

Notitie

GEMEENTEBESTUUR

aan Gemeenteraad

c.c.

van Burgemeester Scholten en wethouder Boom

onderwerp Spoorvisie: beantwoording technische vragen
raadsvergadering 11 november 2020

ons kenmerk

team RGWBET

steller drs.ing. LHHW Peters

doorkiesnummer +31 77 3596750

e-mail l.peters@venlo.nl

datum 13 november 2020

In de raadsvergadering van 11 november jl. (beeldvormend en oordeelsvormend) zijn bij de behandeling van de spoorvisie Venlo 'Synergie tussen stad en spoor' technische vragen gesteld. Deze notitie gaat verder in op deze technische vragen. Om enige structuur aan te brengen in de beantwoording zijn de antwoorden thematisch gebundeld, te weten:

- Prognoses spoorvervoer;
- Stakeholders;
- Uitplaatsing emplacement;
- Bypass spoor voor goederenvervoer;
- Station Grubbenvorst/Greenport Venlo en Belfeld;
- Externe veiligheid;
- Ammoniakconvenant;
- Luchtkwaliteit;
- Lobby.

Prognoses spoorvervoer

Voor het aantal toekomstige goederentreinen zijn we uitgegaan van de prognoses van ProRail. (Zie onderstaande tabel die ook in de Spoorvisie is opgenomen). Daarbij is variant 1 de enige realistische variant voor ons, omdat de doorgaande treinen daarbij hoofdzakelijk via de Betuweroute rijden. Varianten 2 en 3 zijn voor Venlo niet bespreekbaar omdat deze een te grote claim leggen op de leefbaarheid van onze stad, en niets/nauwelijks iets opleveren voor Venlo.

De prognoses van variant 1 laten zien dat het goederenvervoer op het tracé Eindhoven-Venlo niet groeit (60 nu naar 55 in 2040). Het aantal treinen op de Maaslijn neemt wel toe (12 nu naar 25 in 2040), vermoedelijk als gevolg van verdere groei van Chemelot.

Aantal goederentreinen per dag op de corridors

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 (200 rijders) - dikkete punt
Bron: NMCA Spoor 2030 - 2040, na realisatie MRT-projekten, begrenste capaciteit grensovergangen
Bron: NMCA Spoor 2030 - 2040, na realisatie MRT-projekten, begrenste capaciteit grensovergangen
Bron: indicatief op basis van NMCA Spoor 2030-2040 (2040)
Bron: *Haalbaarheidstudie alternatieve Rijn-Ruiter-Versluis (2017) - 23 treinen/dag in 2040, waarvan 5 vanaf Brabantroute

Bij deze cijfers is een aantal opmerkingen te plaatsen:

- In de toekomst minder doorgaande goederentreinen. In het nationale beleid en de landelijke prognoses wordt ervan uitgegaan dat het doorgaande goederenvervoer over de Brabantroute via Venlo afneemt nadat de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland in het verlengde van de Betuweroute zijn afgerond.

Notitie

- Meer lokale goederentreinen. Door de ontwikkeling van de railterminals in Venlo (en Kaldenkirchen) zal het aantal goederentreinen van- en naar Venlo naderhand weer toenemen. Dit verklaart waarom het aantal goederentreinen op het traject Eindhoven-Venlo volgens de landelijke prognoses van ProRail nagenoeg gelijk blijven
- De verbeteringen in het railnetwerk in- en rondom Venlo kunnen enige autonome aanzuigende kracht hebben op doorgaande goederentreinen, echter naar verwachting slechts binnen de marges van de prognoses, de normen en beschikbare capaciteit voor het totale goederen- en personenvervoer.

Voor wat betreft personentreinen gaan wij in onze visie uit van een toename. De snelle bovenregionale verbindingen (sneltreinen) komen niet in plaats van, maar aanvullend op de regionale verbindingen (stoptreinen).

Stakeholders

Bij de afstemming van de visie is er een keuze gemaakt in de vele stakeholders op het vlak van het spoorvervoer. Daarbij is primair ingestoken op de strategische hoofdrichtingen van de visie, om het gesprek te kunnen voeren met de hogere overheden die beleidsmatig verantwoordelijk zijn voor de spoorinfrastructuur (Rijk) en personenvervoer (Rijk en Provincie). Daarom is in eerste instantie veel gesproken met ProRail, NS, Arriva, Provincies Limburg en N-Brabant.

De lokale afstemming heeft tweeledig plaatsgevonden:

- Rondom het goederenvervoer is gesproken met Smart Logistics Centre Venlo. Daarin hebben de volgende partijen zitting: ECT, Cabooter, BCTN, EVOFenedex, TLN, LWV en RMO N-Limburg.
- Voor het item van de leefbaarheid heeft een sonderend gesprek plaatsgevonden met een vertegenwoordiger van de bewoners.

De stakeholders kunnen zich op hoofdlijnen vinden in de voorliggende visie. De bewoners vragen wel specifiek om aandacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Een meer gebiedsgerichte benadering, met een grotere betrokkenheid van de bewoners, zal plaatsvinden bij de uitwerking op het niveau van afzonderlijke spoordossiers.

Uitplaatsing emplacement

Uit eerder onderzoek is gebleken dat de uitplaatsing van het emplacement naar TPN serieuze impact heeft. Hieronder wordt in het kort ingegaan op de voor- en nadelen.

De voordelen zijn:

- Veiliger in het centrum. Door de uitplaatsing van het emplacement verdwijnt het rangeren (bestaande uit kopmaken, loc-wissel, samenstellen van treinen, wachten op toelating in Duitsland) uit de woonomgeving. Daarmee wordt de situatie bij het station en rondom het centrum veiliger.
- Minder sporen. Door het uitplaatsen kan het aantal sporen nabij het station flink worden beperkt. Deze extra ruimte biedt kansen voor de verdere verstedelijking van het centrum.

De nadelen zijn:

1. Extra goederentreinen door Venlo. Door de uitplaatsing van het emplacement naar TPN gaan er extra doorgaande treinen rijden tussen Venlo-station en TPN, om daar

Notitie

kop te maken. De treinen vanuit het zuiden (veelal van Chemelot) naar Duitsland rijden twee keer door de hele stad.

2. Capaciteitsknelpunt. Door de extra goederentreinen wordt een capaciteitsknelpunt op het spoor gecreëerd, met name op de spoorbrug die een capaciteitsbottleneck is;
3. Externe veiligheid blijft item. Het externe veiligheidsrisico bij het station verdwijnt niet. Het kopmaken op het emplacement wordt ingeruild voor extra doorgaande goederentreinen van Chemelot naar Duitsland (met veelal gevaarlijke stoffen) door de hele stad.
4. Geluid en trillingen. De extra goederentreinen zorgen voor meer geluidshinder en trillingen in de stad.
5. Duits spoorsysteem. Het emplacement heeft een 'omschakelfunctie' van Nederlands naar Duits spoorsysteem (elektriciteit, beveiliging, locomotief, machinist). Verplaatsing van het emplacement betekent dat het omschakelpunt verder van de grens komt te liggen. Het traject tussen TPN en de grens moet daardoor worden voorzien van twee systemen (Nederland en Duits). Hier zitten forse technische en financiële risico's aan;
6. Minder betrouwbaar. De extra spoorbelasting en technische complexiteit vermindert de veiligheid en de betrouwbaarheid van het vervoersproces. Dit geldt ook voor reizigerstreinen, en kan daarmee onze wens om personenhub te worden belemmeren;

Naast de spoortechnische aspecten speelt nog een aantal aspecten een rol:

- Enorme investering. In het kader van de discussie rondom de omgevingsvergunning in 2003-2004 is een zeer grove raming gemaakt van de uitplaatsing van het emplacement naar TPN. Daarin staat vermeld dat met de uitplaatsing een overheidsinvestering van € 134 mln +/- 40 % is gemoeid. Dit is prijspeil 2002 en exclusief aanvullende kosten. Zo zijn bijvoorbeeld de kosten van de grond op TPN en de verbreding van de spoorbrug niet meegenomen.
- Ontbrekende ruimte TPN. Op TPN ontbreekt de ruimte voor een emplacement van dergelijke omvang. Daadwerkelijke uitplaatsing betekent aankoop van een of meerdere bedrijfsterreinen en -panden.
- Bestuursconvenant Horst ad Maas. Op 19 dec 2016 hebben Venlo, Horst, Provincie Limburg en B.V. Werklandschapsonwikkelingsmaatschappij Klavertje 4 een bestuursconvenant over de railterminal ondertekend waarmee ze verklaard hebben dat zij niet de intentie hebben om het emplacement van Venlo te verplaatsen naar het grondgebied van Horst aan de Maas. Daarmee is uitplaatsing nabij de huidige aankomst- en vertreksporen van de railterminal in principe onmogelijk.
- Geen programma voor huidig emplacement. Door uitplaatsing van het emplacement ontstaat in de binnenstad een grote ruimte. Het programma dat hiervoor invulling moet geven ontbreekt.

Alle bovenstaande argumenten overziend achten wij het uitplaatsen van het emplacement geen realistische optie, en is deze optie daarom niet meegenomen in de spoorvisie.

Bypass spoor voor goederenvervoer

De mogelijkheden en nut en noodzaak van een bypass om Venlo zijn nooit goed onderzocht. De enige studie waar een dergelijk tracé is meegenomen is de 'Actualisatie haalbaarheidsstudie A-67 spoorlijn' (BCI, okt 2007). Mede op basis van deze studie is een aantal opmerkingen te maken over een dergelijke bypass vanaf TPN naar Kaldenkirchen.

Notitie

- In de toekomst minder doorgaande treinen. Momenteel rijden er veel doorgaande goederentreinen door Venlo. Dit komt mede omdat er in Duitsland een derde spoor langs de Betuweroute wordt aangelegd. Hierdoor moet een substantieel deel van de treinen via Venlo rijden. Dit is 'tijdelijk' tot 2030. Daarna verdwijnt dit doorgaand transport grotendeels uit Venlo.
- Erg duur. In bovengenoemde studie is destijds uitgegaan van eenheidsprijzen per kilometer. Rekening houdend met de prijsindexatie zijn de kosten per strekkende kilometer € 30-35 mln. Bij een bypass van 15-20 km om Venlo én een extra spoorbrug over de Maas schatten wij deze kosten zeer grofmazig in op € 600-1000 mln.
- Ook doorgaande IC via bypass. Met de aanwezigheid van een bypass bestaat de kans dat de IC van (Den Haag)-Eindhoven-Düsseldorf via de bypass gaat rijden en dus niet meer stopt in Venlo. Wil de internationale trein tussen de Randstad en Düsseldorf/Köln concurrerend zijn ten opzichte van het vliegtuig dan moet de reistijd kort zijn, en slaat hij minder relevante steden over. In deze streng van steden is Venlo ondergeschikt.

Station Grubbenvorst/Greenport Venlo en Belfeld

In het verleden maakte het station Grubbenvorst-Greenport Venlo deel uit van het project 'elektrificatie Maaslijn'. In de voorziene partiële spoorverdubbeling ten noorden van Grubbenvorst kon dit station worden ingepast. Zoals bekend kende dit project echter in 2018-2019 een groot financieel tekort, waarop de Provincie Limburg als verantwoordelijke partij heeft besloten het plan te versoberen en af te zien van deze partiële verdubbeling en dus ook van station Grubbenvorst-Greenport Venlo.

De voorliggende visie heeft 2030 als tijdshorizon en kan rekenen op draagvlak van onder andere de Provincie Limburg, ProRail en NS en sluit aan bij de Rijksprogramma's rondom het openbaar vervoer en het (spoor)goederenvervoer. Hierin zijn de stations Grubbenvorst/Greenport Venlo en Belfeld niet opgenomen.

Ons streven is primair erop gericht om station Venlo beter en sneller te verbinden met omliggende regio's en steden. Daar profiteert de hele stad van. Zodra deze ambities zijn gerealiseerd (fase 1) ontstaat er beleidsmatig mogelijk ruimte voor de stations Grubbenvorst/Greenport Venlo en Belfeld. Als Venlo beter verbonden is met andere steden nemen de kansen voor het onderliggende regionale netwerk met deze kleinere stations mogelijk toe.

Los van bovenstaande beleidsmatige benadering zal de 'toevals'kans voor de stations Grubbenvorst/Greenport Venlo en Belfeld in de gaten worden gehouden. Zodra de realisatie van deze stations eventueel kan meeliften op andere projecten (zoals bijvoorbeeld verdubbeling van de Maaslijn) zullen we dit zeker belobbyen.

Externe veiligheid

Bij de bepaling van de externe veiligheid spelen vele factoren en partijen een rol. Hieronder zijn (nogmaals) beknopt de belangrijkste items van de externe veiligheid van het spoor weergegeven.

- Verschillende verantwoordelijkheden bij doorgaand vervoer en rangeren. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is er onderscheid tussen het doorgaand vervoer (Basisnet Spoor) én het rangeren op het emplacement (omgevingsvergunning). Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Min IenW) is verantwoordelijk voor het

basisnet en dus doorgaand spoorvervoer. De gemeente Venlo is middels de omgevingsvergunning verantwoordelijk voor de veiligheid van het rangeren (en kopmaken) op het emplacement.

- Risico in plaats van aantal ketelwagons. Het aantal ketelwagons zegt echter niet alles over het risico op incidenten. Er zijn meer factoren die hierbij een rol spelen (soort stof, kenmerken van de infrastructuur, samenstelling van de treinen, veiligheidsmaatregelen, rijden of rangeren) bij de risicobepaling.
Op alle trajecten wordt gewerkt met risicoplafonds. Deze risicoplafonds verschillen per baanvak. Waar meer vervoerd wordt zijn plafonds hoger. Zo is voor elk baanvak het maximaal aanvaardbare risico berekend. Binnen het plafond mag worden geschoven met soorten en hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Het basisnet grijpt dus niet in op het aantal ketelwagons, maar stelt maximale risico's (plafonds) vast.
- De wettelijke veiligheidsnorm wordt nergens overschreden. Er is één wettelijke veiligheidsnorm: de 10^{-6} – risicocontour. Deze mag niet over kwetsbare objecten lopen. In Venlo wordt overal aan deze wettelijke veiligheidsnorm voldaan; ook daar waar risicoplafonds worden overschreden.
- ILT controleert doorgaande treinen (basisnet). Het toezicht op het basisnet wordt uitgeoefend door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). ProRail stelt ieder kwartaal (achteraf) de realisatiecijfers op over de omvang van het doorgaande spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Deze kwartaalcijfers worden, zodra ze beschikbaar zijn, op de website van InfoMil gepubliceerd (<https://www.infomil.nl/onderwerpen/veiligheid/basisnet-0/spoor/>).
- Venlo controleert rangerende treinen (emplacement). De risico's van het rangeren met gevaarlijke stoffen op het emplacement zijn vastgelegd in de omgevingsvergunning waarvoor de gemeente bevoegd gezag is. Monitoring van de risico's op het emplacement verloopt via het periodieke toezicht op de uitgangspunten van de omgevingsvergunning: ieder kwartaal ontvangt Venlo (achteraf) van ProRail de realisatiecijfers met een toetsing aan de vergunde risicoruimte. Tot nu toe is ProRail nog steeds binnen de vergunde risicoruimte van haar milieuvergunning gebleven.
- Betrokkenheid Venlo. De gemeente Venlo is bestuurlijk en ambtelijk betrokken bij twee werkgroepen over het vervoer van gevaarlijke stoffen, te weten: de herijking van het Basisnet Spoor én het emplacementenproject. In de overleggen van deze werkgroepen wordt richting Min IenW en ProRail continu aandacht gevraagd voor de grote aantallen gerealiseerde ketelwagons met gevaarlijke stoffen versus de geldende normering van het basisnet spoor én de omgevingsvergunning. Dit doen we samen met alle gemeenten langs de Brabantroute.

Ammoniakconvenant

Bij de discussie rondom het ammoniakconvenant zijn een aantal punten van belang:

- Het ammoniakconvenant dateert uit 2009 en eindigt op 31 december 2020.
- De gemeente Venlo is/was niet betrokken bij het convenant. De provincie Limburg heeft het convenant wel mede ondertekend, vanuit de vergunningsplicht voor de DSM-fabriek op het Chemelotterrein.
- Het convenant had tot doel de ammoniaktransporten per spoor tussen IJmuiden en Geleen (die niet via Venlo lopen/liepen!) te beëindigen. Door het verplaatsen van de salpeterzuurfabriek van IJmuiden naar Geleen (2010) is deze belofte (resultaatsverplichting) uit het convenant nagekomen.
- In het ammoniakconvenant zijn ook reststromen van Chemelot naar het buitenland geregeld. Deze stroom (externe verkopen 106.000 ton en groot-onderhoud-stroom

Notitie

20.000 ton) is toegestaan mits dat deze via de kortste route het land uit gaan. Concreet is daarbij de grensovergang Venlo genoemd.

- In het convenant is/was ook een inspanningsverplichting opgenomen om de verwerkingscapaciteit van ammoniak bij DSM in Geleen uit te breiden, zodat (uiterlijk in 2015) de afvoer van ammoniakstroom overbodig wordt. Gelet op de 1053 ketelwagons ammoniak op de Zuidelijke Maaslijn is dit nog niet gebeurd.

Venlo sluit aan bij de position paper 'Basisnet in Balans' Zuid-Nederland die in juli 2020 is aangeboden aan de staatssecretaris Van Veldhoven. Daarin vraagt de regio expliciet aandacht voor het ammoniaktransport per spoor. Om de risico's verantwoord te houden zet de regio in op het slim routeren van gevaarlijke stoffen (maximaal benutten van de Betuweroute) én het continueren van ammoniakconvenant met Chemelot (verminderen ammoniaktransport).

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit speelt op het spoor en rond het emplacement geen essentiële rol. Venlo heeft de maatregelen op basis van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) succesvol afgerond. Daarmee wordt er ruimschoots voldaan aan de grenswaarden en vormt de luchtkwaliteit geen belemmering in de ontwikkeling van het spoorvervoer.

Bij de elektrificatie van de Maaslijn worden veel dieseltreinen vervangen door elektrische treinen. Dit zal een positief effect hebben en de luchtkwaliteit verder verbeteren. Ook bij het goederenvervoer worden steeds meer dieselloc's vervangen door elektrische treinen.

Lobby en public affairs

Op het vlak van het spoor zijn we vanuit Venlo (met steun van de regio) bezig met lobby en public affairs. Op de inhoud, het proces en de politieke lobby zijn we continu bezig om aandacht te krijgen voor de Venlose projecten en vervolgstappen te maken in de diverse spoordossiers. Enkele opmerkingen hierbij:

- Inhoud. Om Venlose inbreng te leveren in de diverse spoordossiers zijn we actief lid van diverse (kern)werkgroepen: Toekomstbeeld OV 2040, Basisnet spoor, Emplacementenprojecten, Robuuste Brabanneroute, 3^e spoor Betuweroute en Goederencorridor. Naast extra maatregelen op het spoor in Venlo werken we in deze werkgroepen ook proactief aan het omleiden van het vervoer van gevaarlijke stoffen die de (externe) veiligheid in Venlo verder verbeteren.
- Multilevel benadering. De spoordossiers vallen onder de verantwoordelijkheid van het Rijk en de Provincie. Daarnaast geeft de EU-richtlijnen op het vlak van strategische infra. Om op deze niveaus en dossiers onze Venlose inbreng te kunnen leveren werken we intensief samen met de provincie Limburg en zitten we aan tafel bij het BO MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) en het nationale dossierteam voor Europese vervoersnetwerken (TEN-T). Hier worden naast beleidsmatige ontwikkelingen ook de ontwikkelingen/kansen van Europese financiering besproken (zoals Connecting Europe Facility programma).
- Derde geldstromen. Naast de beleidsmatige inbreng is onze inzet ook gericht op derde geldstromen. In de afgelopen jaren is verschillende keren financiële subsidie binnengehaald voor studies naar de railterminal TPN, Vierpaardjes en het emplacement, en de realisatie van de Bargeterminal.
- Actieve inzet. Door actief in te zetten op lobby en public affairs proberen we de Venlose thema's in te brengen voor het (Europese) beleid, en daaraan gekoppeld

Notitie

ook financiële middelen voor de realisatie van spoorprojecten van Venlo (en eventueel stakeholders) los te krijgen.