



Rheden, 2 juni 2010

Geachte minister Eurlings,

Wij, samenwerkende belangenverenigingen in het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA), vragen u namens 67.000 spooromwonenden af te zien van de intensivering van goederenvervoer over de IJssellijn en Twentelijn.

Omdat:

1. in de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse de maatschappelijke kosten niet volledig meegenomen, benoemd en becijferd zijn, waardoor geen evenwichtige besluitvorming kan plaatsvinden.
2. er geen handhaving is op de wet geluidhinder.
3. de geluidsproductieplafonds in PHS ruimte geven voor groei ten koste van bescherming van de burger.
4. er schade wordt gerapporteerd aan woningen door trillingen.
5. er geen wetgeving is voor trillingen.
6. er rechtsongelijkheid bestaat tussen Nederlanders wonend aan het spoor en Nederlanders niet wonend aan het spoor.
7. kwalitatief goede besluitvorming wordt gehinderd door een te krap budget.
8. de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte niet beperkt kan blijven tot investeringen in de regio Rotterdam.
9. de BV Nederland niets verdient als de containers direct worden uitgevoerd.
10. er onevenwichtige of geen regelgeving is voor bestaand spoor en het vruchtgebruik identiek is aan de Betuwelijn of nieuw spoor.
11. de waardedaling van woningen in de gemeente Rheden doorberekend is op ca 144 miljoen euro.
12. er in de MKBA 30 miljoen is opgenomen voor raildempers en geluidschermen.
13. railvervoer ca. 10% van de bevolking in de 15 EU-landen blootstelt aan een aanzienlijke hoeveelheid railgeluid.
14. het heel gebruikelijk is dat goederenvervoer 's nachts plaatsvindt, zodat de personenvervoerders op het spoor niet worden gehinderd, omdat de personenvervoerders zich aan de vervoersplicht dienen te houden, die hen is opgelegd door de overheid.
15. we door artikel 8 van de Conventie voor Mensenrechten recht hebben op bescherming van onze huiselijke rust en respect voor privé- en gezinsleven.
16. je gezondheid wordt aangetast door o.a. slaapverstoring en hart- en vaatziekten ten gevolge van geluid en fijnstof.
17. railvervoer minder milieuvriendelijk is dan in het algemeen wordt aangenomen.
18. je je in de omliggende tuinen of straten niet meer verstaanbaar kunt maken.
19. je niet kunt slapen met je raam open.
20. stads- en dorpskernen worden doorkruist.
21. het een barrièrewerking geeft die de verkeersafwikkeling en leefbaarheid in de woonkernen benadeeld.
22. het hier belangrijke toeristische gebieden betreft die nationaal van belang zijn.
23. de regionale economie schade oploopt.
24. het waardevolle natuurgebieden betreft.
25. de ecologische hoofdstructuur wordt doorbroken.
26. de Nota Ruimte uitgaat van leefkwaliteit en PHS bij trillingshinder verwijst naar de rechter.
27. de binnenvaart niets te doen heeft.
28. de waterinfrastructuur geen investeringen behoeft.
29. het wegverkeer 17 miljard per jaar oplevert en railinfrastructuur 2 miljard per jaar kost.

30. goederenvervoer per spoor rendabel is bij > 500 km waarvan slechts 200 km onder Nederlandse verantwoordelijkheid valt.
31. hoge investeringen in infrastructuur nodig zijn voor m.n. internationaal spoorgoederenvervoer.
32. het spoor in tegenstelling tot andere modaliteiten een enkelvoudig ruimtegebruik heeft.
33. de stimuleringsregeling van 200 miljoen om de reizigersaantallen bij de NS te laten groeien onvoldoende resultaat behaald heeft.
34. de rekenarij met het voorgeschreven rekenprogramma voor risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen is verworden tot een ritueel dat leidt tot schijnveiligheid.
35. de gegevens noodzakelijk voor het uitwerken van de risicomodellen nauwelijks wetenschappelijke onderbouwing hebben.
36. maatregelen, om het vervoer van gevaarlijke stoffen veilig te transporteren door het internationale karakter, logistieke onmogelijkheden en door het ontbreken van handhaving, onze veiligheid niet kunnen garanderen.
37. innovatie bij marktpartijen uitblijft omdat er verschillende probleemeigenaren zijn.
38. de minimale winsten geen fatsoenlijk Research & Development-budget mogelijk maakt.
39. innovatieve oplossingen gericht zullen zijn op de infrastructuur, zodat gemeenschapsgeld wordt aangewend om bedrijfseconomische belangen veilig te stellen.
40. een afschrijvingstermijn van 100 jaar niet meer in deze tijd past.

Gezien het voorgaande, verzoeken wij u met klem onderzoek te doen naar de mogelijkheden van alternatieven. 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.

Mocht u besluiten het goederenvervoer op de bovengenoemde spoorlijnen toch te intensiveren, dan gaan wij ervan uit, dat de overheid de spooromwonenden bewust schade berokkent.

Wij zien uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Henk Derks
voorzitter

Arnoud Scheltema
bestuurslid

Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA)

Postadres:
Parallelweg 10
6994 CA De Steeg

www.ijssellijn.info