



Tweede Kamer der Staten Generaal
Postbus 20018
2500 EA 's-GRAVENHAGE

16 juli 2010

Betreft: voorkeursbesluit Kabinet inzake het Programma zaaknummer: 2009-018425
Hoogfrequent Spoor

Geachte Leden van de Tweede Kamer,

Op 4 juni jl. heeft het demissionaire kabinet een besluit genomen over de invulling en uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Dit besluit is tot stand gekomen na diverse studies en consultatierondes met regiobestuurders. In september en oktober bespreekt u het voorkeursbesluit PHS in uw Kamer. Naar aanleiding van het voorkeursbesluit en ter voorbereiding op de bespreking in uw Kamer willen wij u informeren over het standpunt van de gezamenlijke Oost-Nederlandse besturen over PHS en de gevolgen van het programma voor Oost-Nederland.

In de aanloop naar de besluitvorming door het kabinet hebben de Oost-Nederlandse overheden een gezamenlijk ambitie-document opgesteld en dit aangeboden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In dit ambitie-document is in hoofdlijnen gevraagd:

1. Zorg te dragen voor een evenwichtige spreiding van de toekomstige goederenstromen over Nederland (verdeling van lusten en lasten);
2. Middellange termijnkeuzes voor landsdeel Oost die gemaakt worden in PHS kader (tot 2020) logisch te laten samenhangen met, en verankerd te laten zijn in, lange termijn oplossingen (2020–2040);
3. Zorg te dragen voor voldoende ruimte (lees: capaciteit), ook op langere termijn, voor onze regionale OV-ambities;
4. Garanties af te geven voor de lokale leefbaarheid (geluid, trillingen, externe veiligheid, drinkwater kwaliteit, etc.).

Deze hoofdpunten zijn door ons ingebracht in de bestuurlijke conferentie van 26 april 2010. Dit heeft bijgedragen aan het door de minister in zijn brief genoemde unanieme advies over de hoofdkeuzes vanuit de decentrale overheden. De kracht van het advies ligt voor een belangrijk deel bij de voorgestelde maatregelen voor personenvervoer. Zo krijgt de Deltalijn/ICE naar Duitsland een vrijliggend pad, is voorzien in spoorboekloos rijden met intercity's tussen Utrecht en Arnhem/Nijmegen, rijdt er straks elke tien minuten een regiosprinter tussen Geldermalsen en Utrecht en worden vrije kruisingen bij Arnhem-Velperbroek en Elst gerealiseerd. Wij staan dan ook nog steeds achter het advies, maar hebben op een aantal punten nog nadrukkelijk zorgen.

PHS, en met name de herroutering van het goederenverkeer, leidt in Oost-Nederland tot veel maatschappelijke onrust. Veel inwoners maken zich ernstig zorgen over de leefbaarheid langs het spoor. Het kabinetsbesluit geeft geen garanties aangaande de leefbaarheid langs de betrokken spoorlijnen in Oost-Nederland. Er is door de Minister niet inzichtelijk gemaakt welke

concrete maatregelen getroffen gaan worden om de aantasting van de leefbaarheid veroorzaakt door o.a. geluid, trillingen vervoer van gevaarlijke stoffen en de veiligheid van waterwingebieden te voorkomen. Wij vinden het van het grootste belang dat de Minister zich houdt aan zijn uitspraak dat er eerst maatregelen moeten worden genomen alvorens er sprake kan zijn van extra goederentreinen.

De maatschappelijke onrust wordt allereerst veroorzaakt door het feit dat er op dit moment al veel klachten zijn m.b.t. de ervaren overlast van geluid en trillingen. Trillingsonderzoek, uitgevoerd langs de lijn Arnhem-Zutphen en de Twentelijn, heeft ruime overschrijdingen van de zgn. SBR-B streefwaarden aan het licht gebracht. Er is recent onderzoek beschikbaar van metingen in Zutphen, Borne, Oldenzaal en Hengelo, waaruit blijkt dat er nu al (zonder PHS) trillingseffecten zijn door intensivering van het treinverkeer. Daarnaast wordt de onrust veroorzaakt door de enorme toename aan vervoer van gevaarlijke stoffen over de IJssellijn. Ondanks de regulering door de komst van het Basisnet is het gebied nog onvoldoende ingericht op hulpverlening bij calamiteiten langs het spoor. Ook het beperkt betrekken van lokale overheden door de Minister en het niet tot nauwelijks communiceren met de bewoners langs de lijnen heeft sterk bijgedragen aan de maatschappelijke onrust. Wij dagen de Minister dan ook uit het betrekken van de lokale overheden en de veiligheidsregio's en de communicatie met de bewoners onverwijld ter hand te nemen conform de bevindingen van de commissie Elverding. Dit kan in de vorm van een uitgebreide besluitvormingsprocedure als de tracéwet. Wij verzoeken u om er bij de Minister op aan te dringen voor alle relevante bestaande en nieuwe spoortrajecten in Oost-Nederland een Ontwerp TracéBesluit (OTB) te maken of een gelijkwaardige besluitprocedure te volgen.

Met betrekking tot het evenwichtig verdelen van lusten en lasten is er gekozen voor een goederenvariant die de lasten beter verdeelt dan eerder gecommuniceerde modellen. In grote delen van Oost-Nederland, met name de Stedendriehoek, Twente en het Rivierengebied, is echter van lusten absoluut geen sprake. De groei van het goederenvervoer, aangejaagd 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.

Mede op ons verzoek heeft het kabinet besloten een onderzoek naar de toekomstige goederenstromen over het spoor uit te voeren. Zoals nu verwoord in het voorkeursbesluit is het echter te beperkt. Om op lange termijn tot duurzame oplossingen te komen dient het onderzoek naar onze mening ook reizigersvervoer en de mogelijkheden van regionaal OV te omvatten. Verder dient het onderzoek de mogelijkheden voor routing in en door Duitsland via de Betuweroute, mede in relatie tot de Europese goederenstromen, en de gevolgen van het goederenvervoer op het landelijk reizigersvervoer over de spoorlijnen in Oost-Nederland te bezien.

Dit hangt sterk samen met ons verzoek aan de Minister om voldoende ruimte te laten voor onze regionale OV-ambities. Op een aantal delen van het spoor ontstaat ruimte voor regionaal OV en extra sprinters. Maar het effect van de aanleg van de 2e Maasvlakte, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de hierbij behorende herroutering goederenvervoer op Regionaal OV in bijvoorbeeld Twente, het Rivierenland en de Stedendriehoek zijn niet voldoende inzichtelijk gemaakt. Ook over het nakomen van bestuurlijke afspraken naar aanleiding van het niet doorgaan van de noordelijke aftakking van de Betuwe-route (NaNOV) wordt geen duidelijkheid gegeven. Binnen deze bestuurlijke afspraken is slechts sprake van twee goederenpaden over de Twentelijn (Deventer – Oldenzaal) en één goederenpad vanaf Elst richting Arnhem en niet de nu in het kabinetsbesluit genoemde drie resp. twee goederenpaden.

Tot slot vragen wij nadrukkelijk aandacht voor de consequenties van het Programma Hoogfrequent Spoor voor de ruimtelijke ontwikkeling langs de spoorlijnen. Door de maatregelen uit PHS worden bijvoorbeeld op verschillende plekken langs de IJssel- en Twentelijn de ruimtelijke ontwikkelingsplannen beïnvloed of belemmerd en is mogelijk sprake van planschade. Ons is gebleken dat door V&W en Prorail niet zorgvuldig genoeg is gekeken naar de lokale omstandigheden. Bij de kostenramingen voor infrastructurale maatregelen is geen rekening gehouden met recente aanpassingen noch gebruik gemaakt van lokale kennis. Ook de extra kosten en verminderde opbrengsten van aan te passen ruimtelijke plannen in onder andere Deventer en Zutphen zijn niet opgenomen in de kostenraming. Wij gaan er vanuit dat eventuele

extra kosten dan wel verminderde opbrengsten als gevolg van PHS worden vergoed. Het risico van vertraging van de ruimtelijke ontwikkeling als gevolg van PHS is groot. Om vertraging te beperken, stellen wij voor dat het ministerie van V&W en ProRail het overleg starten met de betreffende gemeenten om waar mogelijk te anticiperen op de lokale situatie. Tevens verzoeken wij u, teneinde een zorgvuldige afweging te waarborgen, er bij de minister op aan te dringen te komen tot het opstellen van een milieueffectrapport (MER) voor het project 'boog bij Deventer'.

In de bijlage van deze brief vindt u een gedetailleerde uiteenzetting van de bovenstaande constatering, zodat u die kunt betrekken bij uw standpuntbepaling rond het Programma Hoogfrequent Spoor.

In september en oktober behandelt u het kabinetsbesluit in uw Kamer. Er is onder andere een ronde tafelgesprek voorzien. Wij willen daar graag onze visie op het voorkeursbesluit toelichten.

Provincie Overijssel, Provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem Nijmegen, Regio Twente, Regio Stedendriehoek, Regio Rivierenland en de Colleges van B&W van Almelo, Apeldoorn, Arnhem, Barneveld, Borne, Brummen, Culemborg, Deventer, Geldermalsen, Hengelo, Hof van Twente, Lochem, Maasdriel, Neerijnen, Oldenzaal, Overbetuwe, Rheden, Rijssen-Holten, Tiel, Wierden, Zaltbommel, Zutphen, Zwolle

Voor deze,

Gedeputeerde Staten van Overijssel

J.W. Klaasen



Gedeputeerde Mobiliteit, Financiën
en Bestuur

Gedeputeerde Staten van Gelderland

M.H.H. van Haaren-Koopman



Gedeputeerde Mobiliteit en Economie

Bijlage:

Gedetailleerde reactie Oost Nederland op
voorkeursbesluit Programma Hoogfrequent Spoor

copie
Vaste Commissie VW
Vaste Commissie VROM