



Aan de leden van de Tweede Kamer der Staten Generaal

Onderwerp : Afrondend debat PHS en de herroutering van het goederenvervoer
 Datum : Donderdag op 4 november om 15.00
 Locatie : Plenaire zaal van de Tweede Kamer
 Datum : 1 november 2010

Geachte leden van de Tweede Kamer der Staten Generaal,

Op 4 november 2010 vergadert u over PHS en de herroutering van het goederenvervoer over de IJssellijn en Twentelijn.

Eerder schreven wij twee brieven aan de Leden van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat. De eerste op 19 juni 2010 en de tweede 6 oktober 2010. Beide brieven zijn bij mail aan de leden als bijlage toegezonden.

Geen maatschappelijk draagvlak

Dat er geen maatschappelijk draagvlak is blijkt uit het grote aantal, dat onze tweemansfractie kreeg. In 6 uur tijd, uitgesmeerd over drie dagen, zijn ruim 1500 handtekeningen opgehaald. Inwoners tekende grif. Handtekeningen zijn overhandigd aan de provinciale SP-fractie.

Van de brieven hierna een gezamenlijke puntsgewijze samenvatting.

Daarna komen wij met een alternatiefvoorstel voor het vervoer naar Duitsland.

Tot slot afschriften van mailbrieven van inwoners aan de statenleden, Tweede Kamer-Commissies etc. inzake het goederenvervoer over bestaand spoor. Misschien ten overvloede maar toch.

Hierna zetten wij graag nog een aantal belangrijke punten op een rij:

1. Voor onze inwoners is het onacceptabel dat 40-62 goederentreinen per dag over de IJssellijn door onze gemeente denderen.
2. Onze gemeente is een lang gestrekt ingeklemd tussen IJssel en Veluwe massief met zeven kernen. Drie grote en vier kleine.
3. De spoorlijn loopt dwars door zes van zeven kernen w.o. drie grote Velp, Rheden en Dieren.
4. Woningen en/of voorzieningen liggen op een steenworpafstand van de spoorlijn.
5. Onze gemeente heeft ongeveer 43.000 inwoners velen zijn de 65 jaar gepasseerd, zij en veel andere inwoners zullen dan geen of weinig nachtrust krijgen.
6. Ook staan veel monumentale panden vlak langs de spoorlijn.
7. Veel woningen hebben grote scheuren, door 40-62 meer goederentreinen neemt het fors toe. Wij hebben scheuren gezien waar een hele hand of zelfs een vuist ruim in kan.
8. De spoorweg Arnhem-Zutphen is in 1861 op een aardenbaan aangelegd en op 2 Febr. 1865 geopend. De aarde komt merendeel uit de zes dorpen langs het spoor.
9. Naast trillingen is reëel de grote kans dat er ernstige schade komt door verzakkingen van de op aarden aangelegde spoorbaan.
10. Trillingen langs bestaand spoor zijn niet oplosbaar, omdat er volgens ProRail geen adequate maatregelen bestaan.
11. Uit informatie blijkt dat de meetrichtlijn SBR-B "hinder voor personen in gebouwen" nu al ruim overschreden wordt in onze gemeente met de IJssellijn.
12. Toename goederentreinen, rijdend m.n. in de nacht hebben een lengte tot 700 meter en mogen 50% in zwaarte toenemen tot 22.5 ton. Dit is over een aloude aardebaan onacceptabel.
13. In onze gemeente liggen 37 spoorwegovergangen waarvan de sluitingstijd fors zal

- toenemen. Van 1 uur zullen spoorbomen driekwart van het uur dichtzitten.
14. Ook wij zien voor onze gemeente grote problemen voor milieu en onveilige leefomgeving door grote toename goederentreinen.
 15. Er ontstaat blijvende geluid- en trillingsoverlast, onveiligheid door het transport van grote stromen gevaarlijke stoffen per spoor door stads- en dorpscentra, toenemende barrièrewerking en ontwrichting van lokale bereikbaarheid en toenemende onveiligheid op gelijkvloerse spoorwegovergangen.
 16. Het ministerie zegt aan de geluidsnormen (Swung) en toekomstige trillingen is te voldoen. Dit is misschien wel bij de Betuweroute maar niet in onze gemeente van toepassing.
 17. Zelf woon ik aan de ander kant van het dorp Rheden dicht bij de IJssel. Ook wij ervaren nu al de nachtelijke hinder als er goederentreinen over de IJssellijn gaan.
 18. Zelfs zijn in de nachtelijke uren de bellen bij spoorwegovergangen te horen als goederentreinen passeren.
 19. En niet te vergeten het oorverdovende lawaai als goederentreinen in het nachtelijk uur verplicht zijn om te toeteren als er bijvoorbeeld storingen aan of langs het spoor zijn.
 20. Daarnaast zullen de regionale ambities voor het personenvervoer per spoor en geplande lokale ruimtelijke ontwikkelingen in de knel komen.
 21. M.b.t. de Warnemunde overeenkomst zegt het ministerie is het een toekomstige verdeling van goederenvervoer naar Duitsland. Dit komt als een konijn uit de hoge hoed, het is een nieuw standpunt waar wij weinig (tot geen) geloof aanhechten.
 22. Verder zegt het ministerie dat er NaNov besluit geen afspraken zijn maar een prognose op dat moment. Als dit al zo zou zijn dan zijn de 62 goederentreinen toch echt niet in overeenstemming met de gewekte verwachtingen ten gunste van het NaNOV besluit.
 23. Het ministerie **moet** inzetten op goederenvervoer van 40-62 meer treinen over Betuwelijn richting Duitsland. Besteed daar geld aan dan miljarden die het kost om ook het over de IJssellijn te laten gaan die daar totaal niet op berekend is. Ook nog los gezien van alle kosten die het meebrengt.
 24. Overleg met Duitsland voor een aansluiting bij Zevenaar op het Duitse spoornet.
 25. Kamerleden hebben onze gemeente bezocht en kennen de ernstige problematiek.
 26. Wij vertrouwen op de Kamerleden dat ze het voorkeursbesluit niet omarmen!!
 27. Gezien het voorgaande en hetgeen hieronder staat verzoeken wij u met klem onderzoek te doen naar de mogelijkheden van alternatieven (zie onderaan). Waarbij maatschappelijke kosten, maatschappelijke acceptatie, beheersbaarheid, flexibiliteit en investeringen op een objectieve manier naast elkaar worden gezet en er rekening wordt gehouden met de kwaliteit van de leefomgeving. Kortom maatschappelijk ondernemen, waarbij keuzes worden gemaakt op basis van visie.
 28. Mocht u besluiten het goederenvervoer op de bovengenoemde spoorlijnen toch te intensiveren, dan gaan wij ervan uit, dat de overheid de spooromwonenden maar ook andere inwoners willens en wetens onherstelbare schade berokkent.
 29. Onbegrijpelijk dat railinfrastructuur 2 miljard per jaar kost, de binnenvaart niets dan wel weinig te doen heeft en er waterwegen voldoende zijn met een goede waterinfrastructuur dat geen investeringen behoeft. Zie voorstel onder.
 30. Het ministerie zegt dat er gerekend is met gebruik van waterwegen voor die stromen die daarvoor in aanmerking komen. Maar volgens onze betrouwbare informatie is een extra verschuiving naar de binnenvaart helemaal niet uitgerekend. Zie voorstel onder.
 31. Dan hoeft voor realisatie van de voorkeursbeslissing niet een forse greep in de schatkast worden gedaan. Aan een schatkist waaraan ook door onze inwoners fors is bijgedragen. In de huidige (crises) economische tijd is het onbegrijpelijk dat het kabinet een voorkeursbeslissing genomen heeft. Daarom pleiten wij voor veel meer vervoer over water!!

De laatste drie punten brengt ons bij een vervoersalternatief over water met een uitstekende opslag locatiemogelijkheden en aanvoermogelijkheden dicht bij de Duitse grens.

Alternatief voorstel:

Het gaat om bedrijventerrein Koningspleij dat deel uitmaakt van een aaneengesloten bedrijventerreinencomplex Arnhem-Noord en is gelegen aan de noordoostzijde van Arnhem. Aan de zuid-oostzijde wordt het terrein begrensd door de Pleijweg (N325), aan de zuid-westzijde door de rivier de Rijn en aan de noordzijde door de Westervoortsedijk. Het bedrijventerrein is goed bereikbaar vanaf de A12 en de A15 via de N325 (Pleijroute).

De grootte van het totale gebied is circa 90 ha. bruto. Dit is inclusief het terrein van Industriepark Kleefse Waard (circa 45 ha. bruto).

Industriepark Kleefse Waard is strategisch gelegen in het KAN-gebied, aan de rand van de Gelderse hoofdstad Arnhem. Het park is vanuit alle windrichtingen goed bereikbaar met de auto en het openbaar vervoer en ligt op een steenworp afstand van knooppunt Velperbroek en de A12. Op het terrein is **een spoorlijn aanwezig die aansluit op het spoornet van de Nederlandse spoorwegen**. Beter kan het niet De centrale ligging op de grens van Nederland en Duitsland, tussen de Randstad en het Europese achterland, maken ook van Industriepark Kleefse Waard een gewilde locatie met grenzeloze ambitiemogelijkheden.

Het kan een uitermate goede opslag en overslag van (container) goederen zijn om die vanaf het spoor (Betuweroute) over water naar Duitsland te vervoeren. Verder is het voordeel dat enkele kilometers van het bedrijventerrein voor Westervoort een directe aftakking van de Rijn naar de IJssel is.

Het kan de regio Arnhem ook een extra impuls geven voor werkgelegenheid.

Het gebied heeft naar ons idee meer groeimogelijkheden die aan dezelfde kant van het bedrijventerrein ligt maar andere kant van de Pleybrug richting Westervoort.

Verder is het gebied optimaal bereikbaar voor eventuele hulpdiensten.

Groot voordeel van het gebied is verder dat alle verkeersmodaliteiten zoals weg, water en spoor daar samenkomen.

Onlangs is in de oever aan de kant van het bedrijventerrein compleet vernieuwd en desnoods goed bereikbaar tot aan de Pleijbrug zelfs er onderdoor naar de andere kant.

Naar onze mening levert het grote financiële voordelen op van Rijksmiddelen in tijden van bezuinigingen. Noodzakelijke sporaanpassingen door hoge investeringen en ondermeer aan woongebieden rondom het traject naar Oldenzaal zijn onnodig. Meer voordelen zijn op te noemen. Het alternatief is het waard om echt serieus te worden onderzocht.

Verzoek:

Onze fractie verzoekt u geen besluit nemen en het door ons aangedragen alternatief te laten onderzoeken. Dien hiervoor een motie in.

Het zal ook veel, heel veel geld besparen om allerlei voorzieningen aan en langs de IJssellijn en Twentelijn niet te hoeven uitvoeren. Het geeft een ook impuls aan de binnenvaart, inwoners langs beide lijnen bespaart het veel ellende. Kortom: het is zeer zeker de moeite van onderzoek waard.

Met vriendelijke groet, verblijven wij,
Wim Pieper en Magda Rook, raadsleden,

J.W.F. Pieper
Fractievoorzitter
Groep Pieper-Rook (Burgerbelangen i.o.)