

Overleg I&M, ProRail, RONA

Datum: 13 april 2011

Locatie: Deventer, stadhuis

Aanwezig:

Frank van Heijst	I&M
Hugo van den Berg	ProRail
Johan Laman Trip	Rona
Maarten van der Meer	Rona
Arnoud Scheltema	Rona

Status PHS

RONA informeert of PHS ook doorgaat wanneer er geen oplossing gevonden wordt voor de goederentreinen.

Frank van Heijst geeft aan dat in de vervoersprognoses voor PHS rekening is gehouden met de verwachte groei van het goederenvervoer per spoor. Indien PHS voor het reizigersverkeer niet doorgaat (geen 6/6 in de Randstad) moet het goederenvervoer nog steeds worden gefaciliteerd. In de nul-variant PHS rijdt het goederenverkeer dan via de Randstad-Amersfoort naar Deventer-Hengelo-Oldenzaal-grens en via de Brabantse steden naar Venlo, in plaats van via de Betuweroute-IJssellijn resp via de Betuweroute-boog Meteren.

De goederentreinen hebben een vrije routekeuze. Dat kan tot gevolgd hebben dat bepaalde trace's overbelast worden verklaard en dat andere routes moeten worden benut. De minister besluit alleen maar tot het al dan niet faciliteren van de capaciteit. Als de beschikbare capaciteit onvoldoende is gelden er voorrangregels, die zijn vastgelegd in de AMvB Capaciteit. Die AMvB wordt momenteel gewijzigd, om reizigersverkeer in de spits meer voorrang te geven. Na gereedkomen van de PHS-maatregelen zal de AMvB opnieuw gewijzigd worden. .

De mening van Tweede Kamerlid (VVD) Aptroot in het algemeen overleg van de Vaste commissie voor I&M, d.d. 16 maart 2011: "Naar onze mening heeft de Kamer nog geen groen licht gegeven (PHS-red). Er wordt echter al veel uitgewerkt". Wordt niet onderschreven door I&M. De interpretatie van I&M is dat PHS door de kamer is goedgekeurd.

Geluidsanerungen langs bestaand spoor

De stagnatie in de geluidsanering van de woningen langs het spoor in Rheden wordt door ProRail onderzocht. ProRail geeft aan dat de intensivering van goederentreinen niet voor de sanering zal plaats vinden.

Inspraak MER en Planning:

De gedachten over de bestuurlijke participatie en de burger-participatie zijn thans als volgt: De "notitie Reikwijdte en Detailniveau" voor de MER (vgl vroeger de Startnotitie) zal ter visie worden gelegd, tijdstip nog niet gepland.

Na afronding van de MER zal deze ook ter visie worden gelegd, voorlopige planning: in april 2012

De verwachting is dat dan één voorkeursvariant zal worden gekozen, welke wordt uitgewerkt in een Ontwerp TracéBesluit. Het OTB wordt eveneens ter visie gelegd. De andere onderzoeksprojecten (n.a.v. moties) worden ten behoeve van tijdwinst parallel aan de MER uitgevoerd .

Randvoorwaarden MER

Alle effecten op de omgeving en de daarvoor benodigde wettelijke maatregelen worden in kaart gebracht.

De MER beslaat hele traject Elst-Oldenzaal met varianten tussen Zutphen en Hengelo en een nul-alternatief (als referentie).

Studie van de benodigde maatregelen vindt plaats op basis van vervoers prognose voor 2030(door ProRail nog vast te stellen)

De vervoersprognose kent een bandbreedte voor de 3 economische scenario's die ten grondslag lagen aan de prognoses voor het Voorkeursbesluit PHS.

Het maximale aantal treinen op een spoorbaanvak is standaard 10 treinen per richting per uur, maar zal in de toekomst mede worden bepaald door het geluidplafond vast te leggen op basis van de nieuwe geluidwetgeving (SWUNG). Voorwaarde is dan dus wel dat SWUNG tijdig als wet wordt vastgesteld; het wetsvoorstel ligt sinds 2009 bij de Tweede Kamer.

Basisnet spoor

De nieuwe wettelijke regeling van Basisnet spoor legt per spoorlijn een plafond vast voor de maximaal toegestane externe risico's voor de omgeving als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die spoorlijn en maximaliseert het aantal wagons met gevaarlijke stoffen.

Volgens I&M "zijn gevaarlijke stoffen geen probleem" op de spoorlijnen in Oost-Nederland, omdat de risico's in de omgeving van het spoor ruim onder de wettelijke normen zullen blijven.; waardoor geen aanvullende maatregelen op bestaand spoor nodig. Toetsing van aantallen en wijze van treinsamenstelling(BLEVE-vrij rijden) gebeuren bij aanvraag van het treinpad I&M heeft aangeboden met een nadere toelichting te komen.

Basisnet spoor wordt eind mei behandeld in de tweede kamer.

Flitsgids

I&M en Prorail zullen op korte termijn hun reactie op de RONA-flitsgids geven en daarbij met name aangeven wat volgens hen feitelijke onjuistheden zijn.

Volgende ontmoeting

Er is geen datum afgesproken voor een volgende ontmoeting