

Persbericht Basisnet spoor

67.000 aanwonenden zien wet met angst tegemoet
Wet Basisnet Spoor: rafelig en ondoordacht

Als de Tweede Kamer zich dezer dagen over het wetsontwerp Basisnet Spoor buigt, kan zij een groot aantal manco's tegemoet zien. Basisnet Spoor beperkt het vervoer van gevaarlijke stoffen over daarvoor geselecteerde en veilig verklaarde sporen. Een veilig idee. Maar hoe veilig zijn die veilig verklaarde sporen? Belangenorganisatie RONA deed onderzoek en komt tot de volgende conclusie.

Het ontwerp, waar al lang over gesteggeld is, komt rafelig en ondoordacht over. Zo ontbreekt samenhang met de besluitvorming omtrent de goederentreinen van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en Basisnet.

- Wetgeving op het gebied van externe veiligheid kan pas na half 2012 in werking treden. Dan worden de moties behandeld die zijn ingediend bij de besluitvorming rond PHS. De invulling van de moties hebben direct invloed op de wijze waarop de goederenstroom over het spoor ingericht kan worden.
- Het investeringsbudget gereserveerd voor maatregelen om onder de risico plafonds van Basisnet te blijven (20 miljoen euro) is toegewezen aan het budget van PHS. Hierover is echter nog geen besluit genomen. Dit budget is wel noodzakelijk om Basisnet Spoor uit te voeren.
- De wetgeving Basisnet is nog in wording maar de hoeveelheden gevaarlijke stoffen over welke sporen zijn worden getransporteerd zijn al bekend. Wat is leidend in de wetgeving? De veiligheid van burgers of een vermeend economisch belang van treingoesdierenvervoer?

De IJssellijn (Elst-Deventer) werd in 1995 ongeschikt bevonden voor het vervoer van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. Toch vervoerde ProRail zo'n 3650 wagons (2010) van het uiterst explosieve LPG over de IJssellijn. Het aantal wagons met deze lading dat over de Betuweroute reed bedroeg 2150.

Niet alleen zijn de uitgangpunten voor risicoberekening (een theoretisch rekenmodel) gehanteerd in Basisnet onrealistisch, maar ook de normen lijken te worden opgerekt. Zichtbaar aan bijvoorbeeld de IJssellijn, de onveilige spoorweg uit 1995. Het spoor, de bebouwing maar ook het spoormaterieel is onveranderd gebleven maar de IJssellijn wordt nu een veilige "hoofdspoorlijn" in Basisnet Spoor.

Controles op naleving niet zijn benoemd of zullen pas achteraf plaatsvinden. Nadat de calamiteit heeft plaatsgevonden wordt de schade vastgesteld. Dit is slecht nieuws voor de 67.000 bewoners van de woningen langs de IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn die de toename van zwaardere en langere goederentreinen met angst tegemoet zien.

Die toename is enorm (te weten. 500% voor de Twentelijn, 2000 tot 3000% voor de IJssellijn). Dat betekent dat als die lijnen als "volwaardige Noordtak" van de Betuwelijn worden aangemerkt, de "aanwonenden" worden bloot gesteld aan sterk verhoogd lawaai, trillingen, milieuschade en aanslagen op veiligheid (denk aan de gevaarlijke stoffen-problematiek) en bereikbaarheid (gesloten of gebarricadeerde overwegen). Zeg maar een Betuweroute zonder de passende maatregelen.

De Basiswet moet voorzien in een afdoende bescherming van de belangen en veiligheid van de mensen die aan het spoor wonen en werken. Zoals hij nu voorligt is dit niet het geval. Dat moet – en zal – onze volksvertegenwoordigers toch opvallen?

RONA

Vereniging van belangenverenigingen langs de IJssel, Twente en Twente kanaallijn.

Voor meer informatie:

*Arnoud Scheltema
Arnhemsestraatweg 237
6991 AL Rheden
026 3702626
06-55758671*