

Betreft: bevindingen rondetafelgesprek 8 september 2010  
Datum: 13 september 2010

Geacht Kamerlid,

De samenwerkende belangenorganisaties in het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA) behartigen de belangen van de mensen langs de IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn. Wij willen u informeren omtrent onze bevindingen naar aanleiding van de hoorzitting van 8 september jl. betreffende het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

### **NEDERLAND TRANSPORTLAND**

#### Mobiliteit en goederenvervoer zijn essentieel voor de Nederlandse economie en voor de welvaartsontwikkeling van de Nederlandse bevolking (KNV).

Wat betreft transitospoorgoederenvervoer moet de vraag worden gesteld of de economische opbrengst en de gevolgen van deze modaliteit in prijs, zowel economisch (investeringen) als maatschappelijk, gewenst is.

Geluidbelasting wordt in stedelijk gebied anders ervaren, dan in landelijk gebied. Mensen die kiezen om te wonen in de stad, kiezen voor de stadse achtergrondruis en omgedraaid. Dit gegeven meenemen in het besluitvormingsproces kan leiden tot een leefdiversiteit, waar ieder zijn plek kan vinden. Dit wordt vaak, afhankelijk van de levensfase waarin men zich bevindt, gedaan.

De situatie langs de IJssellijn en Twentelijn is uniek in Nederland, waardoor goederenvervoer een grote impact heeft op de leefbaarheid, veiligheid en gezondheid.

De woningen staan extreem dicht bij het spoor, waardoor geluid en trillingen een grote invloed hebben. Ook staan de huizen vaak met de voorzijde dicht bij het spoor, waardoor schermen onmogelijk of ongewenst zijn. In deze, voor heel Nederland, waardevolle regio zal een "Berlijnse Muur" volkomen misplaatst zijn en ongewenste effecten op waarde van de woningen en de regionale economie hebben. Ook staan veel huizen in een boog/bocht, met extra piepende geluiden en extra trillingen als gevolg. Ook het risico op ontsporingen met vervolgschade is hier groter. Bij de vele gelijkvloerse spoorwegovergangen, zijn behalve verkeersveiligheid, alle genoemde effecten aan de orde.

Railvervoer stelt al ca 10% van de bevolking in 15 EU-landen bloot aan een aanzienlijke hoeveelheid railgeluid. Het is heel gebruikelijk dat vervoerders 's nachts rijden om het personenvervoer niet te hinderen, aldus ProRail. Volgens Artikel 8 van de Conventie voor Mensenrechten heeft een ieder recht op huiselijke rust en respect voor privé- en gezinsleven. Het Mensenrecht op huiselijke rust en respect voor privé- en gezinsleven voor Nederlandse inwoners moet zwaarder wegen voor de Nederlandse overheid dan opbrengsten die weglekken in het buitenland. Een veelvuldig gestoorde nachtrust ontwricht de mens en haar economische potentie en het resultaat is het doelbewust gezondheidsschade toebrengen aan onbeschermden burgers.

Wat is welvaart? Wat is duurzaam en goed voor de toekomst, zoals door de overheid gestimuleerd en opgedragen aan haar inwoners?

KNV noemt dat het goederenvervoer in 10 jaar zal verdubbelen en de transportsector kiest voor duurzaam en veilig vervoer. Het Havenbedrijf prognosticeert een groei in tonkilometers van wegvervoer met factor 2 (130%), binnenvaart met factor 4 (124%) en spoor met factor 6 (24%). De percentages zijn gebaseerd op Spoor in Cijfers 2009.

Het spoorvervoer blijft verhoudingsgewijs een klein percentage, maar vergt veel kostbare maatregelen en levert aanzienlijke maatschappelijke schade op. De ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte (Main Port of Europe) kan niet beperkt blijven tot investeringen in de regio Rotterdam. Het pleiten voor een dedicated goederenspoorlijn vindt het RONA prima, maar ze beseft wel dat er in Nederland weinig draagvlak voor is, zoals dat ook voor goederenvervoer op bestaande sporen ontbreekt.

Het spoor lijkt veilig. Komen er 40 mensen per jaar om bij ongevallen in het wegtransport (61% van de totale goederen stroom), er verliezen 20 mensen per jaar het leven bij ongevallen bij het personen- en goederentransport per spoor (4% van de totale goederenstroom). Dus dat valt wel mee. Wat betreft externe veiligheid is de doelstelling (nul doden met gevaarlijke stoffen) op het spoor gehaald, maar de

Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) vindt dit geen garantie voor de toekomst! Er is forse kritiek op het Nederlands veiligheidsbeleid in (oude en) een recent [advies](#). Basisnet Spoor is gebaseerd op de huidige pijlers plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het groepsrisico als pijler, is in het [rapport](#) van Royal Haskoning in opdracht van de minister van VROM zwaar bekritiseerd en ondermijnt (grotendeels) de reactie van het RIVM op het rapport van de AGS van mei dit jaar. De verantwoording van het groepsrisico gebeurt vaak ongemotiveerd op bestuurlijk niveau. Bewuste bestuurlijke afwegingen ontbreken, maar ook heeft het bevoegd gezag onvoldoende kennis van risicoberekeningen. Een ongevraagd advies over een beter veiligheidsbeleid van de AGS aan de minister van VROM volgt in 2011. Eén ongeval in één van de vele langs het spoor gelegen woonkernen kan leiden tot een ramp groter dan de vuurwerkcramp in Enschede.

*PHS is robuust en geeft aansluiting op het Europese netwerk en ook een heel belangrijke doelstelling is het ontvlechten van stromen. De Betuweroute geeft niet genoeg ruimte voor het aantal geprognosticeerde goederentreinen. Voor 50 goederentreinen per dag per richting is er geen ruimte, vanwege knelpunten in Duitsland (KNV).*

Het veel duurder wordende plak- en knipwerk wat nodig is voor het benutten van bestaand spoor voor de herroutering zorgt voor flinke knelpunten in Oost Nederland, o.a. wat betreft personenvervoer. Hier geen ontvlechting, maar risicovollere situaties door een grotere benutting van het spoor. Veiligheid = trein x frequentie. De risicotename op de IJssellijn is bijvoorbeeld van 21 naar 60 goederentreinen toegenomen met 200%. Is dit veiliger? Het drukt bereden en meest vertakte spoorwegennet in West Europa gaat zonder wezenlijke uitbreiding de capaciteit vergroten. Hoe moet dat, als de eerste blaadjes vallen of als het gaat sneeuwen? De geschetste robuustheid van deze vervoersoplossingen lijkt vervoerders die capaciteit te geven, die ze opeisen op basis van prognoses, Warnemunde en economische nut en noodzaak.

Voor de resterende vervoersstroom, bij een reële en veel minder grote benutting van de Betuweroute dan voorzien (meer is volgens EVO namelijk een illusie), zou een breder onderzoek naar alternatieven, ook in modaliteiten, op zijn plaats zijn. Duitsland heeft namelijk niet alleen bij de Betuweroute, maar ook bij Bad Bentheim niet geanticipeerd op de komst van goederentreinen. Nu staan goederentreinen met gevaarlijke stoffen, inclusief druppellekkages, te wachten op station Oldenzaal om toegang tot Duitsland te verkrijgen. De oplossing van de flessenhals in de Betuweroute is voorzien in 2017, maar dit wordt vanwege bewonersprotest later. Het verdrag van Warnemunde is een Memorandum van Overeenstemming zonder juridische implicaties en er is meer bewegingsvrijheid dan de overheid nu stelt.

*PHS is nodig voor een goede concurrentiepositie (EVO).*

PHS en de aftakkingen van de Betuweroute worden gebruikt voor capaciteitsvergroting en niet alleen voor herroutering van goederenvervoer. Liberalisering van het spoor zou een betere prijs-kwaliteitsverhouding opleveren. Echter geeft EVO zelf aan, heeft het spoorgoederenvervoer geen of slechts beperkte toegang tot het Duitse (en Belgische en Franse) spoorwegennet. Zij geeft in de Telegraaf van 28 juli jl. in het artikel "[goederentrein strandt](#)" aan, dat Nederlandse verladers gedwongen goederen via DB Schenker transporteren, omdat Nederlandse bedrijven op foute momenten lastige en duurdere baanvakken krijgen toegewezen. Liberalisering heeft nog niet plaatsgevonden en loopt op Europees niveau zelfs vertragingen op. Deze vorm van protectionisme trekt een overduidelijke wissel op nut en noodzaak van spoorgoederenvervoer in tegenstelling tot de andere modaliteiten.

## **NEDERLAND RECHTSSTAAT**

*Het goederenvervoer in PHS is duurzaam en alle veiligheidsnormen, geluid- en andere voorschriften zullen worden gehonoreerd (KNV en ProRail).*

Helaas weten spooraanwonenden inmiddels hoe weinig rechtsbescherming men geniet bij spoorvervoer, nu en ook in de aanstaande wetgeving. Het verschil in wetgeving tussen bestaand spoor en nieuw spoor is bekeken vanuit de exploitant. Kosten voor maatregelen zijn hier bepalend, terwijl het vruchtgebruik van beide sporen gelijk is. Ook de bescherming van aanwonenden langs nieuw spoor lijkt een farce: zodra het nieuwe spoor in gebruik genomen is. Vooraf berekende waarden, die helaas na ingebruikname anders uitpakken, is jammer dan voor de spooraanwonenden. Er is kritiek van de [Raad van State](#) op SWUNG, de al eerder genoemde kritiek op Basisnet Spoor en er ontbreekt trillingswetgeving. Zo kunnen KNV en ProRail makkelijk stellen, dat aan alles kan worden voldaan. Voor weinig geld uit en thuis, zonder omrijden!

## NEDERLAND KENNISLAND

Het bestellen van nieuwe geluidsarme wagons en locomotieven is een bewijs van verantwoordelijkheidsbesef bij de vervoerders (KNV).

Op de website van DB Schenker staat hierover het volgende: "Het is daarom essentieel gemeenschappelijk met de politiek een systeem op te zetten om het invoeren van de "fluisterrem" te financieren. De klanten in het goederenverkeer zijn niet bereid voor stiller verkeer een hogere prijs te betalen, zodat de spoorwegmaatschappijen de kosten zouden moeten dragen." De vervuiler, een volle dochter van de Deutsche Bundes Bahn, wil met Nederlands overheidsgeld betaald worden.

Het spoor is geoptimaliseerd in maximale lading, maximale lengte, maximale aslast, minimale rolweerstand in belang van winstmaximalisatie. Eenvoudige verbeteringen (bv. afscherming loopvlak) worden door een toename van kosten van tafel geveegd waarna de overheid peperdure maatregelen moet nemen voor geluid- en trillingsreducties, die reduceren maar niet verhelpen. Het beloofde 80% en 100% stiller materieel roept de vraag op, hoeveel dat is in decibels? Wanneer je ervan uitgaat, dat 3 decibel een verdubbeling is van het geluid, dan is de (berekende!) 80% stiller ca 5 decibel. 10 decibel is voor het menselijk gehoor een halvering van het geluid (IPG).

Waarom zou dit moeten wachten tot 2020 en hoe groot is de kans, gezien het aantal buitenlandse vervoerders, dat dit is gerealiseerd tegen die tijd? De levensduur van het materieel is lang. Ook zou moeten worden ingezet op innovatie ten behoeve van de leefbaarheid en niet alleen wanneer dit ruimte geeft voor meer capaciteit op het spoor.

## NEDERLAND KLEIN, ECONOMISCH GROOT

EVO noemt dat PHS een positieve MKBA heeft, meer dan 1 en dat komt niet vaak voor bij grote infrastructurele projecten. Het Havenbedrijf geeft aan 40 miljard toe te voegen aan het Bruto Nationaal Product. Vervoerders is niet gevraagd mee te betalen aan infrastructurele oplossingen en zij willen dit ook niet, er wordt betaald voor het gebruik van het spoor (KNV).

Bruto Nationaal Product is een verouderde term, die niet meer gebruikt wordt. Het Havenbedrijf rekent de verdienste van haar klanten als haar verdienste. Een specificatie is op haar plaats.

Uit een notitie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarin een uitsplitsing van personenvervoer en reizigersvervoer op verzoek van het RONA is gemaakt, blijkt dat het spoorgoederenvervoer in PHS 2x meer kost dan het oplevert.

*Indicatieve uitsplitsing V&W van baten en kosten naar personen en goederen in de MKBA van PHS*

	Variant 1 met 2/2/2			Variant 3 met 2/2/2		
	Pers.	Goed.	MKBA	Personen	Goederen	MKBA
<b>Kosten</b>	€ 1,90	€ 0,49	€ 2,39	€ 2,23	€ 0,49	€ 2,72
<b>Baten</b>	€ 2,23	€ 0,20	€ 2,43	€ 3,93	€ 0,22	€ 4,15
<b>B/K verhouding</b>	1,17	0,41	1,01	1,76	0,45	1,52

*"Om besluitvormers in staat te stellen om zelf verdelingseffecten te 'wegen', is het van groot belang dat zij van alle relevante informatie terzake worden voorzien"* uit Verdeling van Effecten Infrastructuurprojecten, Aanvulling op de Leidraad OEI december 2004.

Bovenstaande lijkt niet te zijn toegepast in de MKBA door de ondoorzichtige wijze, waarop de kosten en baten zijn opgesteld. Hierbij kan niet worden beoordeeld welke zaken wel en niet zijn begroot waardoor politieke wegen onmogelijk is.

In PHS is 150 miljoen gereserveerd voor (7) overwegen en trillingen. Waarvan 50 miljoen voor trillingen aan nieuw spoor en rechtszaken bij bestaand spoor. Wat geluid betreft is er geld voor raildempers, hier en daar een geluidscherm en gevelisolatie.

Onkosten van lagere overheden om de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te waarborgen of weer op peil te brengen en de maatschappelijke kosten van bedrijven en bewoners in spoorregio's zijn niet gekwantificeerd. Omrijden of stilstaan voor het spoor is niet becijferd, (comfortabel) stilzitten in de trein wel.

De Betuweroute was in aanvang een betaalbaar project. Tijdens de uitvoering kwamen de maatschappelijke kosten in beeld. De politiek had ingestemd en kon niet meer terug. Resultaat: een project wat 4x duurder werd dan begroot. De conclusies in 2000 in het [Rapport van de Rekenkamer](#): "De bij de besluitvorming over de aanleg van de Betuweroute gebruikte beleidsinformatie was onvolledig en op onderdelen gebrekkig. Het gebruik van de beleidsinformatie was vaak niet

*transparant. De kwaliteit van de gebruikte informatie was te weinig gewaarborgd".* Daarna volgden de railboubloppers HSL, Noord-Zuidlijn, Tramtunnel Den Haag enz. Ook PHS kost geen 4,6 miljard! Een verdubbeling of verdrievoudiging ligt meer voor de hand. Het eerste doel lijkt de politiek ja te laten zeggen.

## **NEDERLAND POLDERLAND**

### ***De spoorcapaciteit kan niet worden opgevuld door de binnenvaart (EVO).***

Ondanks een grotere inzet in het buitenland op spoorgoederenvervoer, kan Nederland ervoor kiezen in te zetten op een vervoersmodaliteit, waar Nederland goed in is, geschikt voor is en waar mogelijkheden toe zijn. Het laten dicteren vanuit het buitenland hoe er in Nederland gedacht en ingezet moet worden op vormen van transport is on-Nederlands. Het vereist visie en durf om uit te gaan van je eigen kracht.

Er is bewezen capaciteit in de binnenvaart en een goede verbinding met Polen, West Rusland en Midden en Noord Duitsland. Voor droge bestemmingen is zowel bij spoorgoederenvervoer en de binnenvaart aanvullend wegvervoer noodzakelijk. Hiermee zijn beide modaliteiten gelijk. De binnenvaart is de meest schone en veilige modaliteit en het vervoer van gevaarlijke stoffen kan hier met factor 10 groeien, voordat er sprake is van een knelpunt. Risico's en rampen zijn beter beheersbaar. Dit in tegenstelling tot het spoor, waar voor 2020 al knelpunten zijn en Basisnet Spoor (in Nederland!) ontoereikend is met vervoer door woonkernen en stationsgebieden. Woonkernen en stationsgebieden, die niet goed ontwikkeld kunnen worden, terwijl het overheidsbeleid hierop gericht is.

Wanneer de binnenvaart de kans krijgt deel te nemen aan de discussie over dit infrastructurele en maatschappelijke vraagstuk, door een breder onderzoek in te stellen naar goederenvervoer inclusief alle modaliteiten, kan zij haar potentie staven met gedegen onderzoek (o.a. over de railknelpunten in spoortrajecten in Duitsland buiten de Betuweroute om.).

Het lijkt noodzakelijk, dat er tussen ministeries meer wordt samengewerkt, dit is ook een conclusie uit het rapport van de Rekenkamer over de besluitvorming van de Betuweroute. Raar is het, dat zelfs binnen één ministerie niet wordt samengewerkt. Dat kan en mag toch geconcludeerd worden, vanwege de gekozen oplossing binnen PHS, het niet informeren van de binnenvaart tijdens overleg over goederenvervoer en het negeren van het convenant met de binnenvaart.

De raad voor Verkeer en Waterstaat onderschrijft in haar [advies](#) "Beter is Sneller" de conclusie van de Rekenkamer.

Het RONA vraagt om evenwichtige wetgeving inclusief handhaving voor aanwonenden in heel Nederland. Dit ter bescherming van onze leefbaarheid. We vragen u de goederenstroom opnieuw te bezien en beter op te lossen. Zet u in op spoor, dan zet u in op verouderde technieken gekoppeld aan onoplosbare overlast, waar in Nederland geen draagvlak voor is. Laat de vervoerders dit eerst oplossen. Denk aan flexibele, duurzame modaliteiten met een meervoudig ruimtegebruik. Deze passen in een dynamische samenleving, richten minder schade aan en vinden makkelijker maatschappelijke acceptatie. De vervoerder, als vervuiler, belonen met capaciteit lijkt ons in deze tijd een volslagen verkeerd signaal.

Wij vragen u dan ook om een duurzame toekomstvaste integrale oplossing. Plak- en knipwerk zou misstaan in Nederland als kennis- en transportland.

Wij hopen u hiermee van dienst te zijn geweest

Met vriendelijke groet,

Thea Hiemstra	Arnoud Scheltema
secretaris	bestuurslid
026 4950269	026 3702626

Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA)

Postadres:  
Parallelweg 10  
6994 CA De Steeg

[www.ijsselijn.info](http://www.ijsselijn.info)