

Conceptreactie op BVWP 2030 t.b.v. Digitale consultatie

IenM neemt met belangstelling kennis van het ontwerp Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP). Het plan is omvangrijk en van groot belang voor de ontwikkeling van onze economieën. Nederland zal op het BVWP reageren vanuit de optiek van de MER richtlijn en vanuit het perspectief van het vervoer en de infrastructuur.

Vanuit de optiek van de MER criteria en met verwijzing naar het *Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan* behoudt Nederland zich het recht voor om op een later moment bij concrete projecten zijn visie te geven.

Vervoer en infrastructuur

Voor de ontwikkeling van onze beide economieën zijn excellente verbindingen voor onze burgers en bedrijven van groot belang. De voortschrijdende integratie van de Europese markt versterkt de economische en maatschappelijke vervlechting van Nederland en Duitsland.

In onze wereld worden afstanden kleiner en neemt de interdependentie toe. Binnen de Europese Unie is de dichtbevolkte Noordwest Europese regio rond de Noordzee steeds meer het kloppend hart van dit deel van Europa.

De historische banden tussen de westelijke Noordzee havens (ZARA) en het Duitse achterland zijn eeuwenoud en ontwikkelen zich met perspectief. Om de groeiende handelsstromen te faciliteren vinden omvangrijke investeringen in de infrastructuur in de westelijke Noordzee havens en ter ontsluiting van deze havens plaats. In de Europese Trans-Europese Netwerken verbinden twee EU TEN-T corridors, de Noordzee – Baltica en de Rijn – Alpine, de westelijke Noordzee havens met Duitsland en het verdere Europese achterland.

Investeringsbeslissingen en de prioriteitstelling tussen projecten vraagt om heldere verkeer en vervoersprognoses. Het lijkt dat in het BVWP prognoses zijn gehanteerd voor de ontwikkeling van het grensoverschrijdend vervoer die lager liggen dan in Nederland worden gehanteerd.

Spoorwegen

Het derde spoor Emmerich Oberhausen is conform de besluitvorming in Duitsland neergelegd. Deze verbinding geeft het belang aan van de verbinding tussen Nederland en het Ruhrgebied en het verder achterland en van de EU TEN-T Rijn – Alpine corridor. Een aantal projecten in het Ruhrgebied en langs de Rijn versterken de Rijn Alpine corridor. Nederland is positief over de voornemens voor investeringen in ERTMS en in spoorverlenging ten behoeve van langere treinen van 740 meter.

De grensovergangen bij Bad Bentheim en Kaldenkirchen worden voor zowel goederenverkeer als reizigersverkeer gebruikt. Zij functioneren als omleidingroute voor de Betuweroute bij onderhoud en bij de aanleg van het derde spoor en zijn zo van belang voor zowel de EU TEN-T corridor Rijn – Alpine en voor de Oost – West TEN-T corridor Noordzee – Baltica.

Nederland en Duitsland werken samen aan de verbetering van de reizigersdiensten tussen Berlijn en Amsterdam en tussen Düsseldorf en Eindhoven. Op het laatst genoemde traject gaat het erom te bepalen of een IC verbinding haalbaar is.

In het BVWP is aangegeven dat een spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken, op het tracé Venlo – Düsseldorf/Duisburg in studie is. Voor het combineren van een IC dienst en het verwachte goederenvervoer zou tweesporigheid nodig zijn. Nederland zet dan ook in op een hogere prioriteit voor tweesporigheid op dit traject.

Andere grensoverschrijdende verbindingen van belang zijn de verbinding tussen Heerlen en Aachen en de doorverbinding naar Keulen en de regionale verbinding tussen Groningen en Oldenburg.

Waterwegen

De Rijn en de met de Rijn verbonden waterwegen, verbindt een aantal economische centra in verschillende landen. De verwachte ontwikkeling van de vervoervolumes over water en de impact van klimaatverandering op de Rijn vragen om aandacht voor vaarwegprojecten in het BVWP.

Nederland dringt aan op investeringen in vaarwegprojecten zodat de Rijn beter kan voldoen aan de vaardiepte zoals opgenomen in de EU TEN-T CEF richtlijnen. Nederland hecht in het bijzonder aan de verdieping van de Rijn tot Koblenz naar 2,8 m. en de verdieping van de meest prangende bottleneck op de Rijn tussen St. Goar en Wiesbaden naar 2,1 m.

Voor de ontwikkeling van de waterwegen in het stroomgebied van de Rijn en haar zijrivieren zijn de sluizenprojecten in onder andere de Moezel en Neckar van belang.

Nederland staat positief ten opzichte van de waterweg verbeteringen in Noord Duitsland waaronder het Dortmund Ems kanaal en de verbinding van de Rijn met het noorden.

Wegen

Nederland zet in op beter benutten van de infrastructuur. Nederland staat positief ten opzichte van ITS projecten en andere projecten die een slimme aanpak van de mobiliteit voorstaan.