

Tweede Kamer der Staten Generaal
Commissie Verkeer en Waterstaat
T.a.v. de heer J.H. ten Broeke, voorzitter
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Datum: 1 september 2010

Onderwerp: Rondetafelgesprek Programma Hoogfrequent Spoor

Geachte heer Ten Broeke,

Ter voorbereiding op het rondetafelgesprek met de Commissie Verkeer en Waterstaat op 8 september aanstaande doen wij, het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA), u hierbij onze inbreng toekomen.

Achtergrond

Het RONA is een vereniging van bewoners-belangenverenigingen langs de IJssel-, Twente- en Twentekanaallijn. Langs de IJssel- en Twentelijn wonen 67.000 mensen binnen een afstand van 200 meter. Wij ondersteunen het Programma Hoogfrequent Spoor voor zover het personenvervoer betreft. Voor wat het spoorgoederenvervoer betreft, maken wij ons ongerust over de woon- en leefkwaliteit in Oost Nederland. Deze ongerustheid is gebaseerd op onveiligheid, ernstige hinder en schade van geluid en trillingen, een rem op het openbaarvervoer, beperkingen in economische ontwikkeling, bereikbaarheid van hulpdiensten en onze rechtsbescherming zowel in de regelgeving als de handhaving van regelgeving.

Het vooruitzicht van een tweede intensivering (40-80 treinen) van het spoorgoederenvervoer, met in het vooruitzicht een derde intensivering (70-104 treinen) in 2020 op bestaand, niet voor dit doel in de 19^e eeuw aangelegd spoor, als gevolg van de wens om een modal shift in het goederenvervoer te realiseren rond Rotterdam van de weg naar het spoor. Dit doet bij ons de vraag rijzen of deze gang van zaken in lijn ligt met een duurzaam en beter Nederland voor nu en in de toekomst?

Verbazing

In de afgelopen periode heeft het RONA zich verdiept in de problematiek. Er zijn voor ons als omwonenden een aantal tot nu toe onbeantwoorde vragen.

Wij begrijpen niet dat:

- de rechtsbescherming van spooraanwonenden niet gelijk is als die van andere Nederlanders;
- er geen handhaving op de wet geluidhinder is en voor trillingen geen wetgeving bestaat;
- er verschil is in wetgeving tussen bestaand en nieuw spoor zowel in geluid, trillingen als het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- de onleefbaarheid van de buitenruimte, tuin, straat en (waardevol) natuurgebied geen rol speelt;
- Swung nog hogere geluidbelastingen legaliseert met daarop nog eens de 1,5 d(B)A werkruimte (40% meer treinen);
- geluidwaarden worden berekend, terwijl de werkelijkheid gemeten kan worden;
- er gedacht wordt, dat de huidige, onder druk staande leefbaarheid, met maatregelen te beschermen is;
- overheidsafspraken (NaNov) van 10 jaar geleden in een onveranderde situatie niet meer gelden;
- er niet, na deze NaNOV-afspraken, voor een hoogwaardige oplossing gekozen wordt;
- spooraanwonenden geen recht hebben op een ongestoorde nachtrust (goederenvervoer rijdt 's nachts, dan is er voldoende plaats);

- nu de (pre) NaNOV-maatregelen nog niet eens zijn voltooid, de intensivering van goederentreinen verdrievoudigd wordt en er, ten opzichte van de nulvariant wat betreft de IJssellijn, zelfs een verzesvoudiging plaatsvindt;
- het voorkeursbesluit uitgaat van 100% stillere personentreinen en 80% stillere goederentreinen in 2020. De vraag is “100% en 80%” waarvan en wat als het spoorwegmaterieel gemiddeld 40 jaar mee gaat;
- er geen monitoring en handhaving door lagere overheden en burgers mogelijk is op het gebruik van het spoor op basis van gemaakte afspraken;
- er gekozen wordt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor door dorps- en stadskernen;
- onze veiligheid gebaseerd wordt op risicoanalyses, waarop vanwege het ontbreken van de juiste wetenschappelijke onderbouwing, kritiek is;
- door de toepassing van eenvoudige rekenmethodieken, ingewikkelde situaties niet kunnen worden berekend, vooral omdat dan de veiligheidsrisico's groter zijn;
- “warme BLEVE-vrij” rijden op basis van vrijwilligheid geregeld wordt in Basisnet Spoor;
- er besluitvorming plaatsvindt op basis van een MKBA, waar de maatschappelijke kosten t.g.v. leefbaarheidsproblemen en het blokkeren van ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het Oosten niet in voorkomen;
- er wordt ingezet op spoorgoederenvervoer, wat in Nederland geen draagvlak heeft;
- de werkelijke kosten van spoorgoederenvervoer niet bekend zijn;
- er een voorkeur is voor een modaliteit, waarvan de projectkosten zich niet laten beheersen.
- er niet ingezet wordt op een modaliteit, die past bij een rivierdelta;
- er een convenant met de binnenvaart -meest schone en veiligste vervoersmodaliteit- wordt gesloten en een aantal van deze partijen niet op de hoogte blijken te zijn van de plannen;
- een niet-flexibele modaliteit, met een enkelvoudig ruimtegebruik, die blijvende schade aanricht aan landschap en ruimtelijke ontwikkeling, wordt gestimuleerd;
- er ingezet wordt op een modaliteit met een geringe innovatiekracht;
- er bij vervoerders geen innovatie wordt afgedwongen in het belang van de leefbaarheid;
- er ingezet wordt op een modaliteit die rendabel is bij afstanden van > 500km, terwijl alleen de eerste 200 km beheersbaar zijn en aansluitend vervoer door Duitsland niet is gegarandeerd;
- Nederlandse vervoerders moeilijk toegang krijgen tot het buitenlandse spoorwegennet;
- de Betuweroute na 2017 geschikt zal zijn, voor transport van gevaarlijke stoffen, gezien het groeiend verzet in Duitsland;
- er gesproken wordt over routedwang, terwijl Europa vrijheid in routekeuze afdwingt;
- Nederland wordt beschadigd door economisch onbelangrijke transitogoederen, waarvan het probleem eenvoudiger in het buitenland kan worden opgelost;
- De, in verhouding, kleine toename van de goederenstroom, die een dergelijk grote impact op de samenleving heeft, niet op een andere manier kan worden geaccommodeerd.

Tijdens het rondetafelgesprek zal op uw verzoek Arnoud Scheltema, bestuurslid RONA, met plezier toelichting geven over de achtergrond van deze vragen.

Hoogachtend,

A. Scheltema, woordvoerder namens het bestuur

H. Derks, voorzitter

T. Hiemstra, secretaris

J. Hernamt, penningmeester

Postadres: Parallelweg 10, 6994 CA De Steeg

026 4950269

www.ijssellijn.info