

---

**Aan** : Commissie Verkeer en Waterstaat Tweede Kamer

**Van** : Portefeuillehouders Mobiliteit Regio Twente (Spoorgemeenten)

**Datum** : 1 september 2010

**Onderwerp** : Inbreng Regio Twente rondetafelgesprek Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)  
08-09-2010

---

- Goederenvervoer in de 21<sup>e</sup> eeuw over een 19<sup>e</sup> eeuws-netwerk past niet; een duurzame oplossing, analoog aan de Betuweroute, is nodig.
- PHS zorgt voor zeer sterke toename goederenvervoer op de Twentelijn (Deventer-Oldenzaal); In 2007 was sprake van 12 goederentreinen per etmaal (Akoestisch Spoorboek, 2009). PHS gaat uit van een prognose van 80 goederentreinen per etmaal. Een toename van **666%**.
- In het Na-NOV besluit (april 2001) is geen rekening is gehouden met de nu geprognosticeerde groei tot 80 goederentreinen. Terwijl juist de prognose in 2001 (maximaal “slechts” 40 goederentreinen<sup>1</sup> traject Deventer-Oldenzaal) dé reden was om af te zien van een eigen noordelijke aftakking van de Betuweroute (Noordtak). De nu voorziene groei van het aantal goederentreinen betekent dat er alle reden is om de varianten die destijds zijn onderzocht in het kader van de Noordtak opnieuw in beschouwing te nemen.
- De sterke toename van goederenvervoer over de bestaande Twentelijn maakt verdere groei van regionaal personenvervoer onmogelijk. Het gedeelte Wierden – Hengelo maakt deel uit van de “Backbone” van het Twentse Agglonet. De huidige groei van reizigers in Twente vindt juist plaats op dat Agglonet.
- Er zijn grote zorgen over de gevolgen voor de leefbaarheid (geluid/trillingen/barrièrewerking).
  - Het PHS-besluit stelt dat de groei plaatsvindt binnen de geluidsproductieplafonds die op gaan worden vastgesteld. Dit wordt gerealiseerd doordat in 2020 naar verwachting met 80% stil materieel wordt gereden. Er blijven echter grote zorgen: Hoe wordt vooraf gehandhaafd dat ook daadwerkelijk met stil materieel wordt gereden. Het aantal verstoringen per dag is niet in de geluidproductieplafonds meegenomen: in de beleving is er een groot verschil tussen de huidige 12 ‘luide’ passages per etmaal en de verwachte 80 ‘stillere’ passages per etmaal.
  - Nu al geven de 12 goederentreinen per dag trillingshinder. Onderzoek in Oldenzaal, Borne en Hengelo heeft aangetoond dat er sprake is van trillingshinder op grond van de SBR-richtlijnen. Het is volstrekt onduidelijk of de € 50 miljoen die in het kader van PHS beschikbaar is gesteld toereikend is om de problemen van trillingshinder op te lossen.
  - Voor een kern als bijvoorbeeld Borne (5 gelijkvloerse overgangen binnen bebouwde kom) levert de barrièrewerking als gevolg het toegenomen goederenvervoer grote problemen op (o.a. veiligheid/bereikbaarheid).
  - In In het PHS-besluit is nu geen rekening gehouden met de Kaderrichtlijn Water en de toegenomen risico’s voor de waterwingebieden Wierden/Rijssen-Holten.

---

<sup>1</sup> 21 goederentreinen via IJssellijn en 19 –treinen via traject Amersfoort-Deventer

- Er heeft nauwelijks communicatie richting burgers plaatsgevonden. Mede daardoor is er inmiddels veel maatschappelijke onrust tegen de voorgenomen plannen.
- Het voorliggende PHS-besluit legt de rekening voor het mogelijk maken a) van de groei van het reizigersvervoer in de brede Randstad en b) de groei van het spoorgoederenvervoer door het realiseren van de Tweede Maasvlakte éézijdig in Oost-Nederland neer. Van de beschikbare 2,9 miljard voor PHS komt alleen budget “ten goede” voor een boog in Deventer om meer goederenvervoer mogelijk te maken. Baten voor de Regio Twente zijn er niet. Zo zijn in het PHS-besluit geen middelen gereserveerd voor planschade burgers en gemeenten door waardevermindering vastgoed en beperkingen in ruimtelijke ontwikkelingen in stationsomgevingen.

Aldus pleit de Regio Twente mede namens de 14 deelnemende gemeenten en 620.000 inwoners voor:

- Naar onze stellige overtuiging is de haalbaarheid / inpasbaarheid na 2020 uiterst twijfelachtig en daarom dient op korte termijn, zoals door de Minister van Verkeer en Waterstaat toegezegd, een tracéverkenning plaats te vinden naar een optimale goederenlijn door Oost-Nederland (naar analogie van de Betuweroute).
- Als alternatief voor de thans voorziene spoorboog bij Deventer het opnieuw in beschouwing nemen van de alternatieven die destijds zijn onderzocht in het kader van de noordelijke aftakking van de Betuweroute (Noordtak).
- Conform bestuurlijke afspraken NaNOV ruimte vrijhouden voor benodigde groei van het regionaal en grensoverschrijdend personenvervoer per trein. Deze moet prioriteit krijgen boven goederenvervoertreinen.
- Betere benutting van de volledige Betuweroute en samen met Duitsland investeren in een Europees goederennetwerk.
- Formuleren en financiering maatregelen tegen trillingshinder; huidige € 50 mln. landelijk is ontoereikend
- Het uiteindelijk te kiezen tracé in Twente op te nemen in Ontwerp Tracé Besluit PHS voor goede communicatie en rechtsgelijkheid voor burgers en gemeenten. Hiermee kan planschade ook adequater worden afgewikkeld.