



Vaste Commissie Verkeer en Waterstaat
van de Tweede Kamer der Staten Generaal
t.a.v. de griffier de heer I. Sneep
Postbus 20018
2500 EA 's-Gravenhage

31 augustus 2010 2009-018425
Betreft: Rondetafelgesprek Programma Hoogfrequent
Spoor d.d. 8 september 2010

Geachte Comissieleden,

Op 16 juli jl. zonden de Provincies Overijssel en Gelderland en betrokken regio's en gemeenten in Oost-Nederland u een uitgebreide reactie (bijgevoegd) op het kabinetsbesluit PHS van 4 juni jl. Ter voorbereiding van het overleg van uw Commissie op 8 september a.s. willen wij in deze brief graag kort een aantal zaken nog memoreren.

1. Wij hechten zeer aan een gezamenlijk optreden om een op de regionale bereikbaarheid toegesneden programma op te stellen, zoals is afgesproken op de voorbereidende conferentie d.d. 5 november 2009. Rijk, provincies en stadsregio's zijn in deze opzet grotendeels geslaagd. Zo tonen de extra maatregelen in de voorkeursvariant allen een grote samenhang met belangrijke regionale programma's die o.a. in het MIRT zijn opgenomen; in het bijzonder doelen we op de afspraken met het Rijk over verstedelijking en leefbaarheid.
2. De stimulering van het gebruik van het OV o.a. door hoogfrequente sprinters en intercity's biedt, samen met spoorboekloos rijden, kansen om de congestie op de wegen op te lossen. In dit licht hebben de regio's minister Eurlings op 26 april een unaniem advies meegegeven zich vol in te zetten voor de variant 'maatwerk 6/6', ondanks dat niet alle wensen zijn gehonoreerd. Wij hebben met genoegen geconstateerd dat het kabinet op 4 juni een positief besluit heeft genomen over de voorkeursvariant.
3. Wij willen benadrukken dat het voorkeursbesluit van het kabinet onze steun heeft. De maatregelen vertonen een grote onderlinge samenhang, waarbij de belangen voor het reizigers- en het goederenvervoer zorgvuldig zijn afgewogen. De kracht van het advies van 26 april ligt voornamelijk bij de maatregelen voor het personenvervoer, waarvoor PHS een integraal pakket aan voorstellen en maatregelen bevat, dat terecht als een voorkeursbeslissing wordt behandeld. Voor het goederenvervoer zijn nog nadere invullingen noodzakelijk (zie hierna).
4. Wel spreken we uit dat een Basisnet Spoor randvoorwaardelijk is om de externe veiligheidsproblematiek rond het goederenvervoer zoveel mogelijk op te lossen. Het op 9 juli jl. bereikte akkoord tussen Rijk, de koepels en de spoorgoederen-sector biedt hiervoor een goede basis.

Er resteren onderwerpen, die nog niet uitgekristalliseerd zijn noch ingevuld, waarover wij ons zorgen maken.

5. PHS, en met name de herroutering van het goederenvervoer, 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 o.a. de Twente- en IJssellijn. 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.
6. De maatschappelijke onrust wordt veroorzaakt door het feit dat er op dit moment al veel klachten zijn m.b.t. de huidige overlast van geluid en trillingen. Trillingsonderzoek, uitgevoerd langs oa. de

Twentelijn, heeft op diverse plaatsen overschrijdingen van de zgn. SBR-B streefwaarden aan het licht gebracht.

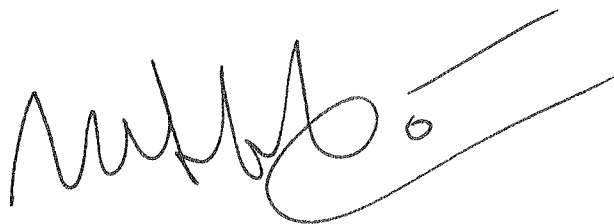
7. Om de plannen goed uit te dragen is communicatie met de bewoners conform de bevindingen van de commissie Elverding van het grootste belang. Dit kan in de vorm van een uitgebreide besluitvormingsprocedure als de tracéwet. Wij verzoeken u om er bij de Minister op aan te dringen voor alle relevante bestaande en nieuwe spoortrajecten in Oost-Nederland een Ontwerp TracéBesluit (OTB) te maken of een gelijkwaardige besluitprocedure te volgen. Specifiek met betrekking tot het project 'boog bij Deventer' willen wij u verzoeken er bij de minister op aan te dringen te komen tot het opstellen van een milieueffectrapport (MER) voor het project.
8. De groei van het goederenvervoer, aangejaagd door de aanleg van de 2e Maasvlakte, drukt een groot stempel op vitale economische kernen in Overijssel en Gelderland zonder dat er inzicht is in mitigerende of verzachtende maatregelen. Om tot een goede lange termijn oplossing te komen is mede op ons verzoek door 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 (deels)vrijliggende infrastructuur, 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.
9. 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. 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, de Stadsregio Arnhem Nijmegen, Rivierenland en in de Stedendriehoek is echter nog niet voldoende inzichtelijk gemaakt.
10. Door de maatregelen uit PHS worden 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 infrastructurele maatregelen lijkt geen rekening gehouden met recente aanpassingen. Ook de extra kosten en verminderde opbrengsten van aan te passen ruimtelijke plannen in onder andere Deventer 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.

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

bijl: Reactie Oost Nederland d.d. 16 juli
c.c. Vaste Cie VROM