

Visie RONA over de aftakkingen van de Betuweroute in noordoostelijke richtingen

Visie RONA op ontwikkeling infrastructuur in het algemeen

De problemen op de IJssellijn en Twentelijn ontstaan door een te eenzijdige benadering t.a.v. het vervoer per spoor. Vooral wordt gekeken naar spoorcapaciteit. Daarnaast komt ook de vraag, of het verstandig is om te investeren in vervoer per spoor, hierbij niet aan de orde. RONA staat voor een brede benadering van dit vraagstuk. Verschillende vervoersmodaliteiten (spoor, weg en water) dienen te worden vergeleken op een Europese schaal (internationale vervoersverbindingen).

Uitgangspunten:

De overheid dient oplossingen aan te dragen die wonen, werken en recreëren in Nederland nu en in de toekomst leefbaar, veilig en gezond houden.

In een zich steeds sneller ontwikkelende samenleving, waar veranderende technologische ontwikkelingen, inzichten, eisen en wensen elkaar snel opvolgen, is geen plaats voor een niet flexibele, moeilijk aanpasbare oplossing voor vervoer.

Nederland is een dichtbevolkt land waar permanente doorsnijdingen beperkingen opleggen aan economische en ruimtelijke ontwikkelingen.

Visie:

1. Infrastructuur dient in eerste instantie gebaseerd te zijn op hetgeen op natuurlijke wijze wordt aangeboden.
2. Infrastructuur dient flexibel en landschappelijk gezien inpasbaar te kunnen worden uitgevoerd. Meervoudig ruimtegebruik is hierbij een positieve factor. Barrièrewerking moet worden voorkomen.
3. Investeringsdienen zichzelf terug te verdienen.
4. Investeringsdienen huidige marktontwikkelingen te stimuleren (dit is belangrijk voor economische ontwikkeling en maatschappelijke acceptatie) en op zijn minst niet te conflicteren.
5. De betrokken partijen/organisaties dienen over voldoende bewezen innovatieve kracht te beschikken om nieuwe inzichten en technologische ontwikkelingen te volgen en te implementeren.
6. Infrastructuur en ingezet materieel mogen niet ten koste gaan van veiligheid, leefmilieu en ruimtelijke ontwikkeling.
7. Infrastructuur mag geen schade veroorzaken.
8. Normen moeten op een objectieve wijze worden bepaald, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt in nieuw en bestaand spoor, omdat deze rechtsongelijkheid in de hand werkt.

Toelichting:

1) Infrastructuur dient in eerste instantie gebaseerd te zijn op hetgeen op natuurlijke wijze wordt aangeboden.

Nederland is een deltagebied waar water een belangrijke rol speelt. De bodemstructuur maakt het moeilijk om bouwwerken zonder verzakkingen uit te voeren, waardoor complexiteit groot is en de kosten hoog zijn. Dit in tegenstelling tot het buitenland, waar een geschiktere bodemgesteldheid heel gewoon is. Hedendaags goederenvervoer vraagt steeds hogere lasten. Dit heeft gevolgen voor de kwaliteit en levensduur van de infrastructuur en geluid- en trilbelasting voor de omgeving.

2) Infrastructuur dient flexibel en landschappelijk gezien inpasbaar te kunnen worden uitgevoerd. Meervoudig ruimtegebruik is hierbij een positieve factor. Barrièrewerking moet worden voorkomen.

Afgezien van de al natuurlijke en in het landschap passende barrières in Nederland, die noodzakelijk zijn voor afvoer van smelt- en regenwater, moet barrièrewerking worden voorkomen. Dit stelt eisen aan de flexibiliteit van het type infrastructuur en het daarvoor ingezette materieel. Waarbij het wegvervoer een grotere flexibiliteit kent dan het railvervoer. Meervoudig ruimtegebruik van de weg maakt maatschappelijke acceptatie makkelijker. De bestaande, oude en moeilijk aanpasbare railinfrastructuur is inmiddels omsloten door woonkernen. Werkgelegenheid en scholen worden gecentreerd rond de stations, wat door het vervoer van gevaarlijke stoffen ongewenste risico's met zich mee brengt.

3) Investerings dienen zichzelf terug te verdienen.

De kosten van de infrastructuur dienen door de investeerders te worden terugverdiend. Hierbij zijn maatschappelijke acceptatie en meervoudig ruimtegebruik belangrijke aspecten. Er kan worden opgemerkt dat gelden verkregen met accijnzen op wegvervoer gebruikt worden om railvervoer mogelijk te maken. De kosten voor het onderhoud van vaarwegen zijn niet eenduidig toe te wijzen aan enkel vervoer, gezien het meervoudig ruimtegebruik.

4) Investerings in infrastructuur dienen huidige marktontwikkelingen te stimuleren (dit is belangrijk voor economische ontwikkeling en maatschappelijke acceptatie) en op zijn minst niet te conflicteren.

De infrastructuur dient de marktontwikkeling en daarmee de economie te stimuleren. De markt ontwikkelt zich naar kleine, flexibel in te zetten eenheden, waarbij maatwerk eenvoudig kan worden geleverd. Goederenvervoer per spoor is hiervoor niet geschikt. Het rendeert bij afstanden groter dan 500 km. Dit type vervoer zal gebruik moeten maken van lange trajecten om te renderen. De beschikbaarheid en capaciteit van lange doorgaande routes valt buiten de beslissingsbevoegdheid van de Nederlandse regering. Hierdoor zijn investeringen risicovol en resultaten onbetrouwbaar, zolang daar geen internationale afspraken zijn gemaakt.

5) De betrokken partijen/organisaties dienen over voldoende bewezen innovatieve kracht te beschikken om nieuwe inzichten en technologische ontwikkelingen te volgen en te implementeren.

De binnenvaart kent vele kleine bedrijven met een of enkele boten. Het directe belang van schippers en/of rederijen om vracht te kunnen vervoeren zorgt voor innovaties om steeds aantrekkelijker, sneller en goedkoper te worden voor vervoerders.

Bij het wegvervoer is in principe het zelfde beeld waarneembaar. Door de innovatieve kracht van de automobiellindustrie is veiligheid en milieubewustzijn aan het verbeteren tot een zeer hoog niveau. Het spoorvervoer kent enkele grote bedrijven naast een paar kleinere met met enkel een paar, meer dan 40 jaar oude locomotieven. Kans op technologische optimalisatie kan na ongeveer 30 jaar, wanneer het oudere materieel vervangen wordt door nieuwer materieel. De branchecultuur, beperkte budgetten en de verschillende probleemeigenaren van rails, wagon en locomotief maken innovaties nagenoeg onmogelijk. De huidige spoorinfrastructuur is slechts tegen zeer hoge kosten aanpasbaar en vormt, inmiddels ingesloten door woonkernen, een substantieel probleem op het gebied van leefbaarheid en economische ontwikkeling.

6) Infrastructuur en ingezet materieel mogen niet ten koste gaan van veiligheid, leefmilieu en ruimtelijke ontwikkeling.

De binnenvaart kent geen fileprobleem, geen trillingen en zeer weinig geluidsoverlast. Risico's met vervoer van gevaarlijke stoffen zijn natuurlijk aanwezig, maar de schepen komen maar weinig door woonkernen en daar waar ze wel langs bebouwing gaan is de afstand tot de bebouwing meestal vrij groot. Er wordt hier geëxperimenteerd met schonere motoren analoog aan de automobiellindustrie. Bij het wegvervoer worden de eisen t.a.v. verkeersveiligheid, veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen, fijnstof (roetfilters) en geluidsoverlast (banden, motorengeluid) steeds hoger. De bedrijven hebben te voldoen aan eisen opgelegd door overheid en klant. Het materiaal wordt tijdens de hele levensduur periodiek gecontroleerd door onafhankelijke keuringsinstanties.

Met de komst van de stille elektromotor wordt gesproken over geluid toevoegen, maar nu om de veiligheid te vergroten. De weginfrastructuur is meestal tegen veel lagere kosten dan bij het spoorvervoer aan nieuwe eisen en wensen aan te passen. Daardoor kunnen ruimtelijke problemen worden voorkomen.

De eisen gesteld aan het spoorvervoer zijn lager. Ze mogen trillingen veroorzaken, meer geluid produceren (dan wegverkeer) en rijden met oudere, veel fijnstof producerende diesels. De inefficiënte opwekking en transport van elektriciteit is minder "duurzaam" dan wordt voorgespiegeld. Transport van gevaarlijke stoffen door woonkernen, waar vrachtwagens wel buiten de woonkernen moeten blijven, is gewoon. Omwille van de kosten zijn de intervallen tussen keuringen van spoormaterieel groter geworden. De belangrijkste instantie voor handhaving van de al lage eisen wordt uitgevoerd door een instantie (ProRail), die er zelf belang bij heeft dat er zoveel mogelijk treinen rijden. Railvervoer wordt gezien als de oplossing voor milieuproblemen en verkeerscongesties en de nadelen van deze vorm van vervoer moeten daarom geaccepteerd worden.

7) Infrastructuur mag geen schade veroorzaken.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over niet daarvoor toegeruste infrastructuur moet worden vermeden. Natuur (wild-oversteekplaatsen) en natuurbeleving, toerisme en economisch belang mogen geen schade ondervinden. Waardedaling van huis en grond veroorzaakt door de aanwezige infrastructuur dient te worden voorkomen.

De kwaliteit van de buitenruimte (huis, tuin, straat) mag geen schade ondervinden. Andere infrastructuren mogen niet worden gehinderd i.v.m. milieubelasting en mogelijke economische schade.

Bereikbaarheid voor hulpdiensten moet binnen wettelijke aanrijtijden mogelijk zijn.

Gezondheid: bewoners nabij de infrastructuur mogen geen extra risico lopen op gezondheidsklachten door verslechterde luchtkwaliteit of nachtrustverstoring door geluid- en trillingshinder.

Monitoring: beheersing van risico's op schade door een onafhankelijke structurele controle.

8) Normen moeten op een objectieve wijze worden bepaald, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt in nieuw en bestaand spoor, omdat deze rechtsongelijkheid in de hand werkt.

Normen moeten in samenspraak met belanghebbenden worden opgesteld. De huidige rekbare richtlijnen worden gebruikt om plannen ten koste van bewoners zonder veel juridische belemmeringen te realiseren.

De Wet op de geluidhinder betreft hier een rekenkundige benadering met veel variabelen die niet op effectiviteit wordt gecontroleerd. Voldoet de uitkomst dan nog niet aan de wet, dan is er altijd nog een ontheffing mogelijk.

Trillingsrichtlijn: Dit is een richtlijn en geen wettelijke norm. De schade veroorzaakt door trillingen is individueel moeilijk te verhalen. Deze richtlijn tot wettelijke norm verheffen zou recht doen aan diegenen die schade ondervinden.

Rechtsongelijkheid ontstaat o.a. bij de verschillen in benadering van bestaand en nieuw spoor. De buitenruimte, het milieu, wordt opgeofferd door een overheid die haar burgers probeert te bewegen daarmee zorgzaam om te gaan.

De regelgeving moet tot doel hebben: een goede, in harmonie met de omgeving, aangelegde infrastructuur.

Kwaliteit gepland op basis van visie en niet op basis van economische belangen van gebruikers en een beschikbaar overheidsbudget.

Vereniging Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking, ingeschreven bij K.v.K. te Zutphen, nr. 40104732.

Bestuur: voorzitter H. Derks, tel. 026-4952367, penningmeester J. Hernamt, tel. 0546-572275, secretaris T. Hiemstra, tel. 026-4950269, bestuurslid A. Scheltema, tel. 026-3702626, bestuurslid B. Ruitenbergh, tel. 026-4436757

Bank: Rabobank, rekeningnr.: 155682636 t.n.v. RONA te Wierden.

Website: www.rona-noordtak.nl, email: rona.noordtak@gmail.com / www.ijssellijn.info, email info@ijssellijn.info