

Bijlage bij Brief Oost-Nederland aan Tweede Kamer inzake Voorkeursbesluit Programma Hoogfrequent Spoor-besluit van 4 juni 2010

Referentie is het ambitiedocument Oost inzake Programma Hoogfrequent Spoor, dat op 29 januari 2010 door provincies, regio's en gemeenten in Oost-Nederland is vastgesteld.

Hoofdonderwerpen Ambitiedocument	Reactie n.a.v. besluit ministerraad
1. Evenwichtige spreiding van de toekomstige goederenstromen over Nederland (verdeling van lusten en lasten)	Met betrekking tot het evenwichtig verdelen van lusten en lasten moeten wij constateren dat de goederenvariant die gekozen is de lasten beter verdeeld dan eerder gecommuniceerde modellen. Van lusten is echter in verschillende delen van Oost Nederland zoals in de Stedendriehoek en in Twente en het Rivierengebied geen sprake. De groei van het goederenvervoer, mede door de aanleg van de 2e Maasvlakte, drukt hiermee een groot stempel op deze vitale economische kernen in Oost Nederland zonder dat er inzicht is in mitigerende of verzachtende maatregelen. De wens vanuit Oost is deels overgenomen.
2. Middellange termijnkeuzes voor landsdeel Oost die gemaakt worden in PHS kader (tot 2020) dienen logisch samen te hangen met, en verankerd te zijn in lange termijn oplossingen (2020 – 2040)	Het kabinet heeft besloten een onderzoek naar de toekomstige goederenstromen over het spoor uit te voeren. Dit is mede op ons verzoek opgenomen. Zoals het nu verwoord is in het voorkeursbesluit is het wel te beperkt. Het onderzoek dient naar onze mening ook reizigersvervoer en de mogelijkheden van regionaal OV omvatten. Verder dient het onderzoek de mogelijkheden voor routing in en door Duitsland en de gevolgen van het goederenvervoer op het landelijk reizigersvervoer over de spoorlijnen in Oost-Nederland te bekijken.
3. Er dient voldoende ruimte (=capaciteit) ook op langere termijn over te blijven voor onze regionale OV-ambities	Op een aantal plekken ontstaat meer ruimte voor regionaal OV, op aantal andere plekken niet (zie punt 16 ev). Er is onvoldoende inzicht gegeven in de effecten van de plannen, met name de herroutering, op het (toekomstige)regionaal OV.
4. Wij willen garanties voor de lokale leefbaarheid (geluid, trillingen, externe veiligheid etc.)	Echte garanties zijn niet gegeven. In het voorkeursbesluit zit wel een behoorlijk bedrag voor niet infra-maatregelen en om overlast binnen wettelijke normen te krijgen. Maar ondanks de risico reservering voor niet infrastructurele maatregelen is niet door de minister inzichtelijk gemaakt welke concrete maatregelen getroffen gaan worden om de aantasting van de leefbaarheid en de veiligheid van waterwingebieden te voorkomen of te compenseren binnen het budget. Mede naar aanleiding van de grote maatschappelijke onrust in Oost Nederland willen wij graag duidelijkheid van de Minister over de maatregelen in Oost Nederland. Wij willen ook afspraken maken over maatregelen die nu reeds, bij de bestaande situatie, genomen moeten worden. De Minister heeft zelf

	<p>aangegeven dat er eerst maatregelen moeten worden genomen alvorens er sprake kan zijn van extra goederentreinen. Wij willen hem hier graag aan houden. Tevens willen wij de minister uitdagen de communicatie met de bewoners langs de lijnen, die tot op heden niet tot nauwelijks heeft plaatsgevonden, ter hand te nemen.</p>
<p>Nieuw hoofdpunt n.a.v. voorkeursbesluit PHS: consequenties voor ruimtelijke ontwikkelingen</p>	<p>Door de maatregelen uit PHS wordt op verschillende plekken de ruimtelijke ontwikkelingsplannen beïnvloed / belemmerd. Ons is gebleken dat door V&W/Prorail bij de kostenramingen geen rekening is gehouden met de daaruit resulterende extra kosten en verminderde opbrengsten van de betreffende ruimtelijke plannen. Dit is onder andere het geval in Deventer en Zutphen. Wij gaan er vanuit dat eventuele extra kosten dan wel verminderde opbrengsten als gevolg van PHS worden vergoed.</p> <p>Door het beperkt betrekken van lokale overheden is bij een essentieel onderdeel van de fysieke maatregelen (de boog bij Deventer) onduidelijkheid ontstaan over de gebruikte uitgangspunten. Hierdoor kunnen gekozen oplossingen in het Programma Hoogfrequent Spoor op losse schroeven komen te staan. Nauwe betrokkenheid van Lokale overheden kan erger voorkomen en is dan ook essentieel.</p>
Onderwerp	Reactie n.a.v. besluit ministerraad
I. ambities ten aanzien van Planstudie Herroutering Goederenvervoer	
<p>1 De provincies Gelderland en Overijssel, de Stadsregio Arnhem Nijmegen, Regio Twente en Regio Stedendriehoek en de gemeenten langs de IJssellijn en de Twentelijn ondersteunen het primaire doel van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) te weten: het stimuleren van het personenvervoer per spoor. Daarnaast begrijpen wij dat uit milieu overwegingen en om congestie te beperken, vervoer van goederen per spoor in het algemeen te verkiezen is boven het vervoer over de weg, althans daar waar er geen sprake is van doorsnijding van verstedelijkt gebied. Wij realiseren ons verder dat Nederland zich steeds meer ontwikkelt als de "gateway to Europe". Met de komst van de tweede Maasvlakte (20% toekomstige goederen verplicht via spoor af te voeren), de Sloehaven in Zeeland en een uitgediepte Westerschelde ten behoeve van Antwerpen zullen de toekomstige goederenstromen - ook door Oost Nederland - blijven groeien. Dat blijkt ondermeer uit de PHS-prognoses tot 2040. Voor de economische positie van Nederland als</p>	<p>Het besluit maakt meer personenvervoer mogelijk, dit past bij ambitie van Oost Nederland. Het landsdeel maakt zich echter nog steeds zorgen over de sterke toename van het aantal goederentreinen over bestaande infrastructuur. Daarom vragen wij om voor alle relevante bestaande en nieuwe spoortrajecten in Oost-Nederland een Ontwerp Tracé Besluit (OTB) te maken of een gelijkwaardige besluitprocedure te volgen.</p> <p>In de Na-nov afspraken is slechts sprake van twee goederen paden tussen Deventer en Oldenzaal (Twentelijn). De aanleg van de 2^e Maasvlakte leidt tot toename van vervoer per spoor (mede door de eis voor vervoer per spoor vanaf de 2^e Maasvlakte. Prognoses in Na-nov gingen uit van 21 extra goederentreinen per dag. Nu worden 80 goederentreinen op de Twentelijn verwacht. Een derde pad vereist verregaande maatregelen boven op de afspraken binnen Nanov en rechtvaardigt het voeren van een tracéwetprocedure of een gelijkwaardige besluitprocedure voor alle</p>

<p>totaal is dit een positief perspectief. Bij deze ontwikkelingen hoort echter ook een goede infrastructuur, waarmee op duurzame wijze het vervoer van goederen over het spoor is verzekerd.</p> <p>Oost Nederland wil zijn deel aan de verdere economische groei van de BV Nederland zeker bijdragen, maar wil daarbij wel dat er - ook op langere termijn - een goed evenwicht tussen lusten en lasten ontstaat.</p> <p>21^e -Eeuws goederen vervoer hoort niet op een 19^e -eeuws spoorwegennet te worden afgewikkeld. Zeker gezien het feit dat dit spoorstelsel de afgelopen decennia primair is ontwikkeld voor het vervoer van reizigers. De tot stand gebrachte concentraties van wonen en werken rond de stationslocaties, alsmede de toekomstige ontwikkelingen en ambities van VROM hieromtrent, staan geen substantiële toename van goederenvervoer toe. Voor de regio Twente geldt daarbij dat het reizigersvervoer als gevolg van het groeien van de goederenstroom zelfs in de knel dreigt te komen en dat toekomstige OV-ambities hierdoor onmogelijk gemaakt worden.</p>	<p>betrokken baanvakken.</p>
<p>2 De wijze waarop het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de verwachte veiligheid- en leefbaarheidproblemen tot nu toe benadert, baart grote zorgen en roept nog veel vragen en discussies op. Het is nog onduidelijk hoe ernstig de gevolgen zullen zijn maar voor ons staat nu al vast dat de leefbaarheid langs de spoorbaan en de ontwikkelingsmogelijkheden ernstig worden bedreigd.</p> <p>Wij vinden het volstrekt logisch dat parallel aan de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte ook duurzame infrastructuur ontwikkeld wordt die in staat is om ook na 2020 voor heel Nederland het vervoer van goederen over het spoor op veilige en voor de omgeving leefbare wijze af te wikkelen zonder dat het reizigersverkeer daardoor wordt beperkt c.q. er hinder van ondervindt</p> <p>Dat betekent een optimale benutting van de Betuweroute en voor zover dat niet mogelijk is, de aanleg van nieuwe stukken railinfrastructuur, die primair bestemd is voor goederenvervoer.</p>	<p>Ook na het kabinetsbesluit bestaan er nog grote zorgen over meer goederentreinen over bestaande infrastructuur. Daarom vragen wij om voor alle relevante bestaande en nieuwe spoortrajecten in Oost-Nederland een Ontwerp TracéBesluit (OTB) te maken of een gelijkwaardige besluitprocedure te volgen. . De Betuweroute wordt beter benut maar er is nog steeds sprake van toename van het goederenvervoer met een derde pad. In de Nanov afspraken is slechts sprake van twee goederen paden tussen Deventer en Oldenzaal (Twentelijn). De aanleg van de 2^e Maasvlakte leidt tot toename van vervoer per spoor (mede door de eis voor vervoer per spoor vanaf de 2^e maasvlakte. Een derde pad vereist verregaande maatregelen boven op de afspraken binnen Nanov en rechtvaardigt het voeren van een tracéwettprocedure, of gelijkwaardige besluitprocedure voor alle betrokken baanvakken.</p> <p>In Rivierenland betekent met name de Zuid-Westboog een substantiële verhoging van het vervoer van goederen door de regio. Hiermee nemen ook de geluidsbelasting en de trillingen toe en ontstaat een verruiming van de externe veiligheids-contouren. Dit speelt met name bij de kernen Waardenburg en Zaltbommel en de spoordijk in Culemborg. Verder aandachtspunt is de landschappelijke inpassing van de boog.</p> <p>In het PHS-besluit is een MIRT-onderzoek</p>

	<p>lange termijn goederenvervoer opgenomen. De effecten van het goederenvervoer op het regionaal OV en (inter)nationaal OV en de mogelijkheden voor routing in en door Duitsland dienen echter integraal onderdeel van dit onderzoek uit te maken.</p>
<p>3 Reeds gemaakte afspraken over ruimtelijke ontwikkelingen aan en rond het spoor dienen randvoorwaardelijk te zijn voor herroutering van het goederenvervoer.</p>	<p>Het besluit gaat voorbij aan het uitgangspunt binnen de Nanov afspraken van maximaal twee goederenpaden over de Twentelijn en houdt geen rekening met gedeelde inkomsten van gemeenten op reeds uitgevoerde of geplande ruimtelijke orderings- en wegenbouwprojecten zoals de aanleg van de N348, Zutphen de Mars en ontwikkeling van woningen en kantoren in Zutphen ,Deventer en Oldenzaal. Dit punt is ook van toepassing op bestaande goederenroutes zoals Utrecht-Den Bosch.</p> <p>Voor Zutphen geldt specifiek dat bij de voorgestelde PHS-variant (extra perron, vijf sporen, verwijderen wissel, veiligheidsmaatregelen) volledige verplaatsing van het emplacement van ProRail noodzakelijk wordt verondersteld om het derde perron / vrije goederenbaan te realiseren. Er ligt hiervoor een geldende WM-vergunning. In PHS dient hier financieel rekening mee te worden gehouden. Ter voorkoming van vertraging in de lopende planvorming van de ruimtelijke ontwikkeling Noorderhaven / Spoorzone stelt Zutphen voor ruimtelijk en milieukundig te anticiperen op de komst van PHS-voorkeursvariant. E.e.a. onder conditie van financiële reservering kostenstijging / opbrengstderving (infrastructuur, programma wonen / kantoor, parkeren / veiligheid, geluid, trillingen).</p> <p>De MIRT-afspraken rond projecten, zoals bv spoorzone Zwolle, dienen randvoorwaardelijk te zijn voor PHS.</p>
<p>4 De Oost-Nederlandse regionale en lokale overheden willen actief betrokken worden bij deze planontwikkeling. De huidige werkwijze met een open planproces van Ministerie en ProRail is daarvoor een geschikt instrument.</p>	<p>Op de te maken hoofdkeuzes betreffende lijnvoering en prioriteiten is er voldoende overleg geweest.</p> <p>Op een aantal onderdelen is er onvoldoende overleg over de geadviseerde maatregelen geweest vanuit V&W en Prorail. In onder andere Deventer, Zutphen en Oldenzaal heeft Prorail geen gebruik gemaakt van de meest recente gegevens omtrent ontwikkelingen rond het spoor of zelfs recent gerealiseerde infrastructuur (zoals plannen rond De Mars in Zutphen en de infra bij Deventer ter plaatse van de door Prorail voorziene korte boog). Dit betekent dat de kans groot is dat het beschikbare budget voor PHS-maatregelen ontoereikend zal zijn. Voornamelijk bij de voor PHS essentiële infrastructurele aanpassingen in Zutphen en Deventer baart ons dit grote zorgen aangezien er grote problemen kunnen ontstaan bij de uitvoering van deze sleutel</p>

		projecten. Verregaande betrokkenheid van lokale en regionale overheden is in het vervolgproces essentieel.
5.	Op 3 november 2009 is in het BO MIRT de gebiedsagenda voor Oost Nederland vastgesteld. In deze gebiedsagenda wordt een gezamenlijk beeld (Rijk en regio) van de fysiek ruimtelijke opgaven in dit deel van het land beschreven. Besluitvorming over PHS kan niet losstaan van de opgaven uit de gebiedsagenda, maar dient hier integraal onderdeel van uit te maken.	De aansluiting met de Oost Nederlandse Gebiedsagenda is mager. Het is toch vooral een 'spoorproject' gebleven. Exemplarisch is hierbij dat de Gebieds- en RO opgaven en concrete projecten niet zijn meegenomen in de vorm van derving, aanpassing of verandering. Ook in het MIRT-onderzoek moet rekening worden gehouden met de opgaven uit de gebiedsagenda.
6	Wij vragen begrip voor de positie van de betrokken gemeentebesturen: het is onmogelijk om de eigen bewoners uit te leggen dat het in het algemeen belang is dat het goederenvervoer fors zal toenemen als daar geen adequate maatregelen tegenover staan. Dat kan alleen als de Rijksoverheid ons serieus neemt en de toezegging doet dat alles gedaan zal worden om de genoemde nadelen op te lossen en daarvoor de middelen beschikbaar zal stellen. Al dan niet binnen het taakstellende budget voor alle planstudies PHS.	Communicatie vanuit V&W en Prorail richting burgers is minimaal geweest. Er is op aanraden van de regio wel contact geweest met belangengroepen. In het kader van de bevindingen van de commissie Elverding t.a.v. participatie is het raadzaam voor V&W om in de komende periode actief met lokale partijen, particulieren en belangengroepen integraal over alle spoorgerelateerde projecten te communiceren. Aan de lokale besturen zijn geen echte garanties voor leefbaarheidsmaatregelen gegeven. In het besluit zit wel behoorlijk bedrag (helft van 3 miljard) voor niet infrastructurele en overlast beperkende maatregelen. Er is echter geen inzicht geboden, noch aan de besturen noch aan de belangenorganisaties in de mate waarin dit voldoende waarborgen biedt voor de leefbaarheid.
7	Het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen dient primair via de Betuweroute te worden afgewikkeld.	Oost Nederland beoordeelt recente ontwikkelingen rond het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen als een belangrijke stap in de door alle partijen nagestreefde structurele beheersing van risico's rondom het spoor. Wij willen er op aandringen dat het Basisnet maatgevend moet blijven en er geen risico ruimte wordt gereserveerd in of door PHS.
8	Met betrekking tot de capaciteit van de Betuweroute zijn wij van mening dat die deels onbenut blijft doordat afspraken uit het verleden tussen Nederland en Duitsland over het maximale aantal goederentreinen dat bij Emmerich dagelijks de grens mag passeren, als een "bottleneck" voor die capaciteit werkt. Wij missen in PHS een verkenning van het gebruik van de Betuweroute zonder die bottleneck. Hierdoor kunnen meer goederen en derhalve ook meer gevaarlijke stoffen via de Betuweroute worden afgevoerd en kan wellicht ook de omvang van de goederenstroom via de IJssellijn en de Twentelijn beperkt worden. De uitkomsten van een dergelijke verkenning dienen beschikbaar te zijn voordat meer definitieve plannen voor Oost Nederland opgesteld worden. Onderdeel van het proces dient overleg te zijn tussen de Nederlandse	Het PHS-besluit rept niet over onbenutte capaciteit als gevolg van een 'bottleneck' bij Emmerich. Wij verzoeken daarom alsnog een verkenning voor de korte en middellange termijn (tot 2020) uit te voeren

	<p>nationale en Oost-Nederlandse overheden en de Duitse overheden, om te bepalen welke ruimte er is om deze bottleneck (deels) weg te nemen, en wat dit betekent voor het vervoer over de Betuweroute.</p>
<p>9</p> <p>Landsdeel Oost acht het van groot belang dat de besluitvorming over het PHS in inhoudelijke en financiële samenhang met het Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen gebeurt. Wij vragen de minister:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Te streven naar een Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen wat knelpuntenvrij voor het Plaatsgebonden Risico (PR) en aandachtspuntenvrij van het GroepsRisico (GR) wordt opgeleverd, ○ de risicoruimtes van het Basisnet randvoorwaardelijk te laten zijn voor het PHS, ○ de bestuurlijke afspraken in Oost Nederland te respecteren (o.a. NaNov-besluit, Deventer, Arnhem), ○ onderzoek te verrichten naar de specifieke effecten van het vervoer van brandbare gassen over de IJssellijn en de Twentelijn, ○ de risicoplafonds van het Basisnet maatgevend te laten zijn bij toekomstige routewijzigingen. 	<p>Oost Nederland is blij met positieve ontwikkelingen in het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen spoor. Het huidige ontwerp basisnet spoor is in Oost Nederland knelpuntenvrij voor het Plaatsgebonden Risico (PR) en aandachtspuntenvrij voor het GroepsRisico (GR).</p> <p>Wij willen er bij de minister op aandringen echter ook de specifieke effecten van het vervoer van brandbare gassen over de IJssellijn en de Twentelijn in het MIRT onderzoek naar de het goederenvervoer op lange termijn op te nemen.</p> <p>Het besluit gaat voorbij aan het uitgangspunt binnen de Nanov afspraken van maximaal 2 goederenpaden over de Twentelijn. De aanleg van de 2^e Maasvlakte lijdt tot toename van vervoer per spoor (mede door de eis voor vervoer per spoor vanaf de 2^e maasvlakte). Een derde pad vereist verregaande maatregelen boven op de afspraken binnen Nanov en maakt het voeren van een tracewetprocedure of een gelijkwaardige besluitprocedure voor alle betrokken baanvakken noodzakelijk.</p>
<p>10</p> <p>Het Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen en het optimaal gebruik maken van de Betuweroute voor vervoer van gevaarlijke stoffen betekent niet dat er geen sprake zal zijn van vervoer van gevaarlijke stoffen op de Twentelijn en IJssellijn. Om dit vervoer veilig te laten plaatsvinden, verzoeken wij de minister beleidsmatige en financiële afspraken te maken met de Oost-Nederlandse overheden omtrent:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Het compenseren van de consequenties als gevolg van dit vervoer voor de rampenbestrijding door middel van duurzame, toekomstgerichte oplossingen ten aanzien van externe veiligheid; ○ Handhaving en monitoring van het vervoer binnen de in het Basisnet gemaakte afspraken. 	<p>In het kabinetsbesluit is niets opgenomen over de eventuele gevolgen voor hulpverlening & rampenbestrijding en monitoring & handhaving.</p> <p>Oost Nederland blijft aandringen op onderzoek naar de benodigde hulpverlening- & rampenbestrijdingscapaciteit en de daarbijbehorende kosten.</p> <p>Om vertrouwen te winnen bij lokale besturen en inwoners van Oost Nederland is het van het grootste belang dat er een openbare monitoring mogelijk is van het vervoer over de Oost Nederlandse baanvakken. Hiertoe is Oost Nederland van mening dat vervoersgegevens in realtime beschikbaar moeten zijn voor bestuur en bevolking.</p>
<p>11</p> <p>De Keuzenota PHS dient verder expliciete voorstellen te bevatten voor de lange termijn, ook na 2020, rond de Twentelijn en de IJssellijn. De structurele groei van de internationale goederenstromen ook in de periode 2020 tot 2040 maakt dit onvermijdelijk. Dit zou in de vorm moeten van een gecombineerd plan voor de</p>	<p>In het PHS-besluit is een MIRT-onderzoek lange termijn goederenvervoer opgenomen. Hierbij wordt echter voorbij gegaan aan de effecten van dit vervoer op het regionaal OV, mogelijkheden voor routing in en door Duitsland en de gevolgen van het goederenvervoer op het landelijk reizigersvervoer over de Twente- en IJssellijn.</p>

	<p>middellange en de lange termijn voor de afwikkeling van het internationale goederenvervoer door landsdeel Oost. Middellange termijn oplossing en lange termijn oplossing dienen bovendien een samenhangend logisch geheel te vormen. Daarbij dient tevens te worden onderzocht in hoeverre vrijliggende (rail)infrastructuur een oplossing kan bieden om de negatieve gevolgen van de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen en goederen te ondervangen.</p>
<p>12</p>	<p>Wij zijn van mening dat in enkele steden in Oost Nederland sprake is van een complexe spoorproblematiek. Voor deze steden staat een acceptabel woon- en leefklimaat onder druk. Wij willen voor deze steden lokale uitwerkingen zien van de effecten van de groei van het spoorgoederenvervoer.</p>
<p>13</p>	<p>De betreffende uitwerking van de lokale spoorproblematiek is niet uitgevoerd. De vraag om deze uitwerking staat dan ook onveranderd overeind. Bij de uitvoering zijn gemeenten te betrekken.</p> <p>Bij deze uitwerking van binnenstedelijke en milieu problematiek is het van het grootste belang dat er geen oplossingen worden uitgesloten en openhartig naar de in het besluit genomen hoofdkeuzes wordt gekeken.</p> <p>Bij de uitwerking van de Kader-richtlijn Water voor kwetsbare drinkwaterwinningen (zoals in Holten en Wierden) moet de drinkwaterkwaliteit zodanig worden beschermd dat de zuiveringsinspanning kan worden verlaagd. Voor PHS betekent dit waarschijnlijk aanleg van een vloeistofkerende bakconstructie waar de Twentelijn het grondwaterbeschermingsgebied doorsnijdt en met een afwatering buiten dit gebied.</p> <p>Voor trillingshinder is in het besluit een beperkte risico reservering opgenomen. Er is echter niet besloten een nieuwe spoorbaan mogelijk te maken maar wel onderzoek uit te voeren naar de lange termijn ontwikkelingen van het goederenvervoer en de daarbij behorende maatregelen.</p> <p>Gegeven de recente brief van de minister aan de 2^e kamer betreffende de trillingshinder gaan wij er van uit dat totdat er wettelijke normen zijn gesteld voor trillingen de SBR richtlijn van kracht is voor het gehele Oost Nederlandse deel van het spoornet (IJssel- en Twentelijn en Utrecht-Den Bosch ihkv PHS). Het verheugt Oost Nederland dat de minister hierin heeft toegezegd snel onderzoek te willen doen naar trillingshinder. Oost Nederland is al geconfronteerd met de effecten en maatschappelijke gevolgen van trillingshinder en biedt dan ook graag aan de minister te ondersteunen met de Oost Nederlandse ervaring met onderzoek naar trillingen. Wij gaan er vanuit dat er gelet op de recent door de Tweede Kamer aangenomen motie wettelijke normen voor trillingen worden gesteld.</p>

	<p>Wij vragen ook aandacht voor oplossingen voor de nu al bestaande problematiek rond trillingen langs en op het spoor.</p> <p>De handhaving van de SBR-richtlijn en straks de wettelijke normen baart Oost Nederland nog wel zorgen hetgeen de noodzaak voor ontwikkeling van een openbare monitoring systematiek verder onderschrijft.</p>
14 Er dient op zowel de IJssellijn (tot en met Zwolle) als op de Twentelijn voor de middellange en ook voor de lange termijn voldoende capaciteit beschikbaar te blijven om de regionale OV-ambities te kunnen faciliteren. Dit dient in nauw overleg met de regionale OV-partners onderzocht en vastgesteld te worden.	<p>Het kabinet-besluit claimt ruimte voor twee goederenpaden per uur per richting over de IJssellijn tot Deventer.</p> <p>Op het traject Arnhem - Deventer rijden daarnaast in ieder geval twee Intercity's en - tussen Zutphen en Arnhem - twee sprinters. De in het besluit opgenomen vrije kruising bij Velperbroek verhoogt de robuustheid van deze dienstregeling.</p> <p>Het is van belang dat in het MIRT-onderzoek voor de lange termijn ook het effect op het (regionale en landelijke) personenvervoer wordt meegenomen, zoals op de verbindingen in Twente en Arnhem-Nijmegen, Stedendriehoek en Rivierenland.</p>
15 Bij de recent door ProRail gestarte studie naar toekomstige "dichtligtijden" van overwegen waaraan wij actief meewerken, is het voor Oost Nederland belangrijk dat zichtbaar wordt welke overwegen reeds in het NaNov pakket waren opgenomen, en welke overwegen aanvullend vanuit de PHS studie worden toegevoegd.	<p>Uit de informatie rond het voorkeursbesluit blijkt dat er slechts één Oost Nederlandse overgang in aanmerking komt voor verbeteringen, dit nog vanuit het Nanov pakket.</p> <p>In Oost Nederland speelt aanvullend de problematiek van de 'kleinere' overwegen zoals bv Borne en Tricht. De gebruikers van deze overwegen zullen onverminderd last krijgen van de effecten van de groei van het goederenvervoer dankzij de aanleg van de 2^e Maasvlakte.</p>
<p>II. Ambities ten aanzien van personenvervoer Planstudie Utrecht – Arnhem. (Onderzoeksgebied Schiphol - Nijmegen).</p>	
16 Een vrij pad voor Deltalijn (ICE) en daarmee een herkenbaar product. Gelderland en het Rijk werken samen stapsgewijs aan een snellere ICE-verbinding met Duitsland (Deltalijn). Hierover zijn bestuurlijke afspraken gemaakt. Onderdeel van deze afspraken zijn een vrij pad voor de ICE en het beter op de kaart zetten van de verbinding. In variant 1 is de Deltalijn echter één van de zes Intercity's. Dit gaat in ieder geval ten koste van de herkenbaarheid - en daarmee de aantrekkelijkheid - van de Deltalijn. Verder blijkt uit de PHS-rapportage dat de inzet van de ICE als IC in de spits tot een capaciteitsprobleem leidt. Variant 1 levert daarom geen toekomstvast product.	<p>Onderdeel van het PHS-besluit voor de corridor Utrecht – Arnhem is in een vrijliggend pad voor de Deltalijn/ICE naar Duitsland. Oost Nederland ziet dit besluit als een goede stap in de realisering van de gezamenlijke ambitie van Rijk en regio om de Deltalijn stapsgewijs te versnellen.</p>
17 Stop van alle 6 IC's op Ede-Wageningen.	Het PHS-besluit leidt tot een hoogfrequentie

<p>Station Ede-Wageningen heeft een bovenregionale functie en is o.a. belangrijk voor de bereikbaarheid van Food Valley. Het Rijk onderkent het belang van dit vervoerknooppunt door - evenals gemeente en provincie - miljoenen in dit vervoerknooppunt te investeren. In variant 1 blijven slechts vier IC's Ede-Wageningen aandoen - de andere twee IC(E)'s zouden niet stoppen tussen Arnhem en Utrecht. Dit doet geen recht aan de bovenregionale functie van Ede-Wageningen. Het is daarom van belang dat gekozen wordt voor een variant met 6 IC's stops - in tien minuten ligging - op station Ede-Wageningen.</p>	<p>bediening (elke tien minuten) van station Ede-Wageningen met Intercity's. De wens van Oost-Nederland is overgenomen.</p>
<p>18 Hoogfrequent sprintervervoer in Stadsregio Arnhem-Nijmegen. PHS dient minimaal het huidige bedieningsniveau van regionaal spoor op de corridor Arnhem – Nijmegen te respecteren. Zo heeft dankzij de regionale lijn naar Tiel het traject Elst – Arnhem op dit moment al een serviceniveau van + 6. Variant 2 handhaaft dit terecht met Stadsregiorail en de sprinters naar Tiel. Overigens geldt deze +6 ambitie ook voor de andere spoorcorridors in en richting de Stadsregio. De stadsregio werkt aan de realisatie van Stadsregiorail. De ambitie van de stadsregio is om 4 sprinters op het traject Arnhem - Nijmegen – Wijchen te laten rijden. De stadsregioraad Arnhem Nijmegen heeft op 25 februari 2010 aangegeven dat op de corridor Arnhem Nijmegen de stadsregiorail-ambitie leidend is, waarbij wordt ingezet op PHS-variant 1. Wel wil de stadsregio onderzoeken of het mogelijk is om de IC tussen Zwolle en Roosendaal, de IJssellijn, in de toekomst een extra stop kan maken in Elst. Daarmee zouden 6 reismogelijkheden tussen Elst en de grote steden ontstaan. Dit punt is inmiddels geagendeerd bij de NS.PHS mag de ambitie om tussen Arnhem – Doetinchem spoorboekloos met sprinters te rijden niet blokkeren. Ook zal de ambitie om de Valleilijn (Amersfoort – Ede/Wageningen) naar Arnhem door te laten rijden, meegenomen moeten worden.</p>	<p>Het kabinets-besluit claimt twee goederenpaden tussen Elst en Arnhem Daarmee is er – gegeven de huidige technische stand van zaken – onvoldoende capaciteit om op het traject Elst – Arnhem plannen voor hoogfrequent sprintervervoer te realiseren. Wij maken ons hierover grote zorgen omdat hiermee de belangrijke opgave om de (OV-) bereikbaarheid van de Stadsregio te verbeteren, zoals deze is vastgelegd in de gebiedsagenda, ernstig in het gedrang komt.</p>
<p>III. Planstudie Utrecht – Den Bosch</p>	
<p>19 Voor deze corridor gaan wij uit van realisatie van variant 2a. Door de centrale ligging kent Rivierenland een grote verstedelijkingsdruk, zowel op het gebied van wonen als qua bedrijvigheid. Het gebied kenmerkt zich door een sterke oriëntatie op de regio's Utrecht én Den Bosch. Voor de verplaatsingen richting deze regio's is hoogfrequent sprintervervoer belangrijk. PHS dient daarom te leiden tot hoogfrequent sprintervervoer - spoorboekloos rijden in een tien minuten ligging - tussen</p>	<p>Het kabinetsbesluit voorziet in een variant waarin er zes sprinters tussen Utrecht en Geldermalsen rijden (spoorboekloosrijden). Dit is een mooie verbetering t.o.v. het huidige bedieningsniveau (kwartierdienst). Frequentieverhoging naar Tiel en Den Bosch is echter niet voorzien. Omdat het PHS-besluit voorrang geeft aan het goederenvervoer op het traject Meteren – Den Bosch is frequentieverhoging met regiosprinters op dit traject - gegeven de huidige technische stand</p>

<p>Utrecht en Geldermalsen én frequentieverhoging richting Tiel en Den Bosch.</p>	<p>van zaken – alleen tegen zeer hoge kosten mogelijk. Het kan echter niet zo zijn dat de kosten van een frequentieverhoging met regiosprinters straks eenzijdig op deze extra treinen wordt afgewenteld</p>
<p>Algemeen 20 Voor beide planstudies geldt: sprinters zijn de ruggengraat van vervoer in stedelijke netwerken. 90% van de verplaatsingen vindt plaats op afstanden tot 40 km, vooral in en richting stedelijke netwerken. Daarom is spoorboekloos rijden met sprinters noodzakelijk voor bereikbare en leefbare stedelijke netwerken. Het spoor moet daarom in en richting stedelijke netwerken maximaal benut kunnen worden voor personenvervoer.</p>	<p>Het PHS-besluit gaat wat betreft de planstudie Utrecht- Den Bosch uit van spoorboekloos rijden op de corridor Utrecht – Geldermalsen. Het PHS- besluit biedt wat betreft de planstudie Utrecht- Arnhem een hogere sprinterfrequentie op het traject Utrecht – Maarn. Oost Nederland ziet hoogfrequent vervoer met regiosprinters als een belangrijk middel voor bereikbare stedelijke netwerken en blijft zich hiervoor sterk maken. Daarom dringt Oost-Nederland er op aan dat in het MIRT-onderzoek voor de lange termijn ook het effect op mogelijke frequentieverhoging van regiosprinters wordt meegenomen.</p>