



Datum: 6 oktober 2010

Betreft: Bevindingen RONA n.a.v. de antwoorden van de minister van V&W over PHS

Geacht Kamerlid,

Hierbij onze bevindingen naar aanleiding van de antwoorden van de minister van Verkeer en Waterstaat op uw schriftelijke Kamervragen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Vraag 13

In het werkoverleg tussen RONA en V&W over de MKBA is aangedrongen op een splitsing in kosten en baten tussen goederen- en personenvervoer. Doordat scheiding moeilijk was, moest er met aannames worden gewerkt. Na wat doorvragen bleek, dat in de hele MKBA aannames zijn gedaan. Een reden voor RONA om de notitie met daarin de gesplitste baten-kostenverhouding van het ministerie van Verkeer en Waterstaat als valide informatie te beschouwen.

Berekeningen laten zien dat de baten-kostenverhouding van goederen gerelateerde investeringen lager zouden zijn dan die van de personen gerelateerde investeringen. De minister antwoordt, dat dit niet betekent dat PHS zonder de goederengerelateerde investeringen maatschappelijk hoger zou scoren gezien de genoemde afhankelijkheden. De maatschappelijke schade is echter wel veel groter dan opgenomen in het huidige plan en de maatschappelijke acceptatie is in Oost Nederland niet aanwezig.

Het RONA heeft sterk de indruk, dat de koppeling van PHS en de herroutering (plus de capaciteitsvergroting) van de goederentreinen noodzakelijk was voor instemming van de politiek (in Oost Nederland) en dat dat een reden is om dit onlosmakelijk aan elkaar te blijven verbinden. Een signaal dat draagvlak voor spoorgoederenvervoer pur sang ontbreekt.

Vraag 17 en 18

De werkelijke kosten van het gebruik van spoorinfrastructuur liggen niet bij de vervoerder, maar bij de Nederlandse samenleving en op maatschappelijk vlak zelfs bij de spooraanwonenden. Een differentiatie in tarieven, zoals in Duitsland gebruikelijk is, zou voor trajecten waar veel onkosten moeten worden gemaakt aannemelijk zijn. Zo betaalt de vervuiler mee.

Vraag 39 en 40

Er is vanaf de start van PHS intensieve afstemming geweest met diverse belanghebbende partijen (decentrale overheden, maatschappelijke organisaties, spoorsector en andere departementen), aldus de minister. In aanvang lag het accent op het personenvervoer binnen PHS, aldus Landsdeel Oost. De gevolgen van het herrouteren en intensiveren van het goederenvervoer werd veel mensen, bestuurders en politici, later pas duidelijk.

Een afvaardiging van het RONA is een officieus overleg gestart met het ministerie van V&W in het najaar van 2009. Van onze geuite zorgen tijdens deze overleggen vinden we niets terug in de huidige plannen. Het RONA heeft met name bij politici in Landsdeel Oost tot ver in 2010 gemerkt, dat er weinig bekendheid was met de plannen. Het genoemde (brede) draagvlak was met name op ambtelijk en bestuurlijk niveau en uiteindelijk niet aanwezig in Landsdeel Oost wat betreft het onderdeel Toekomstvaste Herroutering Goederenvervoer, door het ontbreken van garanties en compenserende maatregelen.

Vraag 45

Een MER toepassen lijkt zeer noodzakelijk om de impact van de gevolgen en de daarbij horende kosten van het plan goed te kunnen inschatten. Ook is de extreme groei van 40% meer treinen bij 1.5 decibel groeiruisimte zo groot, dat er een geheel nieuwe situatie ontstaat en er geen verschil zou moeten zijn in wetgeving tussen nieuw en bestaand spoor bij gelijk vruchtgebruik.

Vraag 83 en 84

Het is onduidelijk wanneer het MIRT-onderzoek naar het lange termijn perspectief voor het spoorgoederenvervoer gereed is. Het is van belang niet dan, maar reeds nu een visie te hebben waar Nederland over 50 tot 100 jaar wil staan met het goederenvervoer. Hierbij is het van belang, dat alle voor Nederland waardevolle modaliteiten in beeld zijn en er rekening wordt gehouden met de dynamiek van de

huidige en toekomstige samenleving. De uitkomst van dit onderzoek zou moeten bepalen welke investeringen verantwoord zijn.

Vraag 89, 90 en 116

De binnenvaart is formeel afgetikt, maar niet in beeld geweest bij het oplossen van de herroutering van goederen in Oost Nederland. Gezien de grote maatschappelijke kosten voor Oost Nederland in het huidige plan en de overcapaciteit en volgens de binnenvaart beschikbare mogelijkheden in de binnenvaart, zou hier een heroverweging plaats moeten vinden. Het argument dat er bij de binnenvaart overslag plaats moet vinden, is ook vaak aan de orde bij spoorvervoer. De onkosten die de verladingshiervoor moeten maken is een schijntje, vergeleken bij de onkosten die Nederland maakt voor spoorinfrastructuur en de maatschappelijke gevolgen daarvan in (Oost) Nederland.

Vraag 110 en 112

De goederentreinen wachten nu vaak in Oldenzaal op toegang tot het Duitse spoorwegennet bij Bad Bentheim. Overleg over hoe het goederenvervoer over dit spoortraject in Duitsland verder afgewikkeld kan worden, is minimaal aan de orde geweest met de Duitse overheid. Het niet synchroon lopen van de Nederlandse plannen met Duitse plannen lijkt wederom aan de orde, net als bij de Betuweroute. Het voortgangsoverleg is van dien aard, dat gemaakte afspraken binnen zeer korte tijd 4 jaar kunnen opschuiven wat betreft het 3^{de} spoor in Duitsland. Het verzet aan de Duitse kant van de Betuweroute is groeiende. De vervoerders spreken over een blijvend capaciteitstekort aan Duitse zijde. Een groot deel van de lezers van Nieuwsblad Transport.nl, 75 % gaven in een poll te kennen, dat ze niet geloven in capaciteit tenzij dit bij Duitsland wordt afgedwongen. De nog niet voltrokken liberalisering, aldus EVO en de slechte toegang tot het Duitse spoor lijkt ons voor deze plannen een voorwaarde vooraf.

Vraag 105, 106 en 139

Wat betreft overwegen is de risicoreservering van 100 miljoen niet voor Oost Nederland bedoeld. Wat betreft de risicoreservering voor trillingen, deze is bedoeld voor (ver)nieuw(d) spoor en voor bewoners die naar de rechter stappen. Langs zeer veel spoortrajecten in Nederland wonen mensen met trillingsoverlast. Ook langs de IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn is dit nu reeds het geval. Dit is door de Tweede Kamer zeer serieus opgepakt en de motie om te komen tot trillingsnormen is dan ook zeer breed gesteund. Wij vertrouwen erop, dat evenwichtige wetgeving tot stand zal komen. Volgens ProRail is trillingshinder niet oplosbaar of technisch nagenoeg niet uitvoerbaar. Er schijnen wel oplossingen te zijn, maar die vergen grote investeringen (20.000 euro per grondgebonden woning). Er zijn minimaal 25.000 woningen en deze oplossing biedt niet altijd soelaas). De risicoreservering is bij lange na niet genoeg.

Langs de IJssellijn zijn bijna 1200 woningen technisch niet uitgerust voor de geluidsbelasting, die er heerst. Deze woningen zijn opgenomen in de Raillijst 1987 en eindmelding en vormen samen de saneringsopgave. De geluidmaatregelen zijn nog steeds niet volledig uitgevoerd, wel of niet NaNov. Het gaat hierbij om leefbaarheid en gezondheid, een verantwoordelijkheid van de overheid.

Het rijden van personenvervoer overdag dwingt tot meer spoorgoederenvervoer in de nacht, aldus ProRail die dat heel gebruikelijk vindt. Meer spoorgebruik betekent ook meer onderhoud. Dit vindt ook met name 's nachts plaats en is zeer overlastgevend, ondanks dat slijpen geluidsreductie geeft. In geïsoleerde woningen is sprake van slaapverhinderend, laat staan in ongeïsoleerde woningen.

Langs de IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn geldt voor veel woningen, dat ze:

1. Extreem dicht bij het spoor liggen en/of;
2. Met de voorzijde zeer dicht bij het spoor staan en/of
3. In een spoorboog staan en/of;
4. Nabij een gelijkvloerse spoorwegovergang zijn gesitueerd.

Daardoor zijn deze lijnen ongeschikt voor de geplande ingrijpende verhoging in de frequentie van het spoorgoederenvervoer. Deze vier kenmerken voor de situatie aan de spoorlijnen hangen direct samen met de leefbaarheid ter plaatse, want:

1. De geluids- en trillingsimpact verloopt, globaal gezien, kwadratisch met de afstand tussen huis en spoor;
2. De beleving en waarde van een woning met de voorzijde richting het spoor verslechtert extra wanneer je daar noodgedwongen geluidsschermen of andere constructies zou plaatsen; het creëert een Berlijnse muur effect. De afstand tot de woning telt daardoor aan de voorzijde extra zwaar;
3. Het aspect van boogligging heeft te maken met extra piepgeluiden, extra trillingen en een kwadratisch hoger risico op een vervolging bij ontsporing in vergelijking tot (bijna) recht spoor;
4. Het aspect van de gelijkvloerse spoorwegovergang telt nóg veel zwaarder, omdat er (a) geen mogelijkheid is tot plaatsing van een geluidsscherm, er (b) extra geluid ontstaat door de harde in plaats van een geluidsabsorberende baan, er (c) extra trillingen ontstaan door afwijkend baanmechanisch gedrag, en er (d) extra kans op ontsporing ontstaat en andere veiligheidsrisico's bij een overwegbotsing met gemotoriseerd wegverkeer.

Vraag 107

In de Ontwerpvoorschriften van ProRail 2009 staat, dat de onderlinge afstand tussen twee sporen voor goederentreinen minimaal 4 meter moet zijn. (zie OVS 00056-4.2 van ProRail) en voor nieuw spoor minimaal 4,5 meter. De afstand tussen bestaand spoor is kleiner en gebaseerd op personentreinen. Het betreft hier een oneigenlijk gebruik van een voor personenvervoer bedoeld spoor. Opgemerkt kan worden dat naast de fysieke gesteldheid ook nog aan wat andere voorwaarden voldaan zou moeten worden, zoals beschikbaar materieel/mankracht en bluswater voor hulpdiensten en goede bereikbaarheid van de ramplek wanneer dit nodig mocht zijn.

Vraag 114

Er moet transparantie zijn over het vervoer van radioactief afval over spoor, vooral wanneer er een mogelijke uitbreiding te verwachten valt. En heeft dit implicaties voor risicoanalyses? Eventuele risico's en voorzorgsmaatregelen moeten gecommuniceerd worden met lokale overheden en de bevolking.

Vraag 116

De Betuweroute is niet voor alle spoorvervoer de meest logische route, maar is wel de meest veilige route en hierbij is met leefbaarheid veel rekening gehouden. Langs bestaand spoor in PHS is dit minimaal.

Vraag 133

Veiligheid binnen Basisnet Spoor is bestuurlijk te vaak niet verantwoord. De kritiek op deze aanstaande wet is niet gering en is bedoeld voor het veilig wonen en werken langs het spoor en niet primair gericht op het verlenen van capaciteit. Warme BLEVE vrij rijden is niet gegarandeerd en de handhaving hiervan is niet mogelijk. Zijn de plafonds veilig voor de bewoners langs het spoor en is monitoring en handhaving mogelijk door ProRail, die tot op heden weinig vertrouwen geniet bij de bewoners in het slagvaardig en daadkrachtig handelen bij het optreden van problemen?

Vraag 149

De aannames over stiller materieel, die vaak met overheids geld gefinancierd worden, lijken niet aannemelijk. Mogelijk dat dit in 2025 het geval zal zijn. Het plafond waarover de minister schrijft is in Oost Nederland op vele plaatsen zeer hoog tot 2020, waarna maatregelen minimaal worden toegepast ten behoeve van de capaciteit en niet ten behoeve van de leefbaarheid. 70 decibel als (gemiddelde!) bovengrens wil zeggen, dat het op te veel plaatsen nooit meer lager zal zijn en dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid. De piekbelasting van goederentreinen in de nacht houden mensen uit de slaap, ongeacht sanering van woningen. Het handavingsgat dat is ontstaan sinds de invoering van de wet geluidshinder is hiermee gelegaliseerd en staat geluidsbelastingen toe van wel 4 keer meer dan bedoeld. Te hoge geluidsbelasting maakt ziek, nooit meer slapen ook.

Samenvattend:

Capaciteit voor spoorgoederenvervoer over de IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn wordt in PHS mogelijk gemaakt, door minimale wettelijk verplichte inpassingsmaatregelen. De beoogde capaciteit wordt zo veilig gesteld binnen het taakstellend budget. Maatschappelijk draagvlak ontbreekt. Het lijkt een goedkope en dus haalbare oplossing vanuit "spoor" denken ontwikkeld, niet flexibel en zonder zicht op de effecten/rendementen op lange termijn. Maar of het technisch en vanuit leefbaarheids- of veiligheidsoverwegingen maatschappelijk geschikt, verantwoord en gewenst is, is aan u te beoordelen. Wij wensen u wijsheid.

We hopen u hiermee van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,

Thea Hiemstra
secretaris

Arnoud Scheltema
woordvoerder

Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA)

Postadres:
Parallelweg 10
6994 CA De Steeg
026 4950269

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

Bestuur: Wnd. voorzitter Thea Hiemstra en Arnoud Scheltema, penningmeester J. Hernamt, tel. 0546-572275, secretaris T. Hiemstra, tel.

026-4950269, woordvoerder A. Scheltema, tel. 026-3702626

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

Email: rona.noordtak@gmail.com / Websites: www.ijssellijn.info en www.twentelijn.info