



Memo Forum / raad

Aan	: De gemeenteraad
Van	: Het college van burgemeester en wethouders
Onderwerp	: Memo Spoorgoederenvervoer mei 2025
Zaaknummer	: 1011944
Doel	: Informeren

Kennisnemen van

de stand van zaken met betrekking tot het Spoorgoederenvervoer.

Inleiding

Op verzoek van de portefeuillehouders mobiliteit van de regio Stedendriehoek, informeren wij de raad hierbij over ontwikkelingen met betrekking tot goederenvervoer over het spoor in onze regio. Deze memo, gebaseerd op een memo van de regio Stedendriehoek, gaat in op het Nut en noodzaak onderzoek rondom het vervoer naar Noordoost Europa, het Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer, het Robuust Basisnet en de werkzaamheden rond het Derde spoor Duitsland.

Het goederenvervoer over spoor is op verschillende manieren relevant voor onze regio en de spoorgemeenten. In onze regio loopt de IJssellijn. Deze treinlijn van Arnhem naar Deventer wordt gebruikt voor personenvervoer en goederenvervoer. Dit spoor gaat dwars door Zutphen heen. In 2023 gingen er 2550 goederentreinen door Zutphen en in 2024 reden 2700 goederentreinen door Zutphen. Deze treinen vervoeren voornamelijk goederen uit de Rotterdamse haven. De goederentreinen gaan over de Betuwelijn, om via de IJssellijn (via Zutphen) bij Deventer richting Oldenzaal te gaan om de goederen naar Duitsland te vervoeren.

Hoewel goederenvervoer per spoor in principe een veilige en duurzame manier van transport is, kan dit leiden tot overlast, hinder, gezondheidsklachten, schade aan woningen en gebouwen en beperkingen opleveren voor woningbouw nabij stations en spoor.

Inhoud

Goederenvervoer Noordoost Europa (GNOE)

In het Toekomstbeeld OV 2040 (zie ontwikkelagenda 2021: [Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV](#)) is geconcludeerd dat een keuze voor goederenrouting onderdeel is van een robuuste basis voor de ontwikkeling van het spoor in Nederland. Op basis daarvan kunnen andere keuzes gemaakt worden voor het spoorvervoer in Nederland. Een beslissing over de goederenrouting is dus kaderstellend voor andere spoorprojecten. Personenvervoer en goederenvervoer hangen samen, het spoor in Nederland is vol en dreigt door alle ambities in de toekomst overvol te raken.

Het goederenvervoer richting Noordoost Europa wordt onderzocht in het kader van het 'Nut en noodzaakonderzoek' GNOE. In november 2022 is een eerste Bestuurlijk Overleg (BO) GNOE gehouden met staatssecretaris Heijnen. Vanuit Oost Nederland heeft de regio Stedendriehoek hieraan deelgenomen met provincie Overijssel en provincie Gelderland en de regio's Twente, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen en Achterhoek. Afgesproken is dat er eerst een Nut- en noodzaakonderzoek gaat plaatsvinden, voordat er een studie naar mogelijke tracés in Oost Nederland aan de orde is en onderzocht gaat worden. In

september 2023 is in het BO GNOE met voorzitter staatssecretaris Heijnen een Plan van Aanpak goedgekeurd voor vervolgstappen.

Helaas is daarna ruim een jaar vertraging opgelopen in deze vervolgstappen: de uitvraag, aanbesteding en het uitvoeren van het onderzoek. Er waren capaciteitsproblemen bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en er ontstond bij IenW de behoefte om de uitvraag aan te scherpen. Hierbij ging het met name over de scope van het onderzoek; in hoeverre worden spoorse maatregelen onderzocht (nadrukkelijk geen tracés, maar in welke mate wel, in algemene zin). Ook is de governance voor het onderzoek aangescherpt. In een BO GNOE met staatssecretaris Jansen op 8 december 2024 zijn afspraken gemaakt over deze aanscherping. Dit betekent dat naar verwachting de studie zal starten in 2025 en een jaar later gereed zal zijn voor besluitvorming over een eventueel benodigd vervolgonderzoek naar oplossingsvarianten. Dit besluit zal genomen worden door de staatssecretaris, gehoord hebbend het brede BO met daarin onder andere de provincies Overijssel en Gelderland en de betrokken regio's in landsdeel Oost.

Relevant is dat in een BO door de staatssecretaris is toegezegd dat er geen onomkeerbare beslissingen genomen zullen worden voor de routing van goederenvervoer, voordat deze studie is afgerond. Dit is gelet op verschillende ontwikkelingen relevant. De activiteiten op een emplacement in Arnhem moeten verplaatst worden in verband met woningbouw aldaar. De stations in Apeldoorn, Deventer en Zutphen worden in ieder geval als alternatieve locaties onderzocht. Ook heeft ProRail een voorstel gedaan voor het accommoderen van 740 meter lange goederentreinen. Dit heeft bijvoorbeeld effect op de IJssellijn en het kopmaken in Deventer (aankomst vanuit richting Zutphen, op emplacement Deventer locomotief naar andere zijde trein en vervolgens verder rijden richting Twente). Ook besluiten over de capaciteit op de IJssellijn zijn relevant. Als gemeente en regio pleiten wij voor het uitvoeren van het onderzoek GNOE alvorens beslissingen te nemen die leiden tot (potentiële) groei van het goederenvervoer in onze regio.

De ontwikkeling van het goederenvervoer in Nederland laat een wisselend beeld zien. In delen van Nederland is een afname waar te nemen, op het tracé Deventer – Duitse grens was in 2023 een toename van 10% en in 2024 een afname van 2,5 %. Op het tracé Apeldoorn – Deventer, route Weesp, was in 2023 een afname 3,7% en in 2024 een afname van 11,5%.

Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer

In 2023 heeft toenmalig staatssecretaris Heijnen een eerste beeld van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer naar de Tweede Kamer gestuurd. Hier was door de Tweede Kamer met spoed om gevraagd. Daardoor was dit beeld echter niet met overige betrokkenen besproken. De afgelopen maanden is hiervoor een inspraak- en meedenk-traject doorlopen. De inzet van de staatssecretaris is om samen met belanghebbenden te komen tot een beleidsstrategie die bijdraagt aan een duurzame balans tussen ruimte voor groei van het spoorgoederenvervoer binnen de publieke kaders van leefbaarheid. Het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer is opgebouwd via de elementen 'People, Planet, Profit', zodat alle relevante aspecten aan bod komen en tegen elkaar worden afgewogen.

De strategie moet bijdragen aan:

- de klimaatambities door het beter benutten van de duurzaamheidsvoordelen van het spoorgoederenvervoer;
- een vitale sector door het creëren van voldoende ruimte om op het spoor te ondernemen;
- de kwaliteit van de leefomgeving langs het spoor door serieus werk te maken van de lasten die bewoners en lokale overheden ervaren.

Vlak voor het kerstreces is de Kamerbrief Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer door staatssecretaris Jansen naar de Tweede Kamer gestuurd. Deze is te vinden via deze link: [Spoor: vervoer- en beheerplan | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#).

In dit traject zijn vier globale beleidsscenario's benoemd. Hoewel één beleidsscenario «gestage ontwikkeling» aan alle uitgangspunten tegemoet komt, wil dit nog niet zeggen dat de maatregelen voor dit beleidsscenario automatisch een plek krijgen in het definitieve Toekomstbeeld. Hierbij legt het ministerie nadrukkelijk de relatie met de beperkte beschikbaarheid van middelen in deze coalitieperiode. In de

Kamerbrief wordt aangekondigd dat het ministerie met betrokken partijen de komende periode toewerkt naar het eindproduct.

Voor diverse partijen is dit geen koers. Keuzes voor het goederenvervoer op langere termijn moeten niet gebaseerd zijn op beschikbare middelen in een regeerperiode. Bovendien vragen ontwikkelingen nadrukkelijk om een keuze op langere termijn, zoals al aangeduid in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040.

Bewonersorganisaties, provincies, regio's en gemeenten zijn hierin eensgezind. Onder meer via Interprovinciaal overleg (hierna: IPO) en Vereniging van Nederlandse Gemeenten (hierna: VNG) wordt hier lobby op gevoerd.

Robuust Basisnet gevaarlijke stoffen

Het Basisnet is een landelijk netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. Het heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waarover dit vervoer plaatsvindt. De risicoplafonds in het Basisnet worden echter regelmatig en op diverse plaatsen overschreden.

Momenteel werkt het ministerie van IenW aan het Robuust Basisnet. De afgelopen maanden hebben IPO en VNG intensief ambtelijk en bestuurlijk overleg gevoerd over het Basisnet en de invoering van het Robuust Basisnet. Hier zijn regio's (waaronder de regio Stedendriehoek) en gemeenten bij betrokken. Dit overleg heeft niet geleid tot overeenstemming. Vlak voor het kerstreces van de Tweede Kamer heeft staatssecretaris Jansen de stand van zaken en zijn insteek met een brief naar de Tweede Kamer gestuurd, waarbij de staatssecretaris voorbij ging aan de gemaakte bestuurlijke afspraken met IPO/VNG. De Kamerbrief Robuust Basisnet en Veiligheid spoorwegemplacements is te vinden via deze link:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/12/20/robust-basisnet-en-veiligheid-spoorwegemplacements>

Zie hier ook de (niet malse) reactie van IPO en VNG op de Kamerbrief richting de vaste Kamercommissie Spoor: <https://vng.nl/brieven/inbreng-vng-en-ipo-gevaarlijke-stoffen-voor-het-commissiedebat-spoor-15-januari-2025>.

Mede naar aanleiding van deze reactie is in april 2025 een aparte commissievergadering belegd over goederenvervoer spoor. Voorafgaand daaraan is een ronde tafel gesprek gehouden met onder andere IPO en VNG, ProRail en verladers.

Kortgezegd komt de reactie van IPO en VNG hierop neer: Het huidige Basisnet reserveert ruimte voor het (verwachte) vervoer van gevaarlijke stoffen, met een maximum aan de risico's die dit vervoer mag veroorzaken. Deze maxima zijn vastgelegd in risicoplafonds. Het probleem is dat deze risicoplafonds op het spoor voortdurend overschreden worden. Het Ministerie van IenW wil de risicoplafonds en de huidige wetsartikelen die routeren mogelijk maken, afschaffen, terwijl de decentrale overheden op basis van de Omgevingswet de verantwoordelijkheid hebben voor veiligheid van de omgeving langs het spoor, terwijl zij geen invloed hebben op de aard en omvang van het vervoer. Voor de decentrale overheden is het van belang dat het vervoer door dichtbevolkte gebieden zo veel mogelijk wordt beperkt, er een gemeenschappelijk beeld is over welke hoeveelheden/risico's aanvaardbaar zijn en er een duurzaam evenwicht tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid tot stand wordt gebracht. VNG en IPO stellen voor om sturingsmogelijkheden op risico's te behouden, een nieuw gemeenschappelijk toetsingskader te ontwikkelen, zachte én harde mogelijkheden tot routeren te creëren, het zogeheten kernnet (alleen routes met substantiële hoeveelheden gevaarlijke stoffen) verder uit te werken en het mogelijk te maken, dat als de risico's verwaarloosbaar klein zijn, er geen verplichte bouwmaatregelen meer gelden.

Naar verwachting zal het gesprek over Basisnet in 2025 worden voortgezet, aangezien het Rijk en de regio het nog volledig met elkaar oneens zijn over de afschaffing van Basisnet (met plafonds) en de invoering van

Robuust Basisnet (zonder plafonds). Wij zijn via VNG en via deelname aan het BO Spoorgoederenvervoer Oost Nederland en de Stuurgroep Basisnet betrokken bij het vervolg.

Aanleg derde spoor Duitsland

Sinds 2015 wordt in Duitsland in het verlengde van de Betuweroute gebouwd aan 72 kilometer extra spoor om meer capaciteit te creëren voor het goederenvervoer. Dit is het spoor tussen de grens bij Zevenaar/Emmerich en Oberhausen. Deze aanleg wordt het “project derde spoor” genoemd. De aanleg duurt al vele jaren en zal naar verwachting nog tot in ieder geval 2030 duren. Daarna is er meer capaciteit op de Betuweroute beschikbaar: van 110 nu naar 160 treinen per etmaal. De huidige prognoses geven aan dat in 2040 ongeveer 140 goederentreinen nodig zijn.

Als er werkzaamheden plaatsvinden in Duitsland, betekent dit dat er goederentreinen omgeleid worden via andere routes in Nederland. Ook via onze regio. Dit betekent ook meer kans op overlast voor de omgeving. Tussen november 2024 en mei 2026 intensiveren de werkzaamheden in Duitsland. Er zijn daardoor vaker langere omleidperiodes. Meer informatie hierover is te vinden via:

[Zevenaar-Oberhausen](#) | [ProRail](#)

Beleidsbeïnvloeding en lobby

De gemeente en de regio Stedendriehoek werken nauw samen met medeoverheden om beleid van het Rijk te beïnvloeden. Het is nadrukkelijk van belang dat de komende periode een besluit wordt genomen over goederenvervoer in de toekomst (GNOE) en dat in de periode daarnaartoe geen besluiten worden genomen die leiden tot groei van het goederenvervoer, hinder en overlast voor omwonenden en beperkingen voor woningbouw. Nu, maar zeker in de toekomst is de ruimte op het spoor hard nodig voor het personenvervoer. Dat geldt niet alleen voor de toename van het aantal intercity's (ook opgenomen in Toekomstbeeld Openbaar Vervoer), maar ook het verder versnellen en intensiveren van de IC Berlijn, de verdubbeling spoor Deventer – Zwolle en mogelijke toevoeging van sprinterstations.

Vervolg

Afgevaardigden vanuit Regio Stedendriehoek nemen deel aan de verschillende ambtelijke en bestuurlijke overleggen over het Spoorgoederenvervoer. Hierdoor blijven wij goed op de hoogte van de laatste ontwikkelingen.

Bijlagen

Geen.