

Leden van de Tweede Kamer der Staten Generaal

Plein 2  
2511 CR DEN HAAG

<b>datum</b>	<b>ons kenmerk</b>	<b>uw brief/kenmerk</b>
3 november 2010	FZBDS0001-	

<b>behandeld door</b>	<b>doorkiesnummer</b>	<b>bijlage(n)</b>
R. C. König	(026) 49 76 215	

**onderwerp**  
Besluitvorming Programma Hoog Frequent Spoor (PHS).

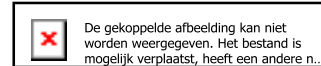
Geachte Kamerleden,

De voorbereidingen van het landelijke Programma Hoog Spoor (PHS) door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat leidt in onze gemeenschap tot grote maatschappelijke onrust. Veel bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties maken zich ernstig zorgen over de veiligheid en leefbaarheid als gevolg van PHS. U bent daarover in de afgelopen maanden door velen van hen per brief en e-mail benaderd.

PHS is een 'eng spoor' dossier dat op de schaal van Nederland is uitgewerkt. Aan de orde is echter een Europees goederenvervoersvraagstuk. Indien PHS op die manier wordt benaderd komen andere alternatieven en vervoersmodaliteiten in beeld. Alternatieven voor de IJssellijn en Twentelijn die naar ons oordeel nadrukkelijk aandacht vragen zijn:

1. Vervoer over water: een betere benutting van de vervoerscapaciteit over water heeft in het PHS-dossier relatief weinig aandacht heeft gekregen. Nadere bestudering van dit alternatief lijkt de moeite waard.
2. Maximale benutting capaciteit Betuweroute: in deze variant zou met name ook gekeken moeten worden naar de mogelijkheid om te investeren in de opheffing van de flessenhals Zevenaar-Emmerich-Oberhausen. Het is veel logischer om deze lijn maximaal te benutten en in Duitsland bij Oberhausen richting Hannover-Berlijn te rijden dan via Arnhem-Zutphen-Deventer-Bentheim. Er is alle aanleiding om de afspraken van Warnemünde uit 1992 te actualiseren en te herijken.

De Commissie Verkeer en Waterstaat van uw Kamer heeft op 8 september jl. een hoorzitting georganiseerd waarbij wij de mogelijkheid hebben gekregen de verwachte gevolgen van de toename van het (spoor)goederenvervoer in onze gemeente aan uw Kamer duidelijk te maken. De leefbaarheid en veiligheid in onze gemeente komen door PHS zwaar onder druk te staan. Zes van de zeven kernen van onze gemeente liggen aan het spoor. Wij hebben 37 bewaakte en onbewaakte spoorwegovergangen die van groot belang zijn voor het functioneren van onze kernen. Zeker 40.000 inwoners in onze gemeente krijgen te maken met overlast van de goederentreinen. Onze inwoners hebben nu al last van geluidhinder en trillingshinder van de enkele goederentreinen en de



personentreinen (met name Sprinter) die dagelijks door onze gemeente rijden. Deze overlast zal sterk toenemen als gevolg van PHS. De geplande 60 extra goederentreinen brengen ook de veiligheid van onze inwoners in gevaar; hulpdiensten zijn niet voorbereid het bestrijden van incidenten op de IJssellijn en de aanrijtijden van ambulancediensten, politie en brandweer zullen ernstig toenemen door langdurig gesloten spoorweg-overgangen. De kwetsbare natuurwaarden (EHS, Natura 2000, waterwin- en waterbeschermings-gebieden), cultuurhistorische waarden (monumenten) en de toeristische functies (Nationaal Park Veluwezoom) in onze gemeente worden ernstig bedreigd door de PHS-plannen.

In het Algemeen Overleg van de Commissie V&W van 7 oktober jl. is door alle fracties erkend dat de gevolgen voor de leefbaarheid en veiligheid van de toename van het goederenvervoer over spoor in Oost-Nederland ernstig zijn. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft weliswaar enige extra tijd willen nemen voor het bestuderen van de alternatieven van PHS voor onder meer onze gemeente, maar daarmee is de maatschappelijke onrust onder onze inwoners zeker niet weggenomen.

In de Keuzenotitie Hoogfrequent Spoorvervoer (april 2010) en het kabinetsbesluit van 4 juni 2010 is op geen enkele wijze rekening gehouden met het milieubelang c.q. de effecten die een keuze/besluit heeft op de omgeving langs bestaand spoor. De enorme impact op geluid en veiligheid langs de IJssellijn (en de Twentelijn) worden in deze documenten slechts met vage beleidsargumenten geduid. Het nemen van een besluit over PHS-goederenvervoer staat naar ons oordeel haaks op de doelstellingen van de Wet milieubeheer en de zorgvuldigheidseisen in de Algemene wet bestuursrecht.

Naar onze stellige overtuiging kan het besluit PHS (voor wat betreft het goederenvervoer per spoor) eerst worden genomen nadat daartoe een zorgvuldig milieueffectenonderzoek (MER) heeft plaatsgevonden, waarin duidelijk wordt gemaakt tot welke effecten het besluit langs bestaand spoor leidt, welke beschermende maatregelen moeten worden genomen en wat de resterende impact is voor omwonenden ter zake van geluid, trillingen en veiligheid. Zo'n onderzoek ontbreekt op dit moment. Ook is onduidelijk hoe het PHS-besluit zich verhoudt tot de eerder met onze gemeente overeengekomen NaNOV-maatregelen.

Om vorenstaande redenen dringen wij er bij uw Kamer op aan het besluit over het Programma Hoog Frequent Spoor te beperken tot personenvervoer. De effecten van het PHS-besluit (goederenvervoer over spoor) en de effecten van de toename van het (spoor)goederenvervoer als gevolg van het gereed komen van de Tweede Maasvlakte vergen een zorgvuldige procedure op grond van de Tracéwet en de MER-regelgeving.

Het voorgenomen gebruik van de IJssellijn leidt, zoals gezegd, tot grote maatschappelijke onrust in verband met de ernstige aantasting van veiligheid en leefbaarheid in onze gemeente. Het goederenvervoer over de IJssellijn kan technisch niet zodanig worden 'ingepast' dat deze aantasting voorkomen wordt. De IJssellijn is kortom niet gemaakt en niet geschikt te maken als goederenlijn.

Wij vertrouwen er op dat u bij de besluitvorming rekening houdt met onze bezwaren en zal kiezen voor een ordentelijke en zorgvuldige besluitvorming over het goederenvervoer over de IJssellijn en de Twentelijn via de daarvoor ingestelde wettelijke procedures.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Rheden,



burgemeester.



secretaris.