentreinen van/naar Venlo

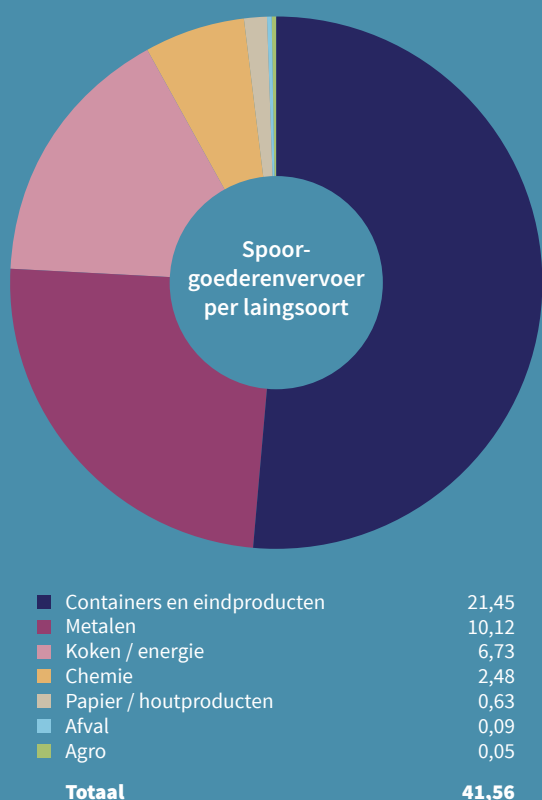


Figuur 3b: schematische weergaven treinaantallen spoorgoederenvervoer Venlo. ProRail (2019)

1) Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Wat bevindt zich op de trein?

Op landelijk niveau zijn in het spoorgoederenvervoer (in tonnage gemeten) drie ladingsoorten dominant: containers en eindproduct (52%), metalen (24%) en kolen/energie (16%). De ladingstroom van containers is dus verreweg de grootste. Zeker in Venlo, want hier is de stroom van kolen/energie beperkt. De kolen- en ertstreinen rijden hoofdzakelijk over de Betuweroute. In potentie de grootste continentale ladingstromen in containers naar en van de regio Venlo zijn 'voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen)'. 'Landbouwproducten en levende dieren' en 'andere voedingsproducten en veevoeder' Bedacht dient te worden dat containertreinen vaak een 'gemengde lading' hebben, waaronder zich ook containers met gevaarlijke stoffen kunnen bevinden.



Cijfers: x miljoen ton
Bron: CBS

afkomstig uit: Rotterdam: 54%, België: 19%, Sittard: 14%, en Vlissingen 9%²⁾.

Van de jaarlijks 3.600 goederentreinen van/naar Venlo komt twee derde uit Rotterdam (extended gate functie van ECT-terminal); 400 treinen (11%) gaan van/naar Duitsland. Dit is 'slechts' 2% van het totale grensoverschrijdende spoorgoederenvervoer in Venlo. Dit lage aantal komt doordat het overgrote deel van de lading naar Duitsland en verder met een regionale herkomst of bestemming wordt afgehandeld via de recent gereali-seerde railterminal in Kaldenkirchen.

Het bestemmingsverkeer van/naar Venlo zal de komende jaren verder toenemen. De nieuwe railterminal op Tradeport Noord kan er toe leiden dat de overslag met een regionale herkomst- of bestemming maximaal verviervoudigt³⁾. Een dergelijke groei leidt uiteindelijk tot 3.000 tot 6.000 extra goederentreinen van of naar Venlo. De verwachting is dat 80% van de treinen van/naar Rotterdam rijdt, en dat 20% naar het buitenland gaat.

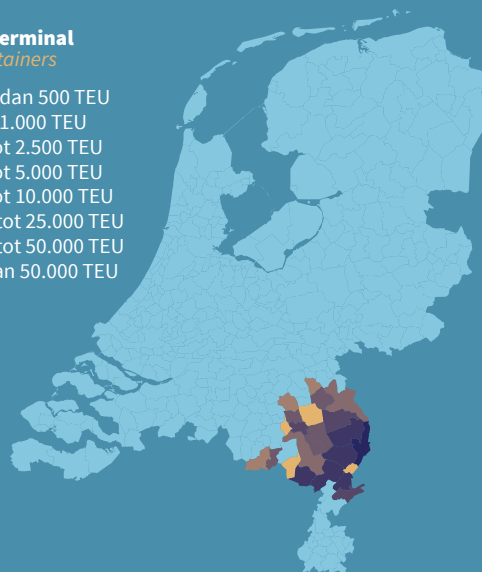
De faciliteiten voor het spoorgoederenvervoer bedienen het regionale bedrijfsleven

Binnen de gemeente Venlo zijn veel faciliteiten voor spoorgoederenvervoer te vinden. Naast de twee emplacementen in Venlo en Blerick, kent de stad drie railterminals (ECT, Cabooter bestaand en de in aanbouw zijnde Cabooter terminal op Tradeport Noord). Daarnaast heeft Cabooter sinds 2017 een railterminal op het oude spoorwegemplacement net over de grens in Kaldenkirchen.

Herkomst van exportlading

Potentie terminal Export containers

- Minder dan 500 TEU
- 500 tot 1.000 TEU
- 1.000 tot 2.500 TEU
- 2.500 tot 5.000 TEU
- 5.000 tot 10.000 TEU
- 10.000 tot 25.000 TEU
- 25.000 tot 50.000 TEU
- Meer dan 50.000 TEU



2) Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, ProRail (2019).

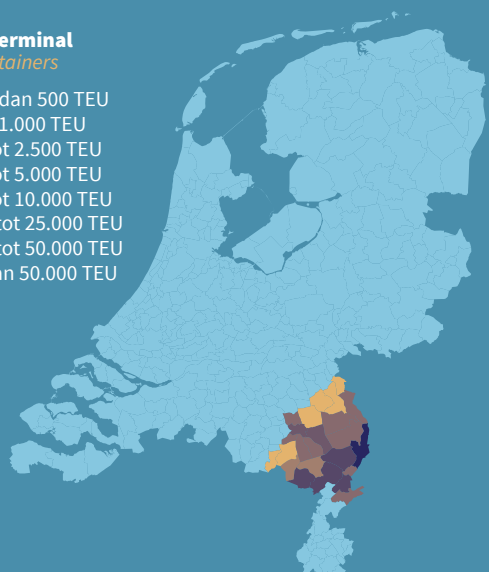
3) Huidige overslag (2018) is 140.000 – 160.000 TEU / 3,4 mln. ton goederen (bruto). Toevoeging in capaciteit in eerste 300.000 en uiteindelijk 600.000 TEU, MKBA railterminal, BCI (2011).

De ECT railterminal vormt, zoals de meeste railterminals in het achterland, een extended gate voor de Rotterdamse haven. Zij ontvangt dagelijks treinen vanaf de Maasvlakte. Vanaf deze achterlandterminals worden de containers op afroep gedistribueerd naar de nabijgelegen Europese Distributiecentra. Gelijktijdig positioneren steeds meer achterlandterminals zich als draaischijf met continentale verbindingen naar het Europese achterland. Treffende voorbeelden hiervan zijn de railterminals van Cabooter in Venlo/Kaldenkirchen naar Italië, Zweden en Roemenië en sinds 2020 ook naar China (Zijderoute). De railterminals vervullen daarmee een belangrijke functie bij de im- en export van in de regio Venlo gevestigde bedrijven.

Bestemming van importlading

Potentie terminal Import containers

- Minder dan 500 TEU
- 500 tot 1.000 TEU
- 1.000 tot 2.500 TEU
- 2.500 tot 5.000 TEU
- 5.000 tot 10.000 TEU
- 10.000 tot 25.000 TEU
- 25.000 tot 50.000 TEU
- Meer dan 50.000 TEU



Figuur 4: Herkomst en bestemming van goederenstromen in Venlo

Het aantal goederentreinen dat Venlo aandoet blijft minimaal op het huidige niveau

De ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer gedurende het afgelopen decennium vertoont een tweeledig beeld. Na een aantal jaren van relatieve stilstand, is het aantal goederentreinen via Venlo sinds 2015 met ca. 40% toegenomen. Dit betreft grotendeels doorgaande treinen, direct toe te schrijven aan de omleidingen als gevolg van de bouw van het derde spoor voor de Betuweroute tussen Zevenaar en Oberhausen. Verschillende prognoses wijzen uit dat de treinaantallen in de toekomst waarschijnlijk niet zullen dalen, maar de visies verschillen over de mate waarin verdere groei zal optreden.

De contouren van de toekomstige ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor in Nederland worden onder meer geschetst in het Toekomstbeeld OV. Opvallend is dat in de meeste scenario's het aantal goederentreinen in Venlo naar verwachting nagenoeg gelijk blijft aan het huidige niveau van 55 tot 60 treinen per dag. Uitgangspunt bij deze scenario's is dat de Brabantroute in 2040 geen structurele omleidingsroute voor de Betuwelijn meer zal zijn, maar uitsluitend bij stremmingen op de Betuweroute als alternatief wordt ingezet. Vervolgens is de verwachting dat het aantal treinen dat Venlo aandoet nagenoeg gelijk blijft, door de combinatie van de autonome groei van het doorgaande spoorgoederenvervoer en de sterke groei van het aantal treinen met Venlo als herkomst of bestemming. Het aandeel van het bestemmingsverkeer op de Brabantroute zal in 2040 zijn toegenomen van ongeveer 20% naar 40% (zie de tabel in figuur 5: cijfers inclusief de nieuwe railterminal op Tradeport Noord).

De hiervoor geschatte ontwikkelingen, leidend tot een stabilisatie van het aantal goederentreinen van en via Venlo past in verschillende in het kader van het Toekomstbeeld OV ontwikkelde scenario's en strategieën; waarbinnen enerzijds de Betuweroute maximaal wordt benut, maar anderzijds de Brabantroute robuust wordt gemaakt als terugvaloptie en ten behoeve van spoorgoederenvervoer met een routing waarbij de Betuweroute niet of minder voor de hand ligt. Zowel ondernemers in de regio als goederenvervoerders⁴⁾ hanteren deels andere prognoses. De verschillen betreffen vooral het verwachte toekomstige gebruik van de Betuweroute vs. de Brabantroute en overige routes via Venlo. De verwachting van deze partijen is dat er aan Duitse zijde minder treinen over de Betuweroute afgehandeld kunnen worden dan binnen het Toekomstbeeld OV wordt aangenomen en dat de ontwikkeling van ladingstromen gecombineerd met keuzes van vervoerders tot de keuze voor alternatieve routes zal leiden. Op basis van deze prognoses zal het toekomstig aantal goederentreinen via Venlo nog flink groeien ten opzichte van huidige en dicht bij het hoogste TBOV-scenario uit kunnen komen.

Ten behoeve van het goederenvervoer is een groot aantal aanpassingen aan het spoor voorzien

Waar de afgelopen jaren vooral veel is geïnvesteerd in de terminalcapaciteit (met als voorlopig slotstuk de oplevering van de nieuwe terminal op Tradeport-Nord in de 2e helft van 2020), verschuift de focus in de komende jaren steeds meer naar het emplacement bij station Venlo. In de tabel op pagina 22 is weergegeven welke reeds geplande en voorziene ontwikkelingen, aanpassingen, studies en investeringen er aan de orde zijn.

4) Marktvisie Ambitienetwerk Spoorgoederen, Spoorgoederentafel (2020).

Corridor	Nulvariant 2018	Nulvariant 2040 H	Variant 1 Betuweroute	Variant 2 Brabantroute	Variant 3 3RX
Brabantroute (Tb-Bd)	80	50	15	100	35*?
Betuweroute (Kfh-Met)	85	190	230	130	190
Meteren-Boxtel	10	55	80?	55	55
Roosendaal-Lage Zwaluwe	20	20	50	20	10
Eindhoven-Venlo	60	55	55	100	55
Weert-Roermond	10	10	10	10	35*
Roermond-Venlo	12	25	25	25	50*

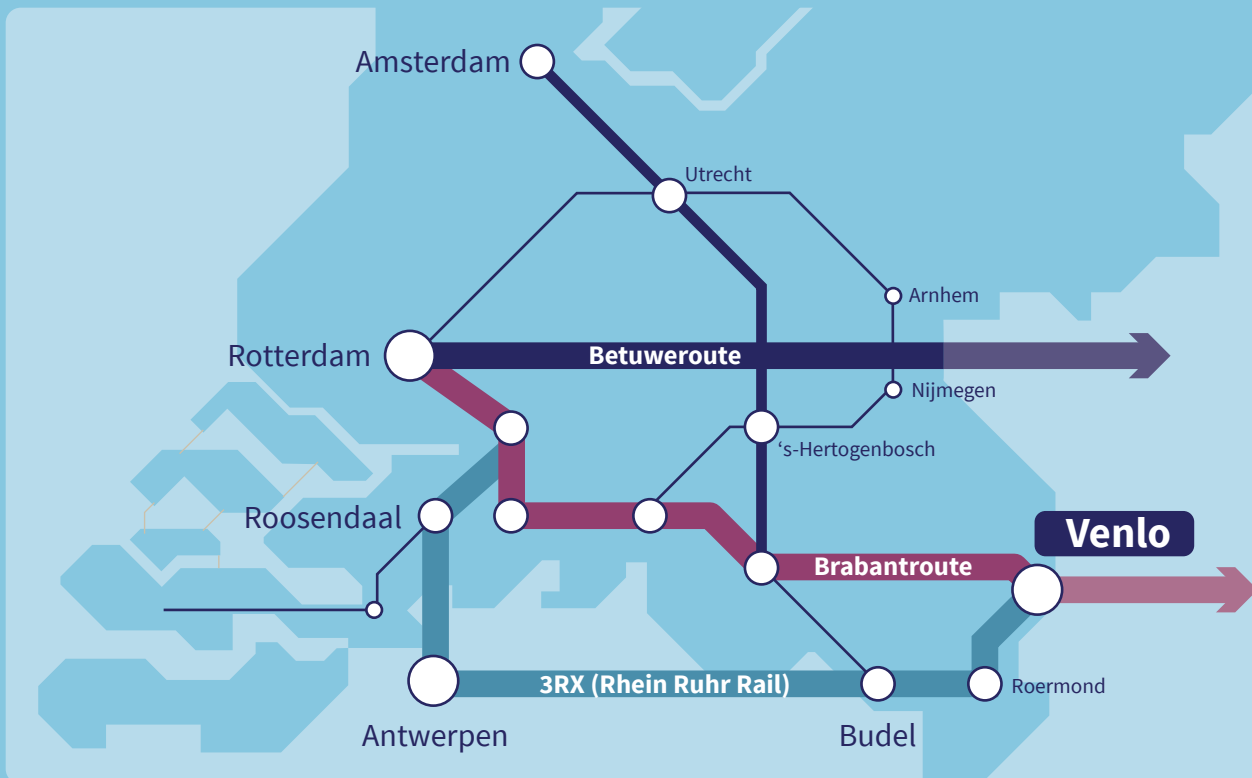
Bron: Prorail, 2018
treinen in beide
richtingen per jaar (250
rijdagen) - drukste punt

Bron: NMCA Spoor
2030-2040, na
realisatie
MIRT-projecten,
begrensd capaciteit
grensovergangen

Bron: NMCA Spoor
2030-2040, na
realisatie
MIRT-projecten,
begrensd capaciteit
grensovergangen

Bron: indicatief op
basis van NMCA Spoor
2030-2040 (2040H)

Bron: *Haalbaarheids-
studie alternatieve
Rhein-Ruhr-Verbinding
(2017) - 23 treinen/dag
in 2040H waarvan 8
vanaf Brabantroute



Figuur 5: prognose aantal goederentreinen per corridor in 2040 (Toekomstbeeld OV)

Voorziene ontwikkelingen infrastructuur spoorgoederenvervoer in Venlo

Periode 2020 – 2025	Ca. 2025 - 2035
Lopend studies en investeringen ● Ondertunneling Vierpaardjes: opheffen van zeer brede spoorwegovergang met lange dichtligtijden. ● Realiseren 740 meter opstelsporen: geschikt maken van minimaal twee sporen op het emplacement voor 740 meter lange goederentreinen om te voldoen aan Europese TEN-T-richtlijnen. ● Aanleg linkerspoorbeveiliging: verhoging van de robuustheid van het grensoverschrijdende spoor naar Kaldenkirchen, door dit baanvak uit te rusten met zgn. linkerspoorbeveiliging. Hierdoor kunnen treinen bij calamiteiten ook links rijden.	Studies en investeringen vanuit de spoorsector⁵⁾ ● ERTMS: aanbrengen van het Europees beveiligingssysteem op de volledige Brabantroute. ● Realisatie spanningsluis: vervanging van het verouderde Nederlands-Duitse spanningsstelsel op het emplacement Venlo door een spanningsluis (waarschijnlijk op Duits grondgebied), waarbij treinen rijdend van spanning kunnen wisselen. ● Opheffen NCBG: de sporen van het zgn. Niet-Centraal-Bediende-Gebied aansluiten op de verkeersleidingcentrale met het oog op het vergroten van de capaciteit en veiligheid. ● Aanleg overloopwissel: realisatie van een extra wissel tussen het emplacement en de spoorbrug voor een betere doorstroming en punctualiteit. Wensen en opties vanuit gemeentelijk perspectief ● Spoorontsluiting haven: realiseren van een spoorverbinding met de haven om de tri-modaliteit van het logistieke knooppunt Venlo te vergroten. ● Verminderen barrièrewerking: verbeteren overstekbaarheid spoor bij de dubbele spoorwegovergang op de Groot-Bollerweg en realiseren zuidelijke toegang station Venlo.

Ondanks dat deze optie in het verleden beschouwd is, is de volledige verplaatsing van het emplacement bij station Venlo naar een andere locatie niet opgenomen in de tabel met voorziene ontwikkelingen. Om de volgende drie redenen wordt dit als een onrealistische optie beschouwd en is deze niet opgenomen als ambitie:

1. De ligging van het emplacement nabij de grens is nu en in de toekomst cruciaal voor de afhandeling van de internationale treinen (wisselen locomotieven en/of machinisten)⁶⁾.
2. Verplaatsing van het emplacement naar de andere zijde van de Maas leidt, bijvoorbeeld voor
3. Tenslotte zijn de kosten van een verplaatsing naar verwachting dusdanig hoog dat hier geen (maatschappelijke) business case voor te ontwikkelen is. Dit mede gezien de uitdagingen rondom het vinden van een geschikte alternatieve locatie en het verloren gaan van alle reeds gedane en geplande investeringen.

5) Dit is een indicatie van realistische ontwikkelingen en investeringen. Definitieve besluitvorming en investeringsbeslissingen dienen in de meeste gevallen in de komende jaren plaats te vinden.

6) Op de middellang termijn wordt weliswaar een afname van het wisselen van locomotieven van internationale treinen voorzien, dit betekent echter niet per definitie dat het personeel niet wisselt.

De ontwikkeling van de Europese transportcorridors heeft een grote invloed op Venlo

Venlo lijkt een steeds belangrijkere positie op het Trans-Europese Netwerk voor personen- en goederenvervoer (TEN-T) te krijgen. Er speelt een aantal ontwikkelingen rondom bestaande en mogelijke nieuwe routes en de visieontwikkeling en aanloop naar besluitvorming is in volle gang. Allereerst gaat het hierbij over de toekomstige rol van de Brabante route. In het kader van de robuustheid van het Europese netwerk van goederenverbindingen is dit de aangewezen omleidingsroute van de Betuweroute⁷⁾. ProRail wil de Brabante route daarom deel laten uitmaken van het zogenaamde TEN-T kernnetwerk. Deze status brengt verplichtingen met zich mee in de vorm van de eisen die aan de spoorverbinding worden gesteld (o.a. geschikt voor treinen van maximaal 740 m en 22,5 ton aslasten; aanwezigheid van ERTMS spoorbeveiliging) maar tegelijkertijd zijn er vanuit de Europese Unie ook middelen beschikbaar voor routes met de kernstatus om maatregelen op en rondom het spoor te financieren⁸⁾.

Binnen de TEN-T is er ook oog voor de uitdagingen rondom de aanwezigheid van knooppunten van personen- en goederenvervoer in stedelijk gebied. In 2013 zijn in dit kader 88 zogenaamde Urban Nodes aangewezen: (grote) Europese steden (waaronder Amsterdam en Rotterdam) waar in sterke mate sprake is van de spanning tussen de impact van de knooppuntfunctie en de stedelijke kwaliteit en leefbaarheid. Tegelijkertijd wordt, mede dankzij het agenderen van dit thema door de gemeente Venlo, steeds meer onderkend dat stedelijke knooppunten op de achterlandverbindingen het functioneren van de primaire knooppunten mede mogelijk maken. Venlo wordt in dat perspectief als een achterlandknooppunt van Rotterdam en Antwerpen gezien.



Figuur 6: overzicht IJzeren Rijn alternatieven (Arcadis, 2017))

Een tweede ontwikkeling op het Europese transportnetwerk die Venlo raakt is de mogelijke realisatie van de IJzeren Rijn. Antwerpen pleit al decennialang voor een betere spoorverbinding met het Ruhrgebied. De huidige Montzenroute is vol en kent diverse steile hellingen. Na jarenlange discussie hebben België en Duitsland een voorkeur uitgesproken voor de zogenaamde 3RX-variant via Venlo. In deze variant zullen een aantal significante verbeteringen aan het spoor rondom Venlo worden gerealiseerd, zoals de verdubbeling van het enkelsporige baanvak tussen Kaldenkirchen en Dülken, alsmede een spoorverdubbeling van de Zuidelijke Maaslijn. Een ander uitgangspunt is echter dat alle goederentreinen over deze route kopmaken op het emplacement bij station Venlo. Volgens de prognoses⁹⁾ gaan er dagelijks 17 tot 23 treinen rijden over de IJzeren Rijn (ca. 6.000 treinen per jaar). Daarmee is de impact van deze variant op de (binnen-) stad groot. In het kader van 3RX zijn ook andere varianten onderzocht, waaronder een variant met een boog bij Venlo, ter hoogte van de Onderste en Bovenste Molen. Deze duurdere en infrastructureel complexere variant zorgt voor een snellere route tussen België en Duitsland met een hogere capaciteit en leidt tot positieve effecten voor de Venlose binnenstad. Echter, ook in het geval van zorgvuldige inpassing is de impact op de leefomgeving in andere delen van Venlo waarschijnlijk nog steeds aanzienlijk.

2.4 BEREIKBAARHEID PERSONENVERVOER

Venlo bevindt zich op een knooppunt van (inter-)nationale spoorverbindingen in het personenvervoer. In de oost-west richting is dit de verbinding met enerzijds Eindhoven en de Randstad en anderzijds het Duitse Ruhrgebied. In de noord-zuid richting ligt Venlo op de Maaslijn tussen Nijmegen en Roermond. Er liggen drie stations op het grondgebied van de gemeente: Venlo, Blerick en Tegelen. Alle binnenlandse treinen stoppen zowel te Venlo als te Blerick. Daar bovenop vertrekt vanaf station Venlo elk uur een grensoverschrijdende stoptrein naar Düsseldorf en Hamm. Tegelen wordt twee keer per uur aangedaan door de stoptreinen op de Maaslijn. Station Venlo is met een kleine 12.000 dagelijkse in- en uitstappers te typeren als klein intercitystation. Blerick en Tegelen zijn met respectievelijk ca. 2.500 en ca. 1.000 in- en uitstappers te typeren als kleine stations¹⁰⁾.

7) De verdere ontwikkeling van de Betuweroute zou Venlo ook nog op een andere wijze kunnen raken, daar waar het de ideeën over de realisatie van een zgn. Zuidtak van de Betuweroute betreft. Deze potentiële verbinding heeft nog geen status, maar indicatief worden verschillende varianten beschouwd. In alle gevallen lijkt Venlo de voor de hand liggende grensovergang.

8) Naast de ontwikkeling van de TEN-T corridors, via de CEF (Connecting Europe Facility) Transport, wordt er vanuit Europa ook geïnvesteerd in de netwerken voor het vervoer van militair materieel in oorlogstijd. De Brabante route is ook in dit kader in beeld.

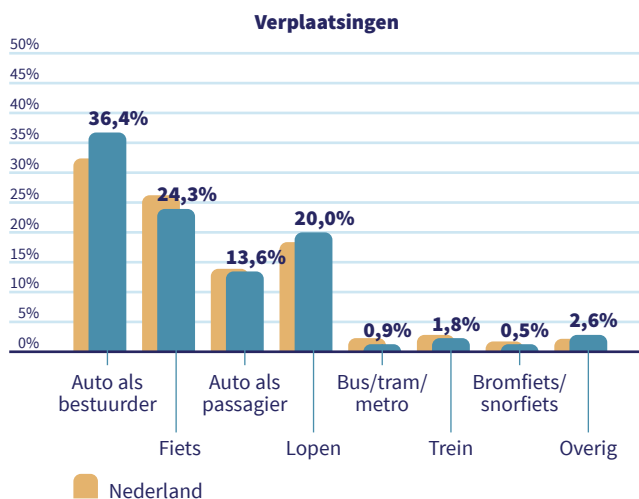
9) 3RX: Haalbaarheidsstudie alternatieve Rijn-Ruhr Spoorverbinding, Arcadis (2017).

10) Vervoercijfers van Arriva, NS (2019) en Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) (2018).

De uitgangspositie van het openbaar vervoer is niet sterk

Venlo en de regio zijn sterk op de auto georiënteerd. Door de ligging aan de grens en de dunbevolkte regio heeft het openbaar vervoer vooralsnog een duidelijk ondergeschikte rol. Het aandeel van OV in de totale modal split is slechts 2,7%. Landelijk is dit 5,0%. Er zijn drie factoren die maken dat de uitgangspositie van het openbaar vervoer niet optimaal is:

1. De ligging van de voornaamste bestemmingen t.o.v. het spoor.
2. Het relatief beperkte onderliggende mobiliteitssysteem.
3. De kwaliteit van de treinbereikbaarheid.



Figuur 7: Verplaatsingen in Venlo uitgedrukt in percentages (CBS-OVIN, bewerking KiM, 2017)

Arriva verzorgt, als onderdeel van de vervoerconcessie Limburg, het openbaar busvervoer in Venlo. Het busvervoer laat zich als volgt typeren:

- Geïntegreerd OV-systeem met trein;
- 4 stadslijnen (met elektrische bussen) die vooral een ontsluitende functie hebben;
- Streeklijnen in de diverse richtingen die een verbindende functie hebben;
- Grensoverschrijdende busverbinding naar Kaldenkirchen (die matig gebruikt wordt);
- In avond en weekenden maatwerk: Avondvlinder

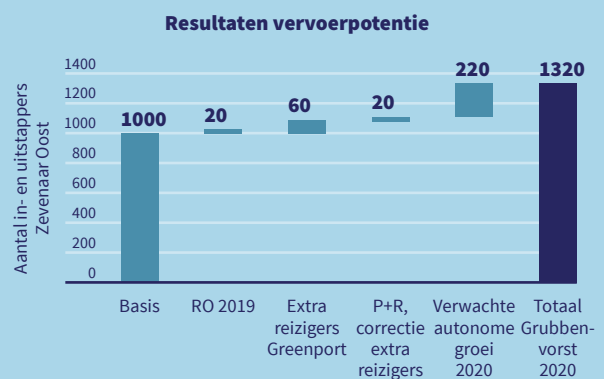
In aanvulling op het busvervoer kent Venlo een relatief beperkt aanbod aan overige (deel-)mobiliteitsoplossingen. Alleen bij station Venlo worden OV-fiets en Greenwheels aangeboden als alternatieve vormen van natransport in aansluiting op een treinreis.

Venlo is met drie stations goed bedeed en het binnenstedelijk gebied is goed bereikbaar per spoor. Afgezien van de binnenstad, de HAS en Gilde-opleidingen bevinden de grote trekkers zich echter niet nabij de stations. Grote onderwijsinstellingen en werkgevers, zoals Fontys, Brightlands Campus Greenport Venlo, ziekenhuis Viecuri,

Nieuwe stations ter verbetering van de lokale en regionale bereikbaarheid?

In het kader van de Floriade in 2012 en als grote aanjager van het openbaar vervoer van/naar Tradeport Noord en de Greenport Campus zijn diverse studies uitgevoerd naar een gecombineerd station Grubbenvorst-Greenport Venlo. Daaruit is gebleken dat een station Grubbenvorst-Greenport Venlo 1.000 in- en uitstappers per dag trekt, wat in de toekomst door kan groeien tot ruim 1.300 reizigers. Dit is in lijn met vergelijkbare stations in Nederland. De inpassing in de dienstregeling van de Maaslijn is echter een uitdaging en vraagt vooralsnog forse investeringen in de infrastructuur.

Naast station Grubbenvorst-Greenport Venlo wordt af en toe nog station Belfeld genoemd als toekomstige wens. Nut en noodzaak zijn vervoerkundig echter niet aangetoond.



Figuur 8: Vervoerwaardeprognose station Grubbenvorst

Canon/Océ en de Tradeports liggen relatief ver van het spoor en juist dicht bij de snelwegen A67 en A73. Dit verklaart dat het gebruik van het openbaar relatief laag is en daarnaast geven onder meer de onderwijsinstellingen aan dat hun groei-doelstellingen qua studenten en arbeidsplaatsen gehinderd worden door de matige bereikbaarheid per openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Op de Tradeports werken tussen de 20.000 en 30.000 mensen en er is al verschillende keren gepoogd deze gebieden te voorzien van goed openbaar vervoer (in aanvulling op besloten bedrijfsvervoer), maar dit is evenveel keren mislukt. Door de uitgestrektheid van de industrieterreinen en de dunbevolkte regio blijft de auto een aantrekkelijker alternatief. Het laatste initiatief van Ondernemend Venlo met een soort bedrijfsvervoer naar Tradeport Noord in 2018-2019 is ten gevolge van een slechte kostendekkingsgraad gestrand.

Ook het regionale grensoverschrijdende vervoer van en naar Duitsland is erg op de auto georiënteerd. Dagelijks komen er duizenden werknemers, scholieren en winkelbezoekers naar Venlo. Het overgrote deel komt met de auto, omdat goed openbaar vervoer ontbreekt: vanuit Venlo rijdt er slechts één keer per uur een stoptrein naar Mönchengladbach-Düsseldorf en er is één busverbinding naar Kaldenkirchen. Gecombineerd met de locatie van de onderwijsinstelling nabij de snelweg, maakt dit dat de 3.000 tot 4.000 Duitse studenten van Fontys bijna allemaal (carpoolend) met de auto naar school komen. De Duitse kooptoeristen, die vooral in de weekenden en op feestdagen veelvuldig naar Venlo komen, maken relatief meer gebruik van het openbaar vervoer. Ondanks dat het autogebruik ook onder deze groep hoog is, zorgen zij ervoor dat er in het weekend bijna twee keer zoveel reizigers gebruik maken van de grensoverschrijdende stoptrein ten opzichte van een gemiddelde werkdag.

Naast de specifieke ruimtelijke kenmerken van Venlo en het beperkte onderliggende aanbod aan het openbaar vervoer draagt ook de huidige kwaliteit van de spoorverbindingen niet bij aan een hoog OV-gebruik. Er zijn weliswaar spoorverbindingen in alle windrichtingen maar deze kennen de nodige beperkingen waardoor het gebruik van de trein achterblijft in vergelijking tot het landelijke beeld. Het aandeel van de trein in alle verplaatsingen is 1,8% (landelijk is dit 2,3%).¹¹⁾ De kwalitatieve uitdagingen rondom de kwaliteit van het personenvervoer per trein zijn als volgt samen te vatten:

- In alle vier de richtingen bestaat het aanbod uit stoptreinen die op alle tussenliggende stations halteren (N.B.: ook de intercitty van en naar Eindhoven / de Randstad rijdt tot tussen Venlo en Deurne als stoptrein);
- De Maaslijn en de lijn naar Mönchengladbach zijn (groten-)deels enkelsporig. Dat schaadt de betrouwbaarheid van de treinverbindingen en leidt tot een lage punctualiteit;
- In Venlo komt het aanbod van drie vervoerders samen: NS naar Eindhoven en de Randstad, Arriva op de Maaslijn en Keolis naar Mönchengladbach-Düsseldorf. Dit leidt vooral voor de grensoverschrijdende reizigers tot een qua service en informatie onvoldoende op elkaar afgestemd aanbod.
- De kwaliteit van de drie stations in de gemeente wordt matig gewaardeerd door reizigers (zie kader).

De reizigerstevredenheid over de stations in Venlo is matig

Als gekeken wordt naar de scores van de stations Venlo, Blerick en Tegelen in de zgn. Stationsbelevingsmonitor, dan valt op dat de klantwaardering van alle drie de stations onder het Nederlandse gemiddelde ligt. De stations bevinden zich 'aan de bovenkant van de onderste regionen' in hun categorie. Tegelen en Blerick zijn met een overall rapportcijfer van 6,4 matig scorende kleine stations en Venlo scoort met een 6,7 matig tot slecht in de categorie middelgrote stations. Op het aspect 'gevoel van veiligheid na 19.00 uur' scoren Blerick en Venlo ook lager dan de benchmark en Tegelen vrijwel gelijk¹²⁾.

De internationale verbindingen kunnen het perspectief verbeteren

Na jaren van relatief weinig ontwikkelingen op het gebied van het personenvervoer per spoor worden in de komende vijf jaar twee ontwikkelingen voorzien die de bereikbaarheid per spoor van Venlo wezenlijk zullen beïnvloeden¹³⁾.

Allereerst hebben de Nederlandse en Duitse aanbestedende overheden (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr en I&W) besloten om vanaf 2025 één keer per uur een rechtstreekse treindienst tussen Eindhoven en Düsseldorf te introduceren. Naar het oosten verandert er daarmee voor Venlo nauwelijks iets, omdat de nieuwe verbinding een volledige vervanging van de huidige stoptrein is. Naar het westen verbetert de bereikbaarheid van Venlo. Op Nederlands grondgebied gaat de internationale verbinding namelijk in aanvulling op de huidige binnenlandse intercitty treinen naar Eindhoven en de Randstad rijden. Hiermee krijgt station Venlo 3x per uur een verbinding met Eindhoven, waarvan 1x per uur een echte intercitty die tussen Venlo en Eindhoven alleen in Helmond stopt.

Ten tweede wordt de elektrificatie van de Maaslijn naar verwachting eind 2024 opgeleverd. Voor alle drie de stations in Venlo betekent dit een verkorting van de reistijden naar Nijmegen en Roermond met enkele minuten. Tevens wordt een verbetering van de betrouwbaarheid van de treindiensten voorzien en zal sprake zijn van de inzet van stiller en schoner elektrisch treinmaterieel.

Voor het langere termijn perspectief dient gekeken ten worden naar het Toekomstbeeld OV, waarin de contouren van de toekomstige ontwikkeling van het

11) Trendsportal, CBS

12) Stationsbelevingsmonitor en Klanttevredenheidsonderzoek, NS Stations, 2019.

13) Provincie Limburg, 2020.

personenvervoer per spoor in Nederland worden geschetst. Het is opvallend dat Venlo hierin vooral op het onderdeel internationale bereikbaarheid expliciet naar voren komt. Er lijkt breed draagvlak te zijn voor een verdere verbetering van de verbinding tussen Eindhoven en het Ruhrgebied via Venlo; waarbij er kansen liggen om tot een volwaardige internationale Intercity tussen de Zuidelijke Randstad en het Ruhrgebied / Keulen te komen. De verbetering van de spoorbereikbaarheid van Venlo op nationaal niveau – zoals een versnelling van de noord-zuid verbindingen door de realisatie van een sneltrein of IC-verbinding tussen Maastricht en Nijmegen via de Maaslijn – is gedeeltelijk ook in het kader van het Toekomstbeeld OV geagendeerd, maar heeft nog minder status.

2.5 LEEFBAARHEID EN VEILIGHEID

Het spoor levert een bijdrage aan de bereikbaarheid en de regionale economie en is tevens een meer duurzame en veiligere vorm van vervoer dan weg en binnenvaart. Tegelijkertijd brengt ook het spoor, vooral op zeer lokale schaal, uitdagingen rondom leefbaarheid met zich mee. Vanuit milieuperspectief verdienen de aspecten geluid, luchtkwaliteit en trillingen aandacht; welke spelen voor zowel goederen- als personentreinen. Aangezien er dagelijks goederentreinen met gevaarlijke stoffen door Venlo rijden is externe veiligheid een aanvullende factor als het gaat over de impact van het spoorgoederenvervoer.

De verschillende milieuaspecten vragen aandacht

De juridisch beschikbare geluidsruimte voor het doorgaand spoorvervoer wordt bepaald door zogenaamde geluidproductieplafonds. Het Rijk stelt deze plafonds vast en ProRail is verantwoordelijk voor de naleving. Uit het nalevingsverslag over 2018 blijkt dat er in Venlo knelpunten bestaan en dat er sprake is van een krappe geluidsruimte ($<0,5$ db ruimte)¹⁴⁾. Zo was op de Maaslijn in 2018 op 36 plaatsen sprake van een overschrijding van de plafonds en ook op het traject naar Duitsland is sprake van knelpunten. Vooralsnog is er daardoor slechts beperkte (geluids-)ruimte voor een toename van het gebruik van het spoor. De elektrificatie van de Maaslijn zal de situatie echter op een aantal locaties verbeteren.

Geluidshinder is ook een belangrijk aandachtspunt rondom emplacementen. Voor het emplacement bij station Venlo loopt al sinds 2013 een traject om te komen tot een nieuwe milieuvergunning om enige groei van de geluidsruimte mogelijk te maken. ProRail en de gemeente

verschillen van mening over de toe te passen richtlijnen en rekenmethodes en zijn vooralsnog niet tot overeenstemming gekomen. Mogelijk gaan de verderop in deze paragraaf beschreven wijzigingen in de vergunningverlening rondom emplacementen tot een oplossing leiden.

Venlo werkt actief aan het terugdringen van geluidsoverlast door het spoorvervoer. Het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG) Spoor wat momenteel wordt ontwikkeld is hiertoe een belangrijk middel. Het doel van dit programma is om de te hoge geluidbelasting afkomstig van het spoor op diverse locaties in Venlo te reduceren door adequate geluidwerende maatregelen (raildempers in combinatie met gevelisolatie), zodat aan de wettelijke eisen wordt voldaan. Aandachtspunt daarbij is dat een eventuele toename in treinaantallen tot aanvullende maatregelen zou kunnen leiden.

Op het gebied van luchtkwaliteit zijn er in de gemeente Venlo geen knelpunten. Venlo heeft de maatregelen op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) succesvol afgerond. Er wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden en daarmee zal luchtkwaliteit geen belemmering zijn in de ontwikkeling van het spoorvervoer. De voorziene grootschalige vervanging van dieseltreinen door elektrische treinen, ten gevolge van de elektrificatie van de Maaslijn en in het goederenvervoer, zal een positief effect hebben en de situatie verder verbeteren.

Trillingen als gevolg van spoorvervoer kunnen toenemen als het drukker wordt op het spoor of ten gevolge van een toename van zwaar beladen treinen, maar zijn daarnaast ook afhankelijk van de bodemgesteldheid en het type woningen. Voor trillingen door rijdende treinen zijn er daarom vooralsnog geen duidelijke wettelijke richtlijnen. Dat maakt het lastig om maatregelen tegen trillinghinder te nemen. Bij klachten van omwonenden wordt doorgaans allereerst gekeken naar de staat van onderhoud van het spoor. Indien onderhoud aan het spoor de trillingen niet kan verminderen of oplossen dan zijn er weinig alternatieve opties.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen beperkt mogelijk de stedelijke ontwikkeling

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor brengt risico's met zich mee. Beheersing vindt plaats binnen een landelijk kader, gebaseerd op een grenswaarde voor het individuele risico en een verantwoording van het groepsrisico. Het landelijke beleid heeft Venlo geoperationaliseerd door de ruimtelijke ordening langs het spoor onderhevig te maken aan randvoorwaardelijke

14) Daarmee behoren diverse meetpunten in Venlo tot de ca. 3% van het Nederlandse spoor waar de geluidsruimte beperkt is of overschreden wordt. Bron: Nalevingsverslag geluidproductieplafonds 2018, ProRail (2019).

maatregelen. De gemeente behandelt elke nieuwe ontwikkeling in de nabijheid van het spoor volgens dit toetsingskader.

De beheersmaatregelen rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen hebben effect op de mate waarin stedelijke ontwikkeling en verdichting rondom het spoor mogelijk is. De situatie in Venlo voldoet grotendeels aan de momenteel aanvaardbaar geachte risiconormen c.q. plafonds. Alleen op het traject Eindhoven-Venlo wordt het risicoplafond uit het Basisnet overschreden.

Er staat een aantal belangrijke wijzigingen op stapel in het landelijke kader rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze beleidswijzigingen zijn deels van invloed op de gemeentelijke zeggenschap over de met spoorgoederenvervoer samenhangende risico's. Daarnaast zou er spanning kunnen ontstaan tussen meer ruimte voor goederentreinen die (ook) gevaarlijke stoffen vervoeren en de gemeentelijke ambitie tot verdere binnenstedelijke verdichting. Het betreft een drietal, deels samenhangende, ontwikkelingen:

1. Allereerst werkt IenW aan een herijking van de risicoplafonds in het kader van de herziening van het zgn. Basisnet Spoor;
2. Daarnaast verloopt eind 2020 het Convenant ammoniak, dat onder meer toeziet op de aan- en afvoer van ammoniak naar Chemelot in Geleen via het emplacement bij station Venlo¹⁵⁾;
3. Tenslotte werkt IenW aan een landelijk kader om doorgaande en rangerende goederentreinen onder hetzelfde wettelijk regime brengen. Hiertoe zal de bevoegdheid voor de vergunningverlening op emplacementen wordt overgeheveld van gemeenten naar het Rijk.

De combinatie van bovenstaande beleidswijzigingen zou tot een toename van het vervoer van en rangeren met gevaarlijke stoffen op het grondgebied van de gemeente Venlo kunnen leiden, met als mogelijk gevolg meer hinder, een toename van de risico's en een beperking van de stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Hetzelfde risico speelt in het geval van een toename van het spoorgoederenvervoer en meer specifiek het vervoer van gevaarlijke stoffen door andere ontwikkelingen, zoals de realisatie van de IJzeren Rijn.

¹⁵⁾ De ruimte die in de toekomst voor het vervoer van ammoniak geboden wordt is extra relevant voor Venlo, aangezien eind mei 2020 duidelijk is geworden dat Chemelot vooralsnog geen zuidelijke railontsluiting krijgt. Dit betekent dat de route naar Duitsland volledig via Venlo zal blijven lopen.



Spoorvisie Venlo



3 Totstandkoming van de strategische hoofdrichtingen

De context- en omgevingsanalyse in hoofdstuk 2 heeft geleid tot een groot aantal bevindingen rondom het heden en de toekomst van het spoor in Venlo. Deze bevindingen geven een beeld van hoe stad en spoor elkaar raken en de verschillende aspecten en belangen die spelen. In dit hoofdstuk zoeken we de verbinding tussen de bevindingen en formuleren we strategische hoofdrichtingen. Deze strategische hoofdstukken passen we in hoofdstuk 4 toe om richting te bepalen op het geheel aan vraagstukken en keuzes rondom het spoor in Venlo.



3.1 CONFRONTATIE VAN BEVINDINGEN

De bevindingen uit de context- en omgevingsanalyse verschillen van aard. Allereerst is er het onderscheid tussen (inter-)nationale ontwikkelingen en het Venlose perspectief. Daarnaast versterken bepaalde belangen elkaar en zijn andere juist tegenstrijding. Door vanuit dit perspectief naar de opbrengst van hoofdstuk 2 te kijken, komen de voornaamste vraagstukken naar boven:

- Willen we inzetten op de kansen die het spoorgoederenvervoer biedt, of juist de ontwikkelingen die op Venlo afkomen proberen te richten of te beperken?
- Zien we mogelijkheden om de synergie tussen de economische ontwikkeling en de bereikbaarheid met personenvervoer verder te versterken?
- Hoe verbinden we de ambities qua stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid (personenvervoer) maximaal, om zo zowel de kwaliteit van het stedelijk gebied verder te vergroten als de gewenste bereikbaarheid op lange termijn te garanderen?

- In welke mate en op welke wijze willen we inzetten op de verduurzaming van mobiliteit en het realiseren van een modal shift richting openbaar vervoer en spoor?
- Welke invloed van het spoorvervoer op de veiligheid en leefbaarheid in Venlo vinden we acceptabel?

3.2 BESCHRIJVING VAN DE STRATEGISCHE HOOFDRICHTINGEN

Bovenstaande vraagstukken zijn uiteindelijk samen te vatten in de vraag hoe Venlo invulling wil geven aan haar knooppuntfunctie, zowel voor personen- als goederenvervoer. Deze vraag vormt de basis voor twee gedefinieerde onderscheidende hoofdrichtingen; '**Regionaal Knooppunt Venlo**' en '**Internationale Hub Venlo**'. De invulling verschilt iets tussen personen- en goederenvervoer. Een schets van het perspectief wat past bij de hoofdrichtingen is weergegeven in het kwadrant en de situatiebeschrijving voor 2030 op de volgende pagina.

	Regionaal knooppunt Venlo	Internationale Hub Venlo
Personenvervoer	In 2030 is Venlo, net als nu, een regionaal knooppunt van personenvervoer met goede regionale verbindingen met de rest van Limburg, de omliggende Nederlandse provincies en Noordrijn-Westfalen. De stad en de stationsgebieden vervullen primair een regiofunctie en stoptreinen vormen de kern van het vervoersaanbod.	In 2030 heeft Venlo zich ontwikkeld tot de internationale toegangspoort tot Zuidoost-Nederland. De combinatie van haar natuurlijke ligging, het economische profiel en de ontwikkeling van het centrum-stedelijke gebied heeft gemaakt dat Venlo een centrale plek op het intercitynetwerk tussen enerzijds de zuidelijke Randstad en Noordrijn-Westfalen en anderzijds Oost- en Zuid-Nederland heeft opgeëist.
Goederenvervoer	In 2030 is het spoorgoederenvervoer in Venlo maximaal ondersteunend aan de lokale en regionale economie. Een steeds groter deel van de goederentreinen heeft de containerterminals in Venlo als vertrekpunt of eindbestemming. Ten aanzien van het doorgaand spoorgoederenvervoer wordt maximaal ingezet op beperking van de overlast en verdere verbetering van de leefbaarheid.	In 2030 heeft Venlo zich ontwikkeld tot een unieke tri-modale hub op de Europese goederencorridors, wat zich uit in een gerichte groei van het spoorgoederenvervoer naar en via Venlo. De hub staat nationaal en Europees op de kaart en Venlo benut die positie om te kunnen investeren in de balans tussen de logistieke functie en de lokale leefbaarheid.

Situatiebeschrijving Regionaal Knooppunt Venlo in 2030

Voor de gemiddelde treinreiziger vanuit of naar Venlo lijkt het of er sinds 2020 niet heel veel veranderd is. Er rijden nieuwe elektrische treinen op de Maaslijn en dankzij de doorgetrokken RE13 is er vanaf station Venlo een keer per uur een echte intercityverbinding met Eindhoven. Als je in Venlo, Blerick of Tegelen uit de trein stapt, dan voelt het echter alsof de tijd al enkele decennia stil heeft gestaan. Zowel in kwaliteit als beleving zijn de stations niet meegegaan in de ontwikkeling naar moderne multimodale knooppunten zoals je die op veel andere plekken in het land ziet. Door de ontwikkeling van het Kazerne Kwartier en verschillende locaties elders in het centrumgebied is de aansluiting tussen stad en stations wel iets verbeterd, maar voor bezoekers voelt het niet als de entree tot de 2e stad van Limburg en onder bewoners blijft het OV-gebruik relatief laag.

Aansluitend op de focus op de regionale toegevoegde waarde van het spoorgoederenvervoer heeft een verschuiving van transitovervoer naar spoorgoederenvervoer met herkomst of bestemming Venlo plaatsgevonden. Dit maakt dat de investeringen in terminals uit de periode tot 2020 floreren, maar daar bovenop hebben de afgelopen jaren alleen de hoogstnoodzakelijke investeringen in het spoor plaatsgevonden. Mede daardoor is de impact van het spoorgoederenvervoer en het emplacement op het stedelijk centrum wel vermindert, maar nog steeds behoorlijk groot.

Situatiebeschrijving Internationale Hub Venlo in 2030

De grote aantallen forenzen, studenten en bezoekers die per trein in Venlo aankomen ervaren elke dag weer hoe station Venlo is getransformeerd van een wat gedateerd regionaal station aan het eind van het netwerk naar een modern internationaal vervoersknooppunt. Zowel nationaal als internationaal is de kwaliteit van de verbindingen sterk verbeterd: in alle richtingen worden verbindingen van intercitykwaliteit geboden. Aansluitend op de verbeterde (internationale) bereikbaarheid zijn het station en stationsgebied flink op de schop gegaan. Door de toevoeging van bebouwing en functies is het station een veel prominentere plek binnen het stedelijk centrumgebied geworden en ook zijn de verbindingen tussen het station en de rest van de stad sterk verbeterd. De uitstraling en omgeving van station Blerick hebben een impuls gekregen door de realisatie van het Kazerne Kwartier. Het belang van zowel station Blerick als Tegelen is de afgelopen jaren echter wel wat afgenomen, vooral doordat station Venlo en het lokale en regionale openbaar vervoer hard gegroeid zijn. Reizen met het openbaar vervoer is daardoor in Venlo steeds gebruikelijker.

Hoewel Venlo door een groeiend aantal goederentreinen wordt aangedaan, zijn deze treinen toch een stuk minder prominent aanwezig en is de hinder duidelijk afgenomen. Het is namelijk goed te merken dat de vele investeringen ten behoeve van het goederenvervoer ook benut zijn om de logistieke activiteiten veel beter in te passen in de omgeving. De ontwikkeling rondom station Venlo is daarvan het duidelijkste voorbeeld. De aanpassingen aan het emplacement zijn in samenhang met de ontwikkeling van het knooppunt voor personenvervoer opgepakt. Daardoor is het emplacement weer helemaal van deze tijd, maar tegelijkertijd is het door de toegevoegde bebouwing en slimme maatregelen tegen geluidshinder een stuk minder zichtbaar en hoorbaar aanwezig. De investeringen ten behoeve van het spoorgoederenvervoer hebben nog meer positieve effecten: de internationale bereikbaarheid van de regionale terminals is verder verbeterd en als gevolg van een flinke modal shift is de rol van het spoor binnen de tri-modale logistieke hotspot duidelijk toegenomen.



Spoorvisie Venlo



4 Strategische richtingen en opties

Vanuit de voornaamste thema's en ontwikkelingen die spelen op en rondom het spoor in Venlo zijn in hoofdstuk 3 strategische hoofdrichtingen geformuleerd en is het bijbehorende beeld rond 2030 geschetst. In dit hoofdstuk komen we tot samenhangende standpuntbepaling op de relevante vraagstukken aan de hand van deze strategische hoofdrichtingen. Allereerst introduceren we de onderwerpen waarop standpuntbepaling nodig is. Vervolgens worden de standpunten per hoofdrichting geformuleerd.



4.1 DE VRAAGSTUKKEN DIE OM STANDPUNTBEPALING VRAGEN

Op basis van de inventarisatie en confrontatie in de hoofdstukken 2 en 3 zijn onderstaand de vraagstukken beschreven waarop een standpunt geformuleerd dient te worden vanuit het perspectief van de toekomstige relatie tussen Venlo en het spoor.

Bereikbaarheid personenvervoer

Lokale en regionale verbindingen (inclusief regionaal grensoverschrijdend)

- Op welke wijze kunnen de bestaande en eventueel nieuwe stations in Venlo de lokale bereikbaarheid verder versterken en hoe kunnen keuzes in de lokale en regionale bereikbaarheid het gebruik van deze stations vergroten.
- Welke rol kan het personenvervoer per spoor spelen in het verbeteren van de regionaal grensoverschrijdende verbindingen, de verbetering van de bereikbaarheid van Venlo vanuit het nabije Duitse achterland.

Nationale en internationale lange afstandsverbindingen

- Welke positie ambieert Venlo binnen het toekomstige nationale intercitynetwerk en wat is er voor nodig om die situatie te bereiken?
- Welke positie ambieert Venlo binnen het internationale intercitynetwerk en wat is er voor nodig om die situatie te bereiken?
- Wat is de toekomstige rol van de stations Venlo en Blerick in relatie tot de bereikbaarheid van het stedelijk centrumgebied en wat betekent dat voor hun onderlinge verhouding?

Ontwikkeling stations en stationsgebieden

- Wat is de ruimtelijke en kwaliteitsambitie voor het station en stationsgebied Venlo en wat betekent dit voor de ontwikkeling van het station zelf en de directe omgeving?
- Wat is de ruimtelijke en kwaliteitsambitie voor het station en stationsgebied Blerick en wat betekent dit voor de ontwikkeling van het station zelf en de directe omgeving?
- Wat is de ambitie voor het station en stationsgebied Tegelen en wat betekent dit voor de ontwikkeling van het station zelf en de directe omgeving?

Spoorgoederenvervoer

Regionale functie

- Wat is de regionale ambitie rondom de modal shift naar meer duurzame vormen van goederenvervoer, waaronder het spoor, en wat betekent dit voor de ontwikkeling van de daartoe benodigde voorzieningen?

Positie op het Europese netwerk

- Wat is het standpunt van Venlo ten aanzien van de voorgenomen toevoeging van de 'Brabanthroute' aan het Europese kernnetwerk van goederenroutes?
- Wat is het standpunt van Venlo ten aanzien van de gesuggereerde toevoeging van de Zuidelijke Maaslijn aan het Europese kernnetwerk van goederenroutes?
- Wat is het standpunt van Venlo ten aanzien van de realisatie van de IJzeren Rijn / de twee 3RX varianten de over het grondgebied van de gemeente lopen?

Toekomst emplacementen

- Wat is de toekomstige rol en functie van het emplacement bij station Venlo en hoe verhoudt deze zich tot de (ambities met) de directe stationsomgeving? Op welke aspecten wil de gemeente sturen bij de keuzes rondom de voorziene aanpassingen aan het emplacement?
- Wat is de toekomstige rol en functie van het emplacement bij station Blerick en hoe verhoudt deze zich tot de (ambities met) de directe stationsomgeving?

Leefbaarheid en veiligheid

- Wat is de gewenste balans tussen de ontwikkeling van het spoorvervoer en de leefbaarheid rondom het spoor en hoe wordt hier invulling aan gegeven?
- Wat is de toekomst van het vervoer van gevaarlijke stoffen door Venlo, ook in relatie tot de mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling rondom het spoor, en op welke wijze wordt deze toekomst vormgegeven?

4.2 STANDPUNTBEPALING AANSLUITEND OP DE STRATEGISCHE HOOFDRICHTINGEN

De in hoofdstuk 3 geïntroduceerde beschrijving van de onderscheidende strategische hoofdrichtingen ‘Regionaal knooppunt Venlo’ en ‘Internationale hub Venlo’ is hieronder nogmaals weergegeven. Vervolgens worden alle vraagstukken van een invulling voorzien die aansluit bij deze strategische hoofdrichtingen.

	Regionaal knooppunt Venlo	Internationale Hub Venlo
Personenvervoer	In 2030 is Venlo, net als nu, een regionaal knooppunt van personenvervoer met goede regionale verbindingen met de rest van Limburg, de omliggende Nederlandse provincies en Noordrijn-Westfalen. De stad en de stationsgebieden vervullen primair een regiofunctie en stoptreinen vormen de kern van het vervoersaanbod.	In 2030 heeft Venlo zich ontwikkeld tot de internationale toegangspoort tot Zuidoost-Nederland. De combinatie van haar natuurlijke ligging, het economische profiel en de ontwikkeling van het centrum-stedelijke gebied heeft gemaakt dat Venlo een centrale plek op het intercitynetwerk tussen enerzijds de zuidelijke Randstad en Noordrijn-Westfalen en anderzijds Oost- en Zuid-Nederland heeft opgeëist.
Goederenvervoer	In 2030 is het spoorgoederenvervoer in Venlo maximaal ondersteunend aan de lokale en regionale economie. Een steeds groter deel van de goederentreinen heeft de containerterminals in Venlo als vertrekpunt of eindbestemming. Ten aanzien van het doorgaand spoorgoederenvervoer wordt maximaal ingezet op beperking van de overlast en verdere verbetering van de leefbaarheid.	In 2030 heeft Venlo zich ontwikkeld tot een unieke tri-modale hub op de Europese goederencorridors, wat zich uit in een gerichte groei van het spoorgoederenvervoer naar en via Venlo. De hub staat nationaal en Europees op de kaart en Venlo benut die positie om te kunnen investeren in de balans tussen de logistieke functie en de lokale leefbaarheid.

Bereikbaarheid personenvervoer

	Regionaal knooppunt Venlo	Internationale hub Venlo
Rol van de stations in de lokale bereikbaarheid	Het vervoersaanbod op de drie stations is redelijk vergelijkbaar aan de huidige situatie en onderling maar beperkt onderscheidend. Daarmee zullen alle drie de stations, met de nadruk op Venlo en Blerick, dragers van de stedelijke bereikbaarheid en duurzaamheidsambities zijn en nog meer als knooppunten binnen het onderliggende OV-netwerk van bus en deelmobiliteit fungeren. Gezien de nadruk op regionale verbindingen is het toevoegen van één of meer nieuwe stations te overwegen, bijvoorbeeld ter ontsluiting van de Brightlands Campus Greenport Venlo. De lokale bereikbaarheid verbetert ook door de stationsgebieden te benutten als belangrijke vestigingslocaties voor onderwijs, voorzieningen en werkgelegenheid op lokaal/regionaal niveau.	Het internationale intercity station Venlo is de drager van bereikbaarheid van de stad op alle schaalniveaus en de spil in de gewenste verduurzaming van de mobiliteit. Op lokaal niveau is dit station het OV-knooppunt waar alle vormen van mobiliteit samenkomen en van waaruit alle belangrijke bestemmingen in de stad – waaronder de Brightlands Campus Greenport Venlo - bereikbaar gemaakt worden. Zo worden meer inwoners, forenzen, bezoekers en studenten verleid tot het gebruik van het openbaar vervoer en deelmobiliteit. Blerick en Tegelen zijn beide typische stoptreinstations en verzorgen primair de bereikbaarheid van de direct omliggende stadsdelen. Verbeteringen van de lokale bereikbaarheid, waaronder de mobiliteitsinitiatieven vanuit Trendsportal, worden waar mogelijk via station Venlo gerealiseerd. De toevoeging van nieuwe stations wordt daarom niet nagestreefd.
Regionale grensoverschrijdende bereikbaarheid per spoor	De kwaliteit van de regionale verbindingen met het nabije Duitse achterland wordt verhoogd door in te zetten op een verbetering van de huidige RE13-sprinter naar Düsseldorf. Een frequentieverhoging van 1x naar 2x per uur en doortrekking tot Blerick (na realisatie van een spanningssluis op Duits grondgebied) is gewenst om de grensoverschrijdende regionale verbindingen op een vergelijkbaar niveau als de nationale regionale verbindingen te brengen.	Met de realisatie van een volwaardige intercityverbinding met het Ruhrgebied verbeteren de verbindingen met de grote steden in het Duitse achterland. Hier bovenop dient minimaal 1x per uur de huidige RE13-sprinter verbinding geboden worden, ten behoeve van de bereikbaarheid van de kleinere kernen net over de grens. Doortrekking van de RE13 naar Blerick kan een goede keuze zijn vanuit het perspectief van bereikbaarheid en de optimale benutting van de (perronspoor)capaciteit van station Venlo.
Positie van Venlo op het nationale intercitynetwerk	Venlo blijft een stad aan het eind van het landelijke spoornetwerk.	Met een internationale IC-verbinding Zuidelijke Randstad – Ruhrgebied als drager verandert station Venlo in een van de voornaamste spoorknooppunten binnen de Eurregio en Zuid-Nederland. Het internationale knooppunt wordt gevoed door nationale intercity-verbindingen in alle vier de richtingen, wat vraagt om de introductie van een IC Nijmegen – Maastricht en een IC Venlo – Eindhoven e.v. in het 'andere half uur' van de internationale IC.
Positie van Venlo op het internationale intercity-netwerk	De verbinding Eindhoven – Düsseldorf is de enige verbinding met Duitsland. Daarmee is geen sprake van een internationale IC-verbinding.	Ieder uur wordt Venlo aangedaan door de internationale Intercity Den Haag (/Zuidelijke Randstad) – Eindhoven – Düsseldorf – Keulen (/Ruhrgebied). Daarmee wordt Venlo een van de drie voornaamste internationale grensovergangen voor personenvervoer, ontstaan goede verbindingen met Düsseldorf (Airport) en Brainport en via de stations Düsseldorf en Keulen met de rest van Duitsland, de Alpenlanden en verder.
Toekomstige rollen en rolverdeling stations Venlo en Blerick	De stations Venlo en Blerick zijn allebei regionale stations van een behoorlijke omvang met een goede ligging binnen het stedelijk centrumgebied. Alle regionale verbindingen – inclusief de grensoverschrijdende – stoppen bij voorkeur op beide stations. Station Blerick blijft aantrekkelijk als P&R-station.	Nationale en internationale bereikbaarheidsambities maken de keuze voor een duidelijk hoofdstation noodzakelijk. Gezien de duidelijk betere uitgangspositie van dit station qua aantallen reizigers en ligging in het lokale en regionale OV-netwerk valt dan de keuze op Venlo. Blerick wordt nog nadrukkelijker het tweede station van Venlo. Intercity's, waaronder de huidige IC naar Eindhoven, stoppen hier in de toekomst (waarschijnlijk) niet meer en ook de P&R-functie van station Blerick verschuift grotendeels naar station Venlo.

Ontwikkeling stations en stationsgebieden

	Regionaal knooppunt Venlo	Internationale hub Venlo
Toekomst station en stationsomgeving Venlo	Het aanzicht en de omgeving van station Venlo zullen niet wezenlijk wijzigen en het station zal nagenoeg hetzelfde blijven functioneren. Het gebruik zal beïnvloed worden door de groei van inwoners en studentenaantallen en de maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Ook voorziene stedelijke ontwikkelingen (zoals de Keulsepoort en het Kazerne Kwartier nabij station Blerick) en het beleid van werkgevers en onderwijsinstellingen zullen effect hebben. Echter gezien de regionale oriëntatie en de beperkte stedelijke dichtheid zal de huidige situatie grotendeels in stand blijven.	De (inter-)nationale knooppuntfunctie verandert het perspectief van station Venlo volledig. Er ontstaan volop nieuwe kansen voor het stationsgebied als de vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven, hotels en (mogelijk) expats. In het verlengde wordt het ook een interessante vestigingslocatie voor bovenregionale voorzieningen en ondernemingen, wat weer kansen biedt voor de verdere doorontwikkeling van de (zuidkant van de binnen-)stad op gebieden als retail, woningbouw, studentenhuisvesting en onderwijsinstellingen. De functie als internationale toegangsport tot de stad en Zuidoost-Nederland vraagt om een forse kwaliteitsverbetering van het station zelf en het (verdichte) stationsgebied. Het realiseren van een zuidelijke entree kan hiertoe een van de middelen zijn. De groei van het aantal treinen en in-, uit- en overstappende treinreizigers vraagt tevens om capaciteitsvergrotingen, in ieder geval op het gebied van de perronlengte en de stallingscapaciteit voor fietsen. Tevens wordt geïnvesteerd in een P+R-voorziening met een grote capaciteit (met in het weekend de mogelijkheid tot medegebruik voor centumparkeren).
Toekomst station en stationsomgeving Blerick	De omgeving van station Blerick krijgt een impuls ten gevolge van de ontwikkeling van het Kazerne Kwartier. Het beperkte aantal voorzieningen en de ligging op een spoordijk onderhevig aan de elementen blijven een achilleshiel voor het station. Bij de ontwikkeling van de stationsomgeving wordt maximaal ingezet op het verhogen van de kwaliteit en beleving, waar mogelijk ook op deze aspecten.	Blerick wordt nog nadrukkelijker het tweede station van Venlo. De relatie met de ontwikkeling van het Kazernekwartier wordt gezocht in de regionale functie van het station en eventuele investeringen sluiten aan bij die ambitie. De nadruk wat betreft stationsgebiedsontwikkeling en een eventuele toevoeging van functies ligt op station Venlo.
Toekomst station en stationsomgeving Tegelen	Het station Tegelen behoudt zijn lokale functie met een bijpassend beperkt voorzieningen- en ontwikkelingsniveau.	Het station Tegelen behoudt grotendeels zijn lokale functie met een bijpassend beperkt voorzieningen- en ontwikkelingsniveau. Mogelijk leidt de ontwikkeling van station Venlo tot een vermindering van het gebruik.

Spoorgoederenvervoer

	Regionaal knooppunt Venlo	Internationale hub Venlo
(regionale) modal shift ambitie en ontwikkeling terminals	Venlo biedt als regionaal knooppunt een uitstekend vestigingsklimaat voor bedrijven in de agrosector, industrie en logistiek die gebruik willen maken van spoorvervoer. Zo wordt actief ingezet op het realiseren van een modal shift. De activiteiten op de terminals zijn dienend aan de regionale economische activiteiten en daarom wordt er niet ingezet op een verdere uitbreiding van de capaciteit of overslag tussen modaliteiten voor transitoverkeer.	Met de verdere doorontwikkeling van het goederenknooppunt Venlo neemt de extended gatefunctie voor de haven van Rotterdam (en Antwerpen) verder toe. Venlo biedt als internationaal knooppunt een uitstekend vestigingsklimaat voor bedrijven in de agrosector, industrie en logistiek die gebruik willen maken van spoorvervoer. Zo wordt actief ingezet op het realiseren van een modal shift. Er wordt ontwikkelruimte geboden voor containeroverslag gericht op regionale toegevoegde waarde en tegelijkertijd wordt ingezet op het faciliteren van de modal shift in het transitoverkeer. Een railontsluiting van de haven is hiertoe noodzakelijk en op termijn wellicht een uitbreiding van de terminalcapaciteit.
Standpunt t.a.v. toevoeging Brabantroute aan Europees kernnetwerk	De toevoeging van de Brabantroute aan het TEN-T kernnetwerk is niet noodzakelijk voor de versterking van de regionale toegevoegde waarde van het spoorgoederenvervoer. Venlo zal dit daarom niet actief bepleiten, maar heeft geen bezwaar zolang het transitovervoer niet significant toeneemt ten opzichte van huidig. De kernstatus leidt namelijk direct of indirect tot een aantal verbeteringen waar de stad vanuit economisch of leefbaarheidsperspectief belang bij heeft, zoals een verhoging van het veiligheidsniveau door de invoering van ERTMS en mogelijkheid tot de inzet van langere treinen.	De toevoeging van de Brabantroute aan het TEN-T kernnetwerk van Europese spoorgoederencorridors versterkt de positionering van Venlo als internationaal logistiek knooppunt. Gezien de voorwaarden die aan het kernnetwerk gesteld worden verzekert deze status de kwaliteit van de verbinding naar en via Venlo. Daarnaast versterkt de toevoeging aan het kernnetwerk het commitment van Rijk en Europa aan deze route. Aandachtspunten zijn dat er voldoende ruimte (/treinpaden) moet blijven voor treinen met herkomst of bestemming Venlo en de wijze waarop met investeringen in leefbaarheid en stedelijke ontwikkelingen een goede ruimtelijk-functionele structuur kan worden bereikt. Zodanig dat de stad leefbaar blijft en de gewenste ruimtelijke kwaliteit biedt voor inwoners, bezoekers en ondernemers buiten de logistiek.
Standpunt t.a.v. toevoeging Zuidelijke Maaslijn aan Europees kernnetwerk	De toevoeging van de Zuidelijke Maaslijn aan het kernnetwerk is niet noodzakelijk voor de versterking van de regionale toegevoegde waarde van het spoorgoederenvervoer en leidt wel tot meer overlast ten gevolge van een toename van rangerende goederentreinen op het emplacement van station Venlo. Venlo ondersteunt dit voorstel daarom niet.	De toevoeging van de Zuidelijke Maaslijn aan het TEN-T kernnetwerk van Europese spoorgoederencorridors versterkt de positionering van Venlo als internationaal logistiek knooppunt. De benodigde investeringen en capaciteitsuitbreidingen om het tracé op het vereiste kwaliteitsniveau te brengen vergroten tevens de haalbaarheid van een IC Nijmegen-Maastricht en daarmee de positie van Venlo als knooppunt van personenvervoer. De toename van rangerende goederentreinen op het emplacement van station Venlo vraagt om hinder reducerende maatregelen die er voor dienen te zorgen dat leefbaarheid en veiligheid minimaal op het huidige niveau blijven.
Standpunt t.a.v. de realisatie van de IJzeren Rijn / 3RX	3RX heeft vooral een functie voor het doorgaande goederenvervoer tussen België en Duitsland. Ongeacht de variant sluit de realisatie van deze verbinding niet aan bij de ambitie om het goederenvervoer vooral te ontwikkelen op een manier die leidt tot regionale toegevoegde waarde. Door de voor 3RX noodzakelijke spoorverdubbeling van de Zuidelijke Maaslijn verbetert de betrouwbaarheid van het personenvervoer op deze verbinding. Dit weegt echter niet op tegen de nadelen.	Een betere verbinding met mainport Antwerpen verbetert de positionering van de Greenport Venlo en Venlo als internationale goederenhub. De 3RX variant waarbij al het doorgaand goederenvervoer tussen België en Duitsland rangeert op het emplacement van station Venlo heeft een dusdanige negatieve impact op de leefbaarheid en de ontwikkeling van het internationale knooppunt dat Venlo verklaard tegenstander is van die variant. De 3RX variant waarbij doorgaande goederentreinen met een boog bij Venlo om het centrum heen worden geleid vermindert de overlast in het dichtbebouwde centrumgebied, maar brengt tegelijkertijd uitdagingen rondom hinder en inpassing in het zuidoostelijke deel van de gemeente met zich mee. Hier staan relatief beperkte baten tegenover en daarom is Venlo in principe ook geen voorstander van deze variant.

Spoorgoederenvervoer

	Regionaal knooppunt Venlo	Internationale hub Venlo
(Besturing) toekomst emplacement station Venlo	Gezien de stabilisatie of daling van de hoeveelheid doorgaand spoorgoederenvervoer, gecombineerd met verbetering van de processen (zoals minder locomotief-wissels) en de reeds voorziene verbeteringen aan de infrastructuur zal de belasting van het emplacement afnemen. Mogelijk kan op termijn een beperkt deel van sporen worden gesaneerd, wat ruimte zou kunnen bieden voor (binnen)stedelijke ontwikkeling. Gezien de beperkte hoeveelheid voorzien ontwikkelingen zal de gemeente zelf niet actief sturen op de ontwikkeling van het emplacement.	De verbeterde verbindingen in het (inter-)nationale personenvervoer gecombineerd met de voorziene groei van het spoorgoederenvervoer (o.a. voortkomend uit de positie van Venlo op het TEN-T netwerk) zorgen voor een sterk toenemende druk op zowel het emplacement als de directe omgeving (ten behoeve van reizigersvoorzieningen en stedelijke ontwikkeling). De vraagstukken rondom het ruimtebeslag en het vinden van de balans tussen de verschillende functies van het emplacement onderling en in relatie tot haar omgeving vragen om een actieve rol van de gemeente in de besturing van de ontwikkelingen.
Toekomst emplacement station Blerick	De functie van het emplacement blijft min of meer onveranderd. Het blijft een rol vervullen voor de regionale spoorvervoerders en -exploitanten Arriva (/Stadler), Cabooter (Horsterweg) en ECT. Een doortrekking van de RE13 tot station Blerick kan een grote impact op het gebruik van het emplacement hebben, als gevolg van het keren en mogelijk opstellen en reinigen van personentreinen.	Het emplacement blijft een rol vervullen voor de regionale spoorvervoerders en -exploitanten Arriva (/Stadler), Cabooter (Horsterweg) en ECT. Door de hoge belasting van het emplacement van station Venlo wordt wellicht een deel van de activiteiten rondom het spoorgoederenvervoer overgeheveld naar emplacement Blerick (na realisatie van een spanningsluis op Duits grondgebied).

Veiligheid en leefbaarheid

	Regionaal knooppunt Venlo	Internationale hub Venlo
Balans tussen leefbaarheid en ontwikkeling spoorvervoer	Een verbetering van de leefbaarheid wordt allereerst nagestreefd door een inzet op de stabilisatie van de treinaantallen in het goederen- en personenvervoer, gecombineerd met de verbeteringen als gevolg van reeds voorziene ontwikkelingen, zoals de elektrificatie van de Maaslijn en de realisatie van de onderdoorgang Vierpaardjes. Daarnaast wordt ingezet op hinder beperkende maatregelen als onderdeel van de aanpassingen aan het emplacement Venlo.	De ontwikkeling van Venlo tot internationale hub in het personen- en goederenvervoer leidt tot grote investeringen en aanpassingen aan de spoorinfrastructuur, vooral rondom het emplacement en stationsgebied van station Venlo. Het verbeteren van de leefbaarheid in het stedelijk centrumgebied en de maximalisatie van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden zullen als integraal en nevenschikt onderdeel van de planvorming voor dit knooppunt worden opgepakt. Een zelfde benadering zal worden toegepast in het geval van andere grootscheepse aanpassingen van de infrastructuur.
Standpunt t.a.v. de realisatie van de IJzeren Rijn / 3RX	Per saldo wordt geen groei van het goederenvervoer per spoor voorzien, maar enkel een verschuiving van doorgaand vervoer naar goederentreinen met een regionale herkomst of bestemming. Venlo zet daarom in op aanpassingen aan de wet- en regelgeving die aansluiten bij deze ontwikkeling, waardoor de risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen, met speciale aandacht voor ammoniak, niet zullen toenemen. Een zelfde benadering wordt gehanteerd bij alle aanpassingen en uitbreidingen van de spoorinfrastructuur.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor levert slechts een beperkte bijdrage aan de internationale hub Venlo, maar brengt wel mogelijke beperkingen ten aanzien van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen met zich mee. Venlo zet daarom in op aanpassingen aan de wet- en regelgeving waardoor de risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen, met speciale aandacht voor ammoniak, niet zullen toenemen en er ruimte ontstaat voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Een zelfde benadering wordt gehanteerd bij alle aanpassingen en uitbreidingen van de spoorinfrastructuur.



Spoorvisie Venlo



5 Conclusies en aanbevelingen

In het voorgaande hoofdstuk zijn aan de hand van de strategische hoofdrichtingen 'Regionaal Knooppunt Venlo' en 'Internationale Hub Venlo' de opties voor de keuzes rondom stad en spoor in samenhang verkend. Beide hoofdrichtingen lijken realistisch en haalbaar en het onderscheid betreft vooral het ambitieniveau. Aansluitend op de positie van stad en regio en de gewenste stedelijke en economische ontwikkeling kiezen wij om voor het ambitieuze scenario te gaan. Deze keuze en de daaruit voortvloeiende beleidsmatige consequenties worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.



5.1 BESTE PERSPECTIEF ALS INTERNATIONALE KNOOP VOOR GOEDEREN- EN PERSONENVERVOER

De afgelopen jaren heeft het spoorgoederenvervoer in Venlo een grote vlucht gemaakt, zowel door externe invloeden als beleidsmatige keuzes van de gemeente zelf. Het goederenvervoer per spoor is van belang voor de regionale economie en kan een nog grotere rol gaan spelen vanwege de verduurzaming van de logistiek. Het perspectief dient echter aangescherpt en verbreed te worden om enerzijds tot een betere balans tussen de baten en de lasten van het spoorgoederenvervoer te komen en anderzijds het spoor in zijn totaliteit van meer toegevoegde waarde voor de ontwikkeling van de stad en de regionale economie te laten zijn.

De kans is groot dat externe ontwikkelingen er voor zullen zorgen dat Venlo een prominente positie op het Europese spoorgoederennetwerk houdt. Zonder actieve beïnvloeding vanuit de gemeente is het echter niet vanzelfsprekend dat Venlo en de regio maximaal zullen profiteren van de positie op het netwerk en zou de verhouding tussen hinder en toegevoegde waarde kunnen verslechteren. Tegen die achtergrond is het zaak de positie als internationale hub te blijven omarmen, maar de inzet te verbreden.

De noodzaak tot verbreding volgt allereerst uit de constatering dat de ontwikkeling van Venlo als knooppunt van personenvervoer de afgelopen decennia is achtergebleven bij de ontwikkeling tot logistieke hub. De voorziene aanpassingen en uitbreidingen van het spoorwegnet rondom Venlo, primair noodzakelijk ten behoeve van spoorgoederenvervoer en logistiek, zijn tot nu toe vrijwel volledig vanuit dat perspectief beschouwd. Deze investeringen creëren echter ook de mogelijkheid om tegelijkertijd tot substantiële verbeteringen van het nationale en internationale personenvervoer via Venlo te komen. Daarmee worden de randvoorwaarden gecreëerd op basis waarvan station Venlo zich kan ontwikkelen tot de internationale toegangspoort tot Zuidoost-Nederland en zal de bijdrage van het spoor aan de stedelijke ontwikkeling en regionale economie gemaximaliseerd worden.

Het tweede element van verbreding richt zich op het verbeteren van de balans tussen het spoorvervoer en de kwaliteit van leven in de stad. Hiervoor is reeds aangegeven dat de verdere ontwikkeling van Venlo als logistieke hub op de Europese spoorgoederencorridors aanleiding geeft tot investeringen en dat deze beter renderen als tegelijkertijd tot substantiële verbeteringen in het personenvervoer gekomen wordt. Deze win-win is er ook op het gebied van leefbaarheid. De ontwikkeling van Venlo tot internationale hub in zowel het personen- als

goederenvervoer per spoor vraagt om forse ruimtelijke ingrepen, vooral op en rondom het emplacement bij station Venlo. Dit is een uitgelezen kans om bij de ontwikkeling van de oplossingsrichtingen de leefbaarheid, veiligheid en de kwaliteit van de stad en stationsgebieden integraal mee te nemen.

In de meer op de status quo gerichte regionaal knooppunt variant zal maar in beperkte mate sprake zijn van investeringen en ruimtelijke ingrepen, waardoor er geen situatie ontstaat waarin tot een werkelijk andere inbedding van het spoor in de stad gekomen kan worden.

Venlo omarmt zodoende haar positie op het internationale spoorwegnet. Dit doet zij door in te zetten op de verdere ontwikkeling van haar functie als multimodale logistieke hotspot; op een dusdanige wijze dat dit gepaard gaat met:

- Een gelijktijdige ontwikkeling van Venlo tot internationaal knooppunt in het personenvervoer en
- Een uiteindelijke vermindering van alle vormen van met het spoorvervoer samenhangende hinder.

5.2 GENERIEKE AANBEVELINGEN

Venlo zal een aantal keuzes moeten maken en activiteiten moeten ondernemen om tot de gewenste samenhang tussen de ontwikkeling van de stad en het spoor te komen. Ongeacht welke strategische hoofdrichting de voorkeur heeft, dient de gemeente de ambities rondom het spoor te verankeren in haar beleid en haar standpunten op de verschillende spoorse dossiers die Venlo raken uit te dragen. Daartoe zijn de volgende zaken noodzakelijk:

- Versterken van de programmatische besturing van de samenhangende dossiers rondom het spoor en de stedelijke en economische ontwikkeling.
 - Afwegingen rondom het spoor worden tot nu toe vooral vanuit een mobiliteits- en infrastructureel perspectief gemaakt. De inhoudelijke en beleidsmatige samenhang tussen het spoor en de stedelijke en (regionaal) economische ontwikkeling is echter dusdanig sterk dat een meer integrale besturing noodzakelijk is.
 - Afgezien van de interactie met andere beleidsterreinen, is het totaal aan vraagstukken rondom het spoor van een dusdanige omvang, complexiteit en samenhang dat een integrale programmatische besturing noodzakelijk is om tot uitkomsten te komen die aansluiten bij de in deze visie geformuleerde ambities.

- Opstellen van een strategisch stakeholdermanagementplan om de boodschappen en beïnvloeding rondom de realisatie van de gemeentelijke ambities op een samenhangende en gestructureerde wijze te kunnen besturen.
 - De gemeente heeft maar zeer beperkte bevoegdheden en middelen om de ambities uit deze spoorvisie te realiseren. Tegelijkertijd zal de gemeente wel een duidelijk initiërende rol op zich moeten nemen om ontwikkelingen in de door haar gewenste richting te bewegen.
 - Bij het uitdragen van haar visie heeft de gemeente te maken met een groot aantal stakeholders, van lokaal tot Europees niveau en is sprake van een veelheid aan boodschappen op een flink aantal dossiers.
 - Een strategisch stakeholdermanagementplan stelt Venlo in staat haar initiërende en beïnvloedende rol succesvol in te vullen, door vanuit een uitstekend begrip van de belangen van de relevante stakeholders tot krachtige en samenhangende boodschappen op de verschillende dossiers te komen.

5.3 SPECIFIEKE AANBEVELINGEN

De in de voorgaande paragraaf benoemde activiteiten zullen bijdragen aan meer grip van de gemeente op de ontwikkelingen rondom het spoor en de interactie tussen het spoor en andere beleidsterreinen. Aansluitend op de inzet op de ontwikkeling tot een internationale hub voor personen- en goedertransport per spoor zijn aanvullend de volgende specifieke activiteiten noodzakelijk:

- Beleidsmatig en inhoudelijk versterken van de samenhang tussen de stedelijke ontwikkeling en het spoor, o.a. in het kader van de in ontwikkeling zijnde Strategische stadsvisie 2040.
 - De strategische voorkeursrichting gaat uit van een veel sterkere interactie tussen de stedelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van het spoorvervoer. Alleen indien de juiste balans gevonden wordt tussen een verbeterde bereikbaarheid en een daarbij passende stedelijke en knooppuntontwikkeling zal Venlo uitgroeien tot een internationale hub in het personenvervoer. In het ruimtelijk beleid en bij stedenbouwkundige uitwerkingen dient de onderlinge versterking van stad en spoor daarom een structureel terugkerend thema te zijn.
- Nader uitwerken van het stedelijk / regionaal mobiliteitsplan met station Venlo als de drager van de toekomstige ontwikkelingen.
 - Uit de analyse blijkt dat bereikbaarheid per openbaar vervoer van een aantal voorname
- bestemmingen in de stad en regio inclusief deel-mobiliteit, verbeterd kan worden.
 - De keuze voor de ontwikkeling van Venlo tot internationale hub in het personenvervoer is ook de keuze voor station Venlo als het multimodale knooppunt in de regio.
 - De opstelling van een mobiliteitsplan – wat zich richt op ‘harde en zachte’ factoren, nadrukkelijk ook de grensoverschrijdende reiziger beschouwd en aansluit op de initiatieven vanuit Trendsportal – dient er toe te leiden dat de lokale en regionale bereikbaarheid verbeterd en de positie van station Venlo verder versterkt wordt.
- Uitwerken van de ambities voor de stationsomgeving en het station Venlo aan de hand van het in het kader van Toekomstbeeld OV ontwikkelde Handelingsperspectief OV-knooppunten.
 - De ontwikkeling van het stationsgebied en station Venlo is de drager van de ontwikkeling van Venlo tot internationaal knooppunt van personenvervoer.
 - Aan de hand van het Handelingsperspectief OV-knooppunten kan in nauwe samenwerking met de voornaamste stakeholders (zoals (logistieke) ondernemers, onderwijsinstellingen, bewoners- en reizigersorganisaties, vervoerders, ProRail en de provincie) de ambitie en opgave bepaald worden; waarbij bouwstenen als de infrastructurele aanpassingen aan het emplacement en hinderreductie door het slim toevoegen van bebouwing en stedelijke functies goed in te passen zijn.
 - Het Handelingsperspectief OV-knooppunten is tevens een belangrijk instrument voor het Rijk waar het gaat om het vaststellen van de noodzaak tot integrale ontwikkeling van stationsgebieden in het kader van het BO MIRT.
- Formuleren van de gemeentelijke visie op de toekomst van het emplacement Venlo en structureel vormgeven van de gemeentelijke betrokkenheid bij de ontwikkeling.
 - Er speelt een groot aantal ontwikkelingen rondom het emplacement bij station Venlo die op de korte, middellange en lange termijn kunnen leiden tot aanpassingen van de infrastructuur en het gebruik van het emplacement.
 - Het emplacement heeft een grote invloed op het optimaal functioneren van de logistieke hotspot, de aanwezigheid van het spoor in de stad en de hinder(-beleving). Daarbij is de verdere ontwikkeling van het emplacement mede bepalend voor de stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden op en rondom het knooppunt Venlo.
 - Omdat de gemeente uiteindelijk het grootste belang heeft bij een toekomstvaste en passende

inbedding van het emplacement in de stad, vanuit de verschillende perspectieven, zal de gemeente zelf een duidelijk visie moeten ontwikkelen op de gewenste toekomst van het emplacement en aan tafel moeten zitten bij alle planontwikkeling en besluitvorming.

- Verder versterken van de samenhang tussen de ontwikkeling van het Kazerne Kwartier en station Blerick, eveneens aan de hand van het Handelingsperspectief OV-knooppunten.
 - Hoewel de voorkeursrichting ertoe zal leiden dat station Blerick aan belang verliest ten opzichte van station Venlo, zal Blerick ook in de toekomst een belangrijk station zijn; al was het maar omdat met de ontwikkeling van het Kazerne Kwartier een nieuw stuk stad wordt gecreëerd met een in potentie meer dan gemiddeld OV-gebruik.
 - De kwaliteit van station Blerick wordt op dit moment echter niet hoog gewaardeerd en is qua uitstraling en beleving niet in lijn met de ambities voor het Kazerne Kwartier.
 - De verschillende ontwikkelingen die rondom station Blerick spelen maken het relevant om de toekomst van dit station in relatie tot haar direct omgeving te doordenken. Het Handelingsperspectief OV-knooppunten kan hiertoe benut worden.

Indien de gemeente bovenstaande activiteiten op een zoveel mogelijk samenhangende wijze ter hand neemt, dan vergroot zij haar invloed op de ontwikkeling van het spoor binnen en rondom de gemeentegrenzen. Op deze wijze ontstaat stap voor stap een maximale synergie tussen de stedelijke ambities en het spoor en wordt Venlo zowel op het gebied van goederen- als personenvervoer de internationale toegangspoort tot Zuidoost-Nederland.

Literatuurlijst

- 3RX: Haalbaarheidsstudie alternatieve Rijn-Ruhr Spoorverbinding, Arcadis (2017).
- Concept omgevingsplan Limburg, Provincie Limburg (2020).
- Economisch Uitvoeringsprogramma Venlo, BCI (2019).
- Economische Kansenagenda Regio Venlo, Rabobank Venlo (2017).
- Factsheet Logistiek, CBS/UDC (2016).
- Marktvisie Ambitienetwerk Spoorgoederen, Spoorgoederentafel (2020).
- Nalevingsverslag geluidproductieplafonds 2018, ProRail (2019).
- Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland : 2018 vergeleken met 2017, ProRail (2019).
- Potentie multimodale continentale ladingstromen voor de Goederenvervoercorridors, Panteia (2016).
- Programma Goederenvervoercorridors, Topcorridors (2018).
- Regiovisie Noord-Limburg 2040, RLN (2020).
- Stationsbelevingsmonitor en Klanttevredenheidsonderzoek, NS Stations (2019).
- Strategische Visie 2030, gemeente Venlo (2010).
- Toekomstbeeld OV Zuid Nederland, Provincie Noord-Brabant e.a. (2020).
- Venlo als brandpunt van interactie, gemeente Venlo (2015)



Gemeente Venlo en **Berenschot** 2020

