



Flak bij deze huizen moet de fly-over voor goederentreinen in Deventer komen, als het aan het Rijk ligt. De gemeente is onthutst.

Foto Raymond Rutting / de Volkskrant

Deventer zit met fly-over in de maag

Van onze verslaggeefster
Anja Slijter

DEVENTER Deventer is onthutst en teleurgesteld over de wijze waarop het demissionaire kabinet het besluit heeft genomen om in de stad een bovengrondse spoorboog voor goederenvervoer te maken. Dit is gebeurd zonder overleg en zonder de gevolgen voor de stad bij de financiering in te calculeren, zegt wethouder Marc-Jan Ahne.

‘Door de fly-over moeten huizen worden gesloopt, gaan recent aangelegde wegen, fietspaden, kruisingen en tunnels op de schop, wordt een wijk van het centrum afgesneden en kan de ijsbaan zijn dak wel vergeten omdat de treinen er dwars doorheen zouden gaan.’

In een brief aan de Tweede Kamer, die in het najaar besluit over de zogenoemde Keuzenotitie Hoogfrequent Spoor, noemt het gemeentebestuur

het bedrag van 185 miljoen euro voor de verkorte spoorboog daarom ‘zeer onrealistisch’ en bepleit het een nieuw besluit waarvoor alternatieven tegen elkaar kunnen worden afgewogen.

Deventer ligt op het snijpunt van goederentreinen. Die uit het zuiden komen via de IJssellijn binnen en moeten omkeren om vervolgens via de Twentelijn hun rit naar het oosten, naar Duitsland, te kunnen volbrengen. Locomotieven moeten daarvoor van kop naar staart worden verwisseld. Dat kost vervoerders tijd en geld.

Urgent

Het probleem bestaat allang en er zijn ook diverse scenario’s uitgedacht om het te verhelpen, zegt Ahne. Maar sinds minister Eurlings (Verkeer) het plan heeft opgevat om in de Randstad zes personentreinen per uur te laten rijden, moet het goederenvervoer een

andere route nemen en is het plots urgent. Ondanks de Betuwelijn: ‘Niet alle goederentreinen kunnen via de Betuwelijn, want dan ontstaat er een file op de grens met Duitsland. Treinen komen daar in een flessenhals terecht omdat er geen speciale goederenlijn ligt en het personenvervoer op het reguliere netwerk voorgaat’, zegt de wethouder.

Ook zijn er treinen die naar het noorden van Duitsland moeten en liever de route Rotterdam-Utrecht-Amersfoort-Deventer-Oldenzaal nemen. Deze vervoerders moet een aantrekkelijk alternatief worden geboden. Dat is de route Rotterdam-Elst-Arnhem-Deventer-Oldenzaal niet, vanwege de tijdrovende kop-staartwissel in Deventer.

De nieuwe bocht die het ministerie van Verkeer wil laten aanleggen, is misschien wel de meest logische, maar dwarsboomt allerlei lokale plannen en investeringen. ‘Daar had

toch ten minste met ons over gepraat moeten worden?’, vindt Ahne. ‘Maar wij zitten niet aan tafel met de minister. Dat zijn de provincies en de stadsregio’s. We hebben ons herhaaldelijk opgedrongen, met als magere resultaat dat er twee keer ambtelijk overleg is geweest. In het eerste gesprek ging het nog over een ondergrondse tunnel. Wij zijn dus volkomen verrast door de keuze voor een bovengrondse fly-over.’

Trillingen

Ahne snapt wel dat het Rijk niet met alle 26 betrokken gemeenten kan overleggen, maar Deventer vormt volgens hem een uitzondering omdat de stad het zwaarst wordt getroffen. Behalve meer treinen, 24 uur per dag, met de bijbehorende explosie van geluid en trillingen, krijgt Deventer een ruimtelijke ingreep van jewelste te verduren. ‘Wij zien allemaal het belang van meer personenvervoer,

maar waar Arnhem en Nijmegen profiteren van de lusten (zes intercity’s per uur) hebben andere gemeenten alleen maar lasten.’

Het college pleit ervoor dat het besluit over de spoorboog uit de keuzenotitie wordt gehaald en dat er ‘transparente besluitvorming’ plaatsvindt via een milieu-effectrapportage. Daarin horen alternatieve tracés ‘grondig’ te worden afgewogen op hun maatschappelijke effect, de gevolgen voor het milieu en hun prijs. Dan zal ook duidelijk worden welke variant het duurste is, denkt Ahne.

Hij had verwacht dat het Rijk leergeld had betaald na de vele miscalculaties bij andere grote projecten. ‘Nu is geen rekening gehouden met de verbreding van een weg die al is aanbesteed en ook niet met compensatie van bewoners die uit hun huizen moeten.’ Volgens hem zal de fly-over daarom geen 185 maar minstens 300 miljoen euro gaan kosten.