

INTERNATIONAAL SPOORAGENDA ZUID-HOLLAND

ONBENUT POTENTIEEL: NAAR 1 EURODELTA

De provincie Zuid-Holland wil met haar partners de nationale overheden en het Europese parlement oproepen om werk te maken van groene groei, door aan internationaal spoor een forse impuls te geven!

De Randstad is een van de economische motoren van Nederland. Vele mensen wonen en recreëren in en rond de grote steden en vele mensen trekken dagelijks naar de werkgebieden in de Randstad. De woningbouwbehoefte van de Randstad blijft onverminderd groot. Het is het druk van, naar en in de Randstad. Al jaren wordt er hard gewerkt aan een betere bereikbaarheid in combinatie met de grote verstedelijkingsopgaven die in de Randstad speelt.

Binnen Zuid-Holland loopt hiervoor een gezamenlijk Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) van Rijk en regio. Eén van de doelen is door een bijdrage aan leefbaarheid en bereikbaarheid rond een aantal stationslocaties in Zuid-Holland 70.000 woningen te realiseren in gemengde woon-werkgebieden. Hiermee krijgen mensen meer banen en voorzieningen binnen bereik en blijven steden ook in de toekomst duurzaam bereikbaar. De Randstad is essentieel voor het huidige en toekomstige verdienvermogen van Nederland. De provincie Zuid-Holland wil met haar partners in de Economic Board het duurzaam verdienvermogen en de werkgelegenheid op lange termijn versterken. Ze zet daarom onder andere in op een mobiliteitstransitie om de verstedelijking en de agglomeratiekracht met openbaar vervoer te faciliteren. Er is nu een kans om die waarde verder te vergroten.

Rijk, regio en andere partners zetten in op het verminderen van de CO2 uitstoot en op het realiseren van het Klimaatakkoord van Parijs. In de New Growth Strategy, de Europese Green Deal, staat dat de Europese Commissie een verduurzaming van het Europese verkeer wil en de economische kracht wil vergroten. Hiervoor zet de EU in op andere banen, een schoner milieu en een betere leefomgeving. Concreet wordt in de Green Deal een aantal acties benoemd om de overgang naar duurzame en slimme mobiliteit te versnellen en de uitstoot te vermijden door de 'shift2rail'.

De provincie Zuid-Holland ziet deze verschillende regionale, nationale en Europese ontwikkelingen samenkomen rond internationaal spoorvervoer tussen Nederland en Duitsland. Zuid-Holland zet in op verbetering van internationaal spoor, naar nabijgelegen economische centra in de Eurodelta. Door het optimaliseren van de huidige verbindingen zijn verschillende ambities te verwezenlijken en kan het Bruto Regionaal Product een extra impuls krijgen van circa 1,8 miljard. Zo zijn er ruim 50 miljoen aan maatschappelijke baten rond de spoorlijn Leiden-Dordrecht (Oude Lijn) te verzilveren en kan de Eurodelta profiteren van ruim 50 miljoen aan maatschappelijke baten door CO2-besparing. Het verbeteren van internationaal treinvervoer draagt bij aan het behalen van klimaatdoelstellingen.

Het Nederlands kabinet zet met luchtvaart- en spoorpartners in op de internationale trein als aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart. Hiervoor wordt ingezet op de verbetering van Amsterdam Schiphol naar zes prioritaire bestemmingen: Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn.

Het versnellen van de verbinding met NoordRhein Westfalen via Düsseldorf (en verder naar Frankfurt en Berlijn) heeft voor Zuid-Holland prioriteit. De provincie wil samen met partners in de Eurodelta werken aan het verkorten van de reistijd en het optimaliseren van internationale verbindingen vanuit de Randstad naar Duitsland. Hiervoor wil de provincie aansluiten in de lopende (inter)nationale projecten en trajecten, zoals het toekomstbeeld grensoverschrijdend spoor 2030-2040.

De provincie ziet kansen om:

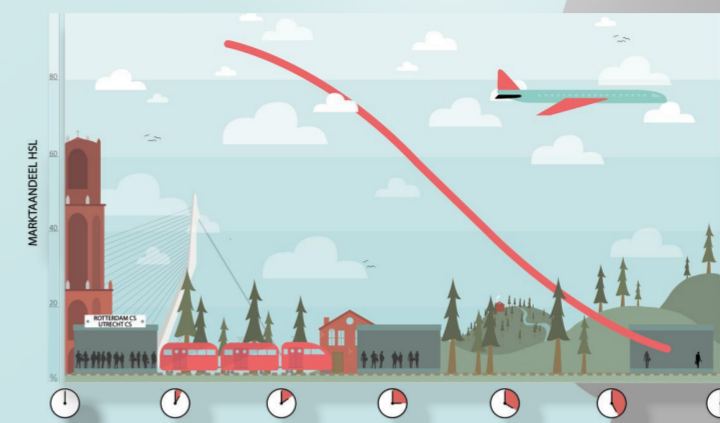
- een duurzaam alternatief voor korte vluchten aan te bieden;
- bij te dragen aan het Klimaatakkoord van Parijs en de wereldwijde Sustainable Goals;
- de enorme woningbouwopgaven te faciliteren, binnen en buiten de regio;
- de nationale en internationale bereikbaarheid te verbeteren en economische centra beter te verbinden;
- door een dedicated spoorlijn voor goederen ruimte vrij te spelen voor woningbouw en ook de woonkwaliteit en leefomgeving binnen de regio te verbeteren;
- Europa's grootste havens beter te faciliteren via het spoor.

SPEERPUNTEN ZUID-HOLLAND

Tijdens de samenwerking met partners zet de provincie Zuid-Holland in op de volgende vier speerpunten:

- 1** Zuid-Holland zet in op het ontwikkelen van een snelle HSL-achtige verbinding via Utrecht naar Duisburg/Düsseldorf.
- 2** Zuid-Holland wil de goederenruit creëren met een inzet op een zo groot mogelijk gebruik van de Betuweroute. Dit geeft én capaciteit op het spoor én schept mogelijkheden voor de verstedelijkingsopgave rond HOV-knooppunten, zoals bij Dordrecht/Zwijndrecht en Tilburg.
- 3** Zuid-Holland zet in op goede nationale aansluitingen op stations met rechtstreekse internationale verbindingen (HSL-achtig en snelle IC's) tussen de grote steden met frequente, naadloze en cross-platform verbindingen.
- 4** Zuid-Holland wil belemmeringen voor de reizigers wegnemen door goede informatievoorziening en een helder ticket- en betaalsysteem.

KLIMAATEFFECT



Verminderen klimaat effecten

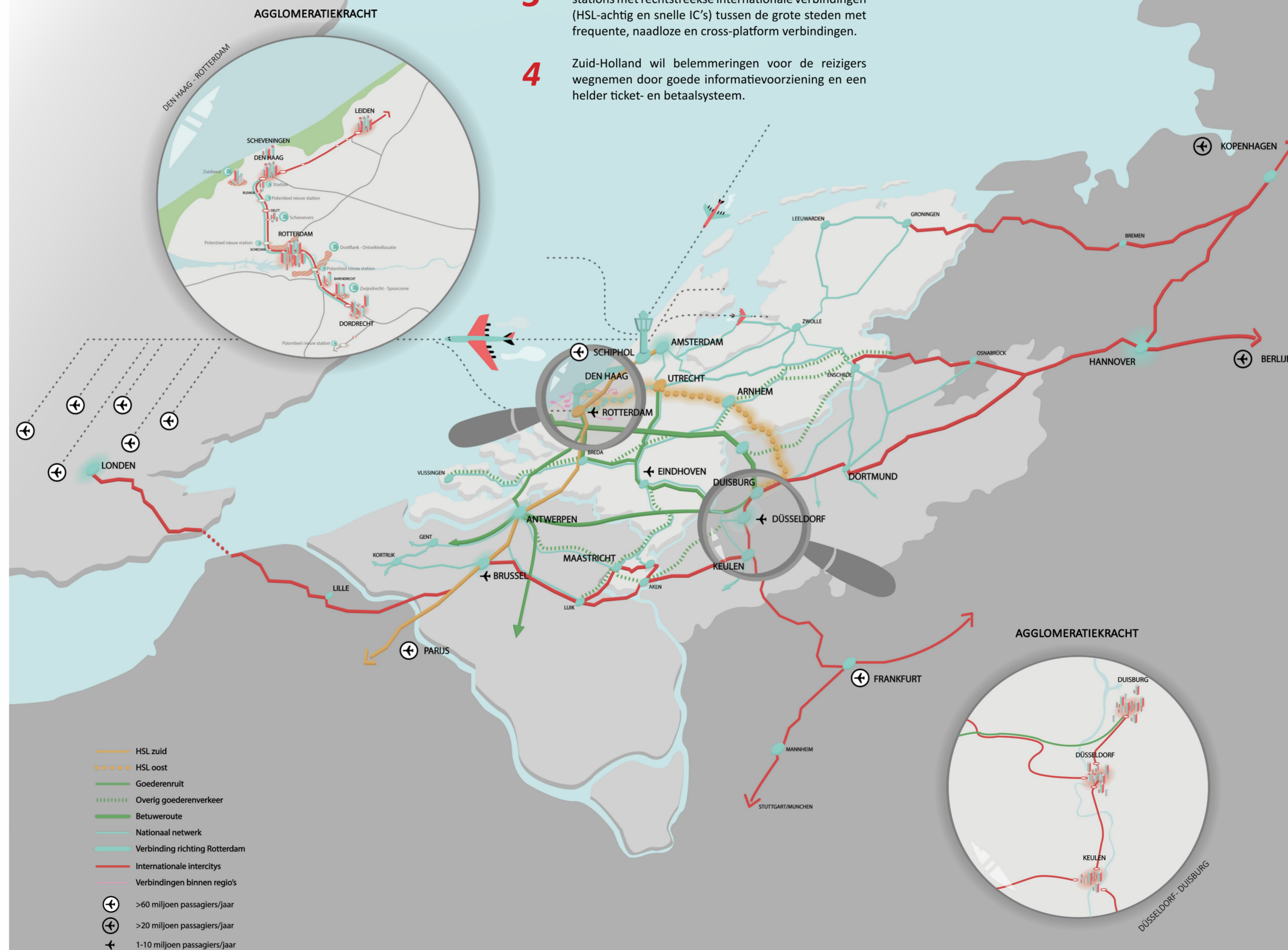
Voor de Zuidelijke Randstad zijn de verbindingen naar het zuiden (via Rotterdam naar Antwerpen/Brussel & Parijs/Londen) en naar het oosten (via Utrecht naar Duisburg/Düsseldorf & Frankfurt/Berlijn) van belang voor de internationale connectiviteit. Voor deze verbindingen kan een snelle internationale trein een goed alternatief zijn voor vliegverkeer. Bij een reistijdwinst van 15 tot 45 minuten op cruciale treincorridors kunnen net zo veel reizigers worden vervoerd als met circa 25.000 jaarlijkse korte afstandsvluchten. Hierdoor is een reductie mogelijk van ruim 650 kiloton CO2 per jaar. Het verbeteren van internationaal treinvervoer draagt zodoende bij aan het behalen van klimaatdoelstellingen.

Versterken agglomeratiekracht

Door de verbindingen tussen de economische centra in de Randstad / binnen Nederland en NoordRhein Westfalen te verbeteren en de reistijd te verkorten kan de agglomeratiekracht van de totale Eurodelta worden versterkt. Inwoners en werknemers kunnen dan volwaardige alternatieven kiezen voor hun internationale reis. In de Eurodelta wonen ruim 40 miljoen mensen, waarvan 3,7 miljoen in Zuid-Holland. Door 'borrowed size' en 'borrowed qualities' kunnen talent en functies worden 'geleend bij de burens' en lenen zij bij ons. Reistijdwinst en nabijheid zijn hierbij bepalende factoren. Reistijd kan worden verkort door te zorgen voor goede en naadloze overstappen (crossplatform), de invoering van ERTMS, het beperken van het aantal stops, het oplossen van knelpunten en verbetering of aanleg van infrastructuur.

Verbeteren leefkwaliteit

Beter gebruik van het spoor maakt dat goederen en gevaarlijke stoffen minder/niet meer door stadscentra vervoerd hoeven te worden. Hierbij gaat het vooral om dedicated goederenroutingen waar vervlechting met personenvervoer geminimaliseerd wordt. De grote Europese havens worden dan beter gefaciliteerd via het spoor en voor verladings komt er minder kans op vertragingen. Door goederen- en personenvervoer te scheiden en goederenvervoer zo veel mogelijk buiten stedelijke gebieden te faciliteren wordt externe veiligheid minder bepalend voor ontwikkelingen rond spoor en stations. Dit is ook positief voor het opwaarderen van de Oude Lijn (Leiden- Dordrecht). Een ontwikkeling binnen de Zuidelijke Randstad een grote maatschappelijke impact en met nadrukkelijke positieve effecten op onder andere congestie, verkeersveiligheid en leefbaarheid, agglomeratiekracht, een hogere arbeidsproductiviteit en klimaat & natuur.



INVULLING SPEERPUNTEN

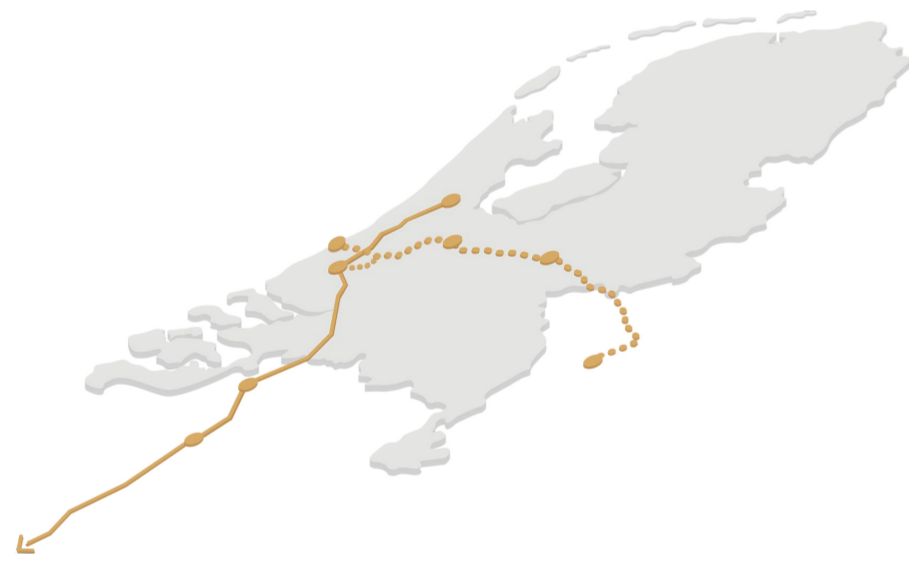
De speerpunten geven concreet invulling aan de Europese Green Deal, hierin wordt namelijk een aantal acties benoemd die de overgang naar duurzame en slimme mobiliteit moet versnellen en de uitstoot van CO2 vermijdt door de 'shift2rail'. De speerpunten verbeteren bovendien de economische concurrentiepositie van de Zuidelijke Randstad en zorgen voor ruimte binnen Zuid-Holland om op een leefbare manier te verdichten.

Zuid-Holland wil er op de volgende manier invulling aan geven:

1

Zuid-Holland zet in op het ontwikkelen van een snelle HSL-achtige verbinding via Utrecht naar Duisburg/Dusseldorf.

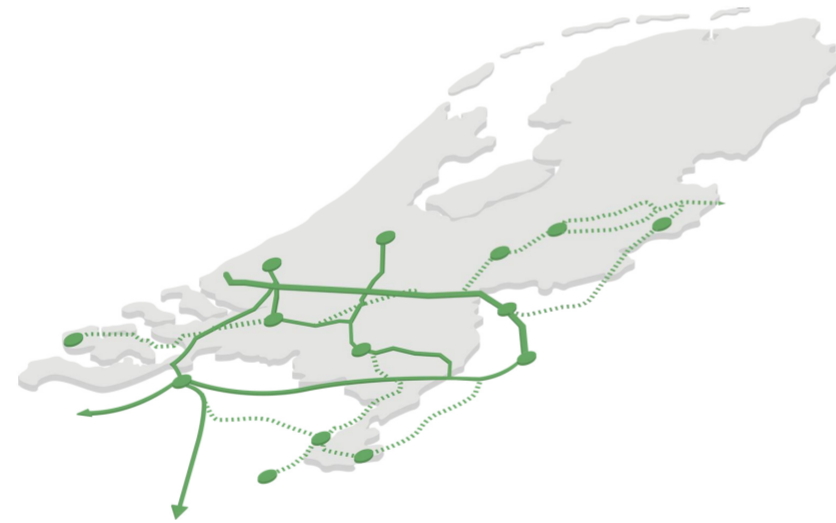
Dit vraagt om het differentiëren van treinsoorten om de reistijd te kunnen verkorten. Doel hiervan is ruimte te creëren voor een HSL-achtige internationale verbinding tussen de grote kernen van Nederland en Duitsland. Door de verbindingen tussen de economische centra in de Randstad / binnen Nederland en NordRhein Westfalen te verbeteren en de reistijd te verkorten kan de agglomeratiekracht van de totale Eurodelta worden versterkt. Reistijd kan worden verkort door te zorgen voor goede en naadloze overstappen (crossplatform), de invoering van ERTMS, het beperken van het aantal stops, het oplossen van knelpunten en verbetering of aanleg van infrastructuur. We zetten in op meerdere niveaus in het netwerk; goede internationale verbindingen met een beperkte reistijd (N1 en N2) en een goed voedend aansluitend niveau van snelle verbindingen naar de internationale knooppunten (N3).



2

Zuid-Holland wil de goederenruit creëren met een inzet op een zo groot mogelijk gebruik van de Betuweroute. Dit geeft én capaciteit op het spoor én schept mogelijkheden voor de verstedelijkingsopgave rond HOV-knooppunten, zoals bij Dordrecht/Zwijndrecht en ook Tilburg.

Door het differentiëren van treinsoorten kan de spoorcapaciteit beter worden benut. Daarbij hoort een dedicated goederenspoor. Voor goederenvervoer ontstaan voordelen als hogere snelheden, minder geplande stops vanwege voorrang op persontreinen en grotere betrouwbaarheid van de verbinding. Een betere benutting van het spoor maakt dat goederen en gevaarlijke stoffen minder door en langs stadscentra vervoerd worden. Externe veiligheid wordt dan minder bepalend voor ontwikkelingen rond spoor en stations. Zo ontstaan kansen voor andere maatschappelijke (ruimtelijke) opgaven rondom economie, woningbouw en leefomgeving. Mede vanwege de bijdrage aan leefbaarheid en bereikbaarheid kunnen alleen al rond de stationslocaties in Zuid-Holland zo'n 70.000 woningen worden gerealiseerd in gemengde woon-werkgebieden.



3

Zuid-Holland zet in op goede nationale aansluitingen op stations met rechtstreekse internationale verbindingen, zeker tussen de grote steden met frequente, naadloze en cross-platform verbindingen.

Op deze manier wordt Nederland snel en zo naadloos mogelijk verbonden met de rest van Europa.

Voor de internationale connectiviteit van Zuid-Holland zijn goede verbindingen via Rotterdam naar Antwerpen/Brussel & Parijs/Londen en via Utrecht naar Duisburg & Frankfurt/Berlijn belangrijk.

Om hier een aantrekkelijk reisproduct voor te maken moeten nationale treindiensten zo snel en naadloos mogelijk op de internationale treinen worden aangesloten. Voor de Zuidelijke Randstad betekent dit snelle verbindingen naar Utrecht voor de trein richting het Oosten en naar Rotterdam voor de trein richting het Zuiden.

Er lopen al een paar initiatieven die hier goede eerste stappen in zetten:

- Het verbeteren van bestaande treinverbindingen zoals Amsterdam-Berlijn en Den Haag – Aken.
- Het Deutschlandtakt dat inzet op goede aansluitingen vanuit Duisburg/Düsseldorf op HSL-achtige verbindingen en daarop aansluitend goede verbindingen naar Aken en andere steden.



4

Zuid-Holland wil belemmeringen voor de reizigers wegnemen door goede informatievoorziening en een helder ticket- en betaalsysteem.

Op Europees niveau moeten afspraken gemaakt worden over maatregelen die het gedrag van reizigers beïnvloeden. Dergelijke maatregelen zijn randvoorwaardelijk voor het succes van internationaal treinvervoer. Dit zijn maatregelen waarmee de bestaande railinfrastructuur intensiever, efficiënter en door meer internationale reizigers kan worden benut. Hierdoor worden trein en vliegtuig aanvullende en concurrerende producten.

Voorbeelden:

- Het integreren van trein en vliegtuig tot 1 netwerk (air rail tickets en naadloze aansluitingen). De internationale trein kan een belangrijk onderdeel worden van de bestaande hubfunctie van Schiphol.
- Het verbeteren van de online ticketverkoop door dit voor de reiziger overzichtelijker en eenduidiger te maken. Een Europees, toegankelijk platform voor railtickets en MaaS maakt het voor de consument comfortabel en overzichtelijk om zelf keuzes te maken.
- Het herstructureren van tariefvorming van internationale treintickets en de prijsconcurrentie van de internationale trein met korte afstandsvluchten. Dit kan door het afschaffen of reduceren van internationale subsidies op brandstof voor de luchtvaart of het (in)direct subsidiëren van internationale treintickets.

NIVEAUS IN HET NETWERK

N1 – De snelste internationale verbindingen vanuit Nederland met de belangrijkste/grootste economische centra in NoordWest Europa. Voorbeelden zijn de HSL-Zuid en de gewenste HSL-Oost (light).

N2 – Snelle verbindingen naar N1-knooppunten en internationale intercity's tussen de belangrijkste/grootste economische centra in Nederland en een brede grensstreek. Voorbeelden zijn de verbinding Den Haag-Rotterdam en de gewenste verbinding Den Haag- Aken.

N3 – Verbindingen naar N2-knooppunten. Deze verbindingen zijn veelal sneltreinen tussen herkomst en bestemmingsgebieden in een landsdeel (en aanliggende landsdelen).

N4 – Verbindingen binnen de regio's, aangevuld met lightrail.

VG – Verbindingen voor goederenvervoer