

Partijstandpunt PVDA PHS/Basisnet Spoor

1. Accepteert u een toename van goederentreinen over de bestaande spoorlijnen IJssellijn, Twentelijn en mogelijk de Twentekanaallijn (evt voorwaarden, aantallen)?

Antwoord: De afspraak was niet meer dan 20 per etmaal. Onduidelijk is nog hoeveel het er zullen gaan worden, maar een getal van 90 is absoluut onbespreekbaar.

2. Zijn er alternatieven voor het groeiende goederenvervoer?

Antwoord: Waar enigszins mogelijk willen wij goederenvervoer zoveel mogelijk laten rijden via de Betuweroute. Voor ons is de modal shift (van de weg af) juist een positieve.

3. Hoe denkt u over het Ontwerp Basisnet Spoor en neemt u daarin het advies van de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen mee?

Antwoord: Hoog tijd dat het Basisnet Spoor er komt en uiteraard houden wij rekening met het advies van de AGS. Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor brengt per definitie meer risico mee, omdat spoorlijnen door steden lopen itt transport over water of de weg. Ook hier: de Betuwelijn is bedoeld voor deze transporten, maar de aansluiting op de Betuwelijn kan beter. Ook het rangeerterrein bij Dordrecht mag niet vergeten worden. (nu treinen met gevaarlijke stoffen heen en weer door Dordrecht vanwege ligging rangeerterrein). Het ontwerp basisnet spoor heeft nog niet een oplossing voor alle problemen maar is een stap in de goede richting. Prijsdifferentiatie zou ook een rol mogen krijgen (Betuweroute minder gevaar, goedkoper dan overige spoorlijnen)

4. Hoe staat u tegenover normen voor trillingshinder?

Antwoord: Dat moeten we (weer opnieuw) in de wet opnemen. Het is er ooit uitgesloopt. Nu blijken we ze toch nodig te hebben.

5. Hoe staat u tegenover de invoering van geluidsproductieplafonds, waarbij de heersende waarde plus 1.5 dB wordt aangehouden? Langs bv. de IJssellijn komt veel bewoning daardoor boven de 70 dB.

Antwoord: Voor woningen die boven de 70dB komen geldt dat deze gesaneerd zullen moeten worden. De invoering van de geluidsproductieplafonds op zichzelf is een goede zaak, alleen de wijze waarop dit nu wordt gedaan levert inderdaad problemen op. Deels veroorzaakt doordat de plannen afkomstig zijn van V&W en niet VROM. ((Overigens lijkt het in de plannen alsof er meer geluid wordt toegestaan, maar dit is minder dan nu is toegestaan)

6. Wat vindt u van de ongelijkheid in de normen/richtlijnen die nu gehanteerd worden tussen bestaand en nieuw spoor?

Antwoord: Je kunt nu eenmaal niet nieuwe normen op gaan leggen op bestaand spoor en bestaand materieel: dat zou kapitaalvernietiging zijn. Dat aan nieuwe investeringen wel hogere eisen worden gesteld prima. Wel zou overwogen kunnen worden lawaaiig materieel te weren via het differentiëren van de gebruikstarieven.

7. Welk belang hecht uw partij aan de kwaliteit van de leefomgeving?

Antwoord: Zeer veel belang. Liever minder infra dan niet ingepaste infrastructuur. Centraal staat leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

8. Vindt u dat bij PHS rekening gehouden moet worden met de kwaliteiten van de gebieden (o.a. Veluwezoom, Holterberg) die door deze spoorlijnen doorsneden worden?

Antwoord: Wij hechten zeer aan uitbreiding van personenvervoer per spoor, dat zal niet ten koste gaan van de leefbaarheid in het Oosten van het land immers het gaat over bestaande lijnen. De frequentie gaat op die lijnen omhoog van 4 naar zes treinen per uur per richting.

9. Heeft u zelf nog opmerkingen en/of aanvullingen?

Antwoord: Wij zijn voorstander van de modal shift: goederen van de weg naar spoor en binnenvaart.