

De voorzitter van de gemeenteraad
ten behoeve van commissiebehandeling

Datum : 5 oktober 2010
Uw kenmerk :
Ons kenmerk : 2010.0.094.648
Zaaknummer : 2010-06-02443
Contactpersoon : Robben (SO-Strategie) /
Vermeulen (SO-Mobiliteit)
Doorkiesnr. : (026) 377 38 46
(026) 377 34 17

Onderwerp: afdoening motie inzake "Spoor geen 'black box'
meer" en vragen transport gevaarlijke stoffen
over spoor / PHS

Geachte voorzitter,

Wij stellen u voor om kennis te nemen van ons besluit van 5 oktober 2010 om uw motie van 31 mei 2010 "Spoor geen 'black box' meer" af te doen, de SP-artikel-44-vragen van 15 september 2010 te beantwoorden en u te informeren over de spoorplannen van het rijk, alle via voorliggende commissiebrief.

INLEIDING

Deze zomer heeft het (demissionaire) kabinet een voorkeursbesluit genomen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer PHS. De essentie van dit programma is het introduceren van spoorboekloos rijden in de Randstad en ook op de lijn Utrecht-Arnhem-Nijmegen. Daarvoor is het nodig om de capaciteit van het spoor vooral in de Randstad te vergroten door goederentreinen andere routes aan te bieden. In de voorliggende commissiebrief gaan wij in op de inzet van ons college en het landsdelig overleg Oost-Nederland in het PHS-proces. Samengevat zijn wij, net als diverse andere aan het hoofdnet gesitueerde partijen, tevreden over de ruimte die PHS biedt voor meer en frequenter personenvervoer op het spoor. Zo profiteert Arnhem van frequentere treinverbindingen met de Randstad en Nijmegen en krijgt de Deltalijn/ICE naar Duitsland bijvoorbeeld een vrijliggend pad en is er ook een vrije kruising aan de oostzijde van Arnhem gepland. (Antwoord op SP-artikel-44-vraag 3.) Dat sluit prima aan bij onze Arnhemse mobiliteitsdoelstellingen.

Wij maken ons echter wel ernstige zorgen over vooral de effecten op de leefbaarheid van de herroutering van het goederenvervoer. (Antwoord op SP-artikel-44-vraag 2.) Samen met de Oost-Nederlandse partners hebben we de afgelopen maanden meerdere keren deze zorg geuit in de richting van het Rijk, kamerleden en de minister in het bijzonder.

DOEL

Het doel van voorliggende brief is om u te informeren over PHS, de gevolgen ervan voor Arnhem en de activiteiten die ons college heeft uitgevoerd en uitvoert om de zorg over de vermindering van het leef- en woongenot langs het spoor in Arnhem bij het kabinet en de Tweede Kamer neer te leggen.



ARGUMENTEN

Samenwerking met aan het spoor gesitueerde gemeenten

In uw motie "Spoor geen 'black box' meer" heeft u ons opgedragen om zo veel als mogelijk in samenwerking met de gemeenten, die ook worden geconfronteerd met het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn, bij de minister en de Tweede Kamer der Staten-Generaal erop aan te dringen dat deze spoorlijn wordt ontzien als het gaat om het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het college kan u melden dat na bekendmaking van de PHS-plannen in het najaar van 2009 deze samenwerking al is gezocht en gevonden.

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de daaruit volgende herroutering goederenvervoer is een door het ministerie van Verkeer & Waterstaat getrokken proces. Als gemeente zijn wij geen directe gesprekspartner van het ministerie in dit proces. Dit is voorbehouden aan de provincies en de stadsregio's. Toch wilden we regionaal een vuist in dit proces kunnen maken en invloed kunnen uitoefenen op de PHS-plannen. Daarvoor hebben de aan het spoor gelegen gemeenten samen met de provincies Gelderland en Overijssel in 2009 de krachten gebundeld. Naast het feit dat we door deze samenwerking samen een serieuze gesprekspartner voor het Rijk werden, konden we op deze wijze ook een krachtig antwoord geven op de geformuleerde eisen en wensen van de al eerder georganiseerde landsdelen zoals de Randstad, Utrecht en Brabant. (Antwoord op SP-artikel-44-vraag 1.)

Bijzondere positie Arnhem

Arnhem neemt in het gehele proces echter ook een bijzondere positie in. De afgelopen maanden is namelijk in het kader van het project Sporen-in-Arnhem meer dan €150 mln geïnvesteerd in het beter bereikbaar maken van Arnhem als belangrijke HST-stationslocatie. De investeringen omvatten naast een ongelijkvloerse kruising en een 4^e perron ook diverse geluids- en trillingsreducerende maatregelen. Investeringen en maatregelen waar de meeste andere aan het spoor gelegen gemeenten aan de IJssel- en Twentelijn nu voor strijden en waar Rijk en ProRail van zeggen dat deze volgens de gehanteerde modelberekeningen PHS-waardig en dus toekomstvast (2020) zullen zijn.

Toch deelt het college de zorg van haar bewoners aan het spoor. Ook wij vragen ons af of alle getroffen maatregelen wel afdoende zullen zijn gezien de verwachte toename van het goederenvervoer en daarmee samenhangende vraagstukken van externe veiligheid, geluid en trillingen. Ook vinden wij dat niet alle opties, zoals het vervoer via Duitsland, volledig onderzocht zijn. Het ontbreken van toezeggingen van het Rijk voor concrete aanvullende maatregelen, de doorkijk naar 2040 en/of de beperkte reservering van benodigde financiële middelen hiervoor versterkt deze zorg. Reden temeer waarom de gemeente Arnhem nauw samen blijft optrekken met de overige aan het spoor gelegen gemeenten, de stadsregio's en de provincies.

Door het college ondernomen initiatieven

Uw raad heeft in de al eerder genoemde motie gevraagd om u uiterlijk eind 2010 te informeren over de initiatieven die wij ondernomen hebben. Aangezien wij als gemeente geen directe gesprekspartner van het ministerie zijn, vindt beïnvloeding via de samenwerkende gemeenten, stadsregio's, provincies en eigen politieke lijnen plaats. Los van deze formele positie, heeft Arnhem er – net als vele andere gemeenten in Gelderland en Overijssel – voor gekozen terughoudend te zijn met het direct benaderen



van het Ministerie. Door de lobby te laten lopen via de beide provincies wordt aan het Rijk één helder signaal uit Oost-Nederland afgegeven. Zo wordt voorkomen dat elke gemeente haar eigen strijd gaat voeren waarbij de (soms verschillende) lokale belangen de kern van ons standpunt naar de achtergrond zouden kunnen verdringen.

De volgende initiatieven zijn tot nu toe ondernomen om de belasting van het gebruik van de spoorlijn, waar het gaat om het goederenvervoer in het algemeen en dat van gevaarlijke stoffen in het bijzonder, zoveel mogelijk beperkt te houden.

- De gemeente Arnhem maakt deel uit van een bestuurlijk overleg met alle aan het spoor gelegen gemeenten in Oost-Nederland. Samen hebben deze gemeenten met de provincies Gelderland en Overijssel en de stadsregio's Arnhem-Nijmegen en Twente (zijnde de gesprekspartners van het Rijk over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) het afgelopen jaar diverse keren richting de minister gereageerd op de PHS-plannen van het rijk. De samenwerkende gemeenten, stadsregio's en provincies proberen zo te bewaken dat de milieudruk (waaronder externe veiligheid) door het goederentransport op het spoortraject niet op onacceptabele wijze toeneemt. In een zogenaamd ambitiedocument ([bijlage 1](#)) heeft dit samenwerkingsverband de minister te kennen gegeven slechts onder strikte voorwaarden medewerking te willen verlenen aan de plannen van het Rijk.

- Voor het zomerreces is namens alle betrokken colleges van Gedeputeerde Staten, B&W's en regiobesturen een gezamenlijke brief ([bijlage 2](#)) opgesteld. Deze is verzonden aan de Tweede-Kamerleden. In deze brief hebben we de mogelijke gevolgen voor onder andere leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van de diverse aan het spoor gelegen gemeenten en de eisen zoals eerder beschreven in een gezamenlijk ambitiedocument nogmaals benadrukt. Na het zomerreces volgde een tweede brief aan de Tweede Kamer als aanvullende input voor het rondetafelgesprek (zie volgende punt) ([bijlage 3](#)).

- Ter voorbereiding op de behandeling van het PHS-voorstel in de Tweede Kamer is vanuit ons regionaal bestuurlijk overleg op 9 september deelgenomen aan een rondetafelgesprek dat werd georganiseerd door de Tweede Kamer voorafgaand aan de kamercommissiebehandeling (begin oktober). Ook hier was het doel om de Tweede-Kamerleden te doordringen van de problemen die de Rijksplannen voor de betreffende spoorgemeenten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid zullen opleveren.

- Eind september is namens het regionaal bestuurlijk overleg ook nog het initiatief genomen om per brief de Tweede Kamer ([bijlage 4](#)) er nogmaals op te wijzen dat de provincies op 26 april wel akkoord zijn gegaan met medewerking voor PHS, maar dat de voorwaarden zoals gesteld in het ambitiedocument nog steeds geldend zijn.

Recent – 29 september 2010 – hebben Provinciale Staten van Gelderland een motie aangenomen waarin uitgesproken wordt dat de kabinetsplannen inzake PHS in de huidige vorm niet aanvaardbaar zijn. Hiermee concluderen Provinciale Staten dat de randvoorwaarden die vanuit het oostelijke landsdeel aan de invoering van PHS verbonden zijn, door de Minister nog altijd niet zijn ingelost. Wij zijn het met de provincie eens dat met name aan de randvoorwaarde van voldoende compenserende maatregelen momenteel niet voldaan wordt. In de huidige plannen zijn veel te weinig middelen gereserveerd om langs de gehele spoorlijn die maatregelen te treffen die noodzakelijk zijn om leefbaarheid en bereikbaarheid te kunnen garanderen.



- Met het oog op de Tweede-Kamerbehandeling in oktober 2010 wijzen leden van ons college en uw raad via de diverse partijlijnen diverse bewindslieden en kamerleden op de plannen en de gevolgen daarvan. We trekken binnen het landsdeel-oost samen op en stemmen deze acties af.
- Vanuit het bestuurlijke overleg sturen we op het zogenaamde Basisnet Spoor dat het ministerie van V&W heeft vastgesteld. Dit Basisnet legt een plafond vast voor externe veiligheid. Apart stelt het kabinet geluidsproductieplafonds langs het spoor vast. Het ministerie probeert op deze wijze een "duurzaam evenwicht" tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen, milieu en veiligheid te creëren. Het Basisnet Spoor en de geluidsproductieplafonds vormen daarmee de randvoorwaarden voor realisatie van PHS. VNG en IPO denken over dit Basisnet mee en via die lijn reageren wij ook de plannen.
- Tenslotte lobbyt Arnhem (via VNG en IPO) krachtig zodat de bestuurlijke afspraken in het kader van het NSP (Nieuw Sleutelproject) Arnhem-Centraal, vastgelegd in de Uitvoeringsovereenkomst NSP (2005), worden gerespecteerd. Concreet staat er in de uitvoeringsovereenkomst over externe veiligheid: geen overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico en binnen de 10-6 plaatsgebonden risicocontour geen kwetsbare objecten.
- Doordat de gemeente Arnhem zelf niet de directe verantwoordelijkheid heeft in het PHS-dossier kunnen wij ook niet alle vragen van burgers beantwoorden. Dat is in het bijzonder voorbehouden aan het ministerie en ProRail en de provincie Gelderland en de stadsregio Arnhem Nijmegen als gesprekspartner van het Rijk. Om er toch voor te zorgen dat de Arnhemse bewoners goed geïnformeerd zijn en haar eigen invloed kunnen uitoefenen, hebben wij bewonersgroepen geadviseerd om aansluiting te zoeken bij het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking RONA (<http://www.ijsselijn.info>). Het RONA is een overlegplatform van de georganiseerde bewonersgroepen langs het spoor. Het RONA heeft als gesprekspartner rechtstreekse lijnen met de provincies en het ministerie van V&W en ProRail.
- Om als gemeente en bewoners goed op de hoogte te blijven van alle ontwikkelingen en beïnvloedingsmomenten is er, naar ieders tevredenheid, sinds eind 2009 op regelmatige basis overleg tussen Arnhemse ambtenaren en vertegenwoordigers van de Arnhemse bewonersgroepen.
- Omdat de gemeente Arnhem net als haar bewoners geen formele gesprekspartner van het Rijk in dit dossier is, pleiten wij in de diverse formele overleg rondes, waar het Rijk en/of ProRail bij aanwezig zijn, om vooral ook mogelijkheden te bieden om gemeenten en bewoners als direct belanghebbenden bij het proces te betrekken.

Transport van gevaarlijke stoffen via het spoor

Ook hebt u ons verzocht om PHS en het vervoer gevaarlijke stoffen op de agenda van de stadsregio Arnhem Nijmegen te zetten. De stadsregio maakt echter zelf deel uit van het proces en de bestuurlijke samenwerking en is daarom goed op de hoogte en betrokken.

Samenhangend daarmee verzocht u ons om via een wetswijziging inzicht te bepleiten in de inhoud van treinwagons met gevaarlijke stoffen. Deze informatie is door de hulpverlenende partijen direct opvraagbaar op het moment dat er een calamiteit is. Het is niet nodig hiervoor een wetswijziging of iets dergelijks te laten opstellen.

De gemeenten, stadsregio's en provincies volgen de ontwikkelingen rond het transport van gevaarlijke stoffen via het spoor op de voet. Arnhemse ambtenaren maken deel uit van landelijke werkgroepen om



op deze wijze snel te kunnen reageren op nieuwe ontwikkelingen. Op dit moment vinden wij het volgende voor u vermeldenswaard:

Binnen Arnhem vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. In 2006 is de nota Vervoer gevaarlijke stoffen aan de Tweede Kamer aangeboden. Deze nota vormt de agenda voor een toekomst waarin vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk is binnen kaders van veiligheid, milieu en leefomgeving.

Hoofdpunt uit de nota is dat het transport van gevaarlijke stoffen, waaronder het spoor, de komende jaren met tientallen procenten zal stijgen en dat gevaarlijke stoffen vervoerd worden over vaste routes door middel van een Basisnet Spoor.

Met dit Basisnet ligt de gebruikruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de veiligheidszones voor de ruimtelijke ordening vast. Het Basisnet Spoor is sinds juli 2010 gereed. Door dit Basisnet geldt er voor ieder spoortraject, waaronder het spoortraject door Arnhem, een risicoplafond. Volgens een marktverwachting van ProRail neemt het aantal transporten met gevaarlijke stoffen naar Zevenaar af terwijl het aantal op het traject Elst - Arnhem - Zutphen - Deventer de zogenaamde IJssellijn zal toenemen. De risicoberekeningen op basis van deze marktverwachting laten zien dat het risicoplafond op het spoortraject door Arnhem nog niet wordt bereikt.

Onderdeel van het PHS is onder andere een herroutering binnen Nederland van het goedertransport waaronder gevaarlijke stoffen. Door het spoorboekloos rijden in het westen van het land is daar minder ruimte voor goederentreinen. Voor de IJssellijn wordt nu onderzocht of er mogelijkheden zijn om deze extra goederentreinen via dit traject af te wikkelen. Een en ander moet passen binnen het risicoplafond zoals dat in het kader van het Basisnet Spoor is vastgesteld. Omdat het risicoplafond nog niet bereikt is, kan dit betekenen dat het aantal treinen met gevaarlijke stoffen door Arnhem gaat toenemen.

Aanvullende inhoudelijke informatie

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

De afgelopen jaren heeft het rijk onderzoek gedaan naar de uitbreiding van het personenvervoer per spoor in de brede Randstad. Hierbij is gekeken naar de mogelijkheid om op enkele corridors 6 intercity's en 6 sprinters per uur te laten rijden. Voor de uitvoering van dit zogenoemde Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is een taakstellend budget van 4,5 miljard euro beschikbaar.

Om de effecten van de invoering van een dergelijke dienstregeling, ook wel spoorboekloos rijden genoemd, te inventariseren zijn er meerdere Planstudies opgezet. Het betreft studies naar de maatregelen en haalbaarheid van de invoering van de dienstregeling en naar het effect op het goederenvervoer dat, om spoorboekloos rijden mogelijk te maken, een herroutering krijgt.

In november 2009 is het rijk met de eerste resultaten naar buiten gekomen. Voor Oost-Nederland betekent de invoering van spoorboekloos rijden, naast invoering hiervan op de corridors Utrecht - Arnhem & Nijmegen en Utrecht - Den Bosch dat er meer en anders goederenvervoer plaatsvindt over de Oost-Nederlandse sporen. In de bijgevoegde brochure van V&W kunt u lezen wat het PHS-voorkeursbesluit van het ministerie inhoudt (bijlage 5).



Op 4 juni jl. heeft het demissionaire kabinet een besluit genomen over de invulling en uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Wat betreft de ambitie van spoorboekloos reizen in de brede Randstad is een zogeheten “maatwerk 6/6” variant de voorkeursbeslissing van het Kabinet voor de PHS-corridors “Utrecht – Den Bosch”, “Utrecht – Arnhem”, “Den Haag – Rotterdam”. Op de Zaanlijn 6 intercity’s en 6 sprinters per uur. Rond Utrecht 6 intercity’s en 6 sprinters per uur (6 sprinters Geldermalsen – Utrecht en 6 sprinters Breukelen – Driebergen/Zeist, waarvan mogelijk 2 door naar Ede/Wageningen). Op de corridor Utrecht – Arnhem kan de Deltalijn (ICE) straks vrij doorrijden. Tussen Utrecht en Arnhem gaan naast de sprinters en de ICE 6 intercity’s rijden, tussen Arnhem en Nijmegen 6 intercity’s en 4 sprinters. Op de corridor Den Haag – Rotterdam 8 intercity’s (inclusief de HSA) en 6 sprinters per uur. Op de Brabantroute een 3e en 4e intercity per uur. Om dit mogelijk te maken wordt het goederenvervoer dat nu nog door Brabant rijdt, grotendeels gerouteerd via de Betuweroute. Daarvoor wordt een zuidwestboog bij Meteren gerealiseerd, zodat goederentreinen naar Venlo (Duitsland) en Limburg, via Den Bosch en Eindhoven rijden en op de route Dordrecht-Breda-Tilburg capaciteit wordt vrijgemaakt voor reizigerstreinen. Het kabinet heeft gekozen voor spreiden van het spoorgoederenvervoer over meerdere routes volgens de variant 2/2/2. Dit houdt in dat goederentreinen ten noorden van de Betuweroute naar Noord- en Oost-Nederland worden gespreid over de routes via Rotterdam, Utrecht en Arnhem/IJssellijn. Hiervoor is een aantal infrastructuurmaatregelen noodzakelijk, onder meer een nieuwe spoorboog bij Deventer en een vrije kruising aan de oostzijde van Arnhem centrum. Er zal daarnaast een MIRT-onderzoek worden uitgevoerd naar het lange-termijnperspectief voor het spoorgoederenvervoer, zodat tijdig zicht is op eventuele vervolgstappen na 2020.

Het aantal goederentreinen dat van de Betuweroute gebruik maakt is de afgelopen jaren gestaag gestegen. De komende jaren zal het gebruik van de Betuweroute verder toenemen. Een deel van het spoorgoederenvervoer zal echter gebruik blijven maken van het gemengde net (waar ook de personentreinen rijden), omdat de Betuweroute niet voor alle herkomsten en bestemmingen een logische route biedt. Met de voorkeursvariant krijgt de Betuweroute wel een betere benutting.

Het kabinet heeft aangegeven dat, indien zich een situatie voordoet dat bij de verdere uitwerking van de voorkeursvariant sprake is van extra omgevingswensen, kostenstijgingen of eventuele bezuinigingen, kan worden teruggevallen op variant “6/maatwerk”. Deze variant “6/maatwerk” gaat uit van minder sprinters dan “maatwerk 6/6”, alsook minder intercity’s op de Brabantroute en kent daarmee minder spooruitbreidingen en overige maatregelen.

Met deze voorkeursbeslissing zet het kabinet nog geen onomkeerbare stappen. De voorkeursbeslissing heeft nog geen juridische status in de zin van de formele procedures voor de daarvoor in aanmerking komende maatregelen. De voorkeursbeslissing zet de kaders neer voor de verdere uitwerking.

Besluitvorming door het nieuwe kabinet naar aanleiding van de brede heroverwegingen kan invloed hebben op het voorkeursbesluit. Met de gekozen voorkeursvariant kiest het kabinet voor het uitvoeren van de bijbehorende infrastructurele maatregelen en overige maatregelen. Het betreft een maatregelpakket van in totaal € 2,995 mld., inclusief onder meer extra beheer en onderhoud tot en met 2020 als gevolg van de extra infrastructuur die in het kader van PHS in gebruik komt. Dit is exclusief het bedrag dat is gereserveerd voor de OV-SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad). Het kabinet heeft namelijk geconstateerd dat er op dit moment nog geen maatregelpakket voorhanden is dat spoorboekloos rijden binnen de gestelde uitgangspunten en (budgettaire) kaders in de OV-SAALcorridor mogelijk maakt. Besluitvorming over OV-SAAL vindt daarom later plaats.



Samenvatting standpunten Ambitiedocument landsdeel-oost

In hoofdlijnen is aan de minister van Verkeer en Waterstaat het volgende gevraagd:

1. Zorg te dragen voor een evenwichtige spreiding van de toekomstige goederenstromen over Nederland (verdeling van lusten en lasten).
2. Middellange-termijnkeuzes voor het landsdeel-oost die gemaakt worden in PHS-kader (tot 2020) logisch te laten samenhangen met en verankerd te laten zijn in lange-termijnoplossingen (2020–2040).
3. Zorg te dragen voor voldoende ruimte (lees: capaciteit), ook op langere termijn, voor onze regionale OV-ambities.
4. Garanties af te geven voor de lokale leefbaarheid (geluid, trillingen, externe veiligheid, drinkwaterkwaliteit, enzovoorts).

Deze punten zijn ingebracht tijdens het landelijke bestuurlijke overleg over PHS op 26 april 2010 tussen V&W, VROM en de betrokken provincies en stadsregio's. Doel van dit overleg was om overeenstemming te bereiken over de voorkeursvariant(en) voor PHS voor de besluitvorming door het kabinet. Provincies en stadsregio's hebben tijdens dit bestuurlijke overleg het unaniem advies gegeven om uit te gaan van de voorkeursvariant zoals hierboven beschreven. Hierbij is van de zijde van de V&W en VROM aangegeven dat deze zonnig stap voor stap vanuit variant "6/maatwerk" gestalte kan krijgen. Aandachtspunten voor de regio's zijn vooral: een knelpuntvrij Basisnet Spoor en het respecteren van gemaakte afspraken over externe veiligheid bij verdichtingsplannen, alsook beperking van de overlast ten aanzien van geluid, trillingen en dichtligtijden bij overwegen. V&W heeft aangegeven dat de voorkeursbeslissing hier rekening mee houdt en dat hiervoor voorzieningen zijn getroffen die passen bij de diepgang van het onderzoek in deze fase en het beschikbare budget.

Zorgen over leefbaarheid, ook in de bestaande situatie

PHS en vooral de effecten op de leefbaarheid als gevolg van herroutering van het goederenverkeer, leiden ook in Arnhem tot toenemende maatschappelijke onrust. Veel Arnhemse inwoners maken zich ernstig zorgen over de leefbaarheid langs het spoor. Het kabinetsbesluit geeft ons geen harde garanties voor de leefbaarheid langs het spoor. Het project Sporen-in-Arnhem treft concrete maatregelen om de aantasting van de leefbaarheid veroorzaakt door onder andere geluid, trillingen, vervoer van gevaarlijke stoffen te voorkomen, maar onduidelijk is wat andere gebieden langs het spoor aan maatregelen mogen verwachten. Wij vinden het van het grootste belang dat de minister zich houdt aan zijn uitspraak dat er eerst maatregelen moeten worden genomen alvorens er sprake kan zijn van extra goederentreinen. De zorgen over de leefbaarheid worden allereerst veroorzaakt door het feit dat er op dit moment al veel klachten zijn over de ervaren overlast van geluid en trillingen. Trillingsonderzoek, uitgevoerd langs de lijn Arnhem-Zutphen en de Twentelijn, heeft ruime overschrijdingen van streefwaarden aan het licht gebracht. Er is recent onderzoek beschikbaar van metingen in Zutphen, Borne, Oldenzaal en Hengelo, waaruit blijkt dat er nu al (zonder PHS) trillingseffecten zijn door intensivering van het treinverkeer. Daarnaast veroorzaakt de enorme toename aan vervoer van gevaarlijke stoffen over de IJssellijn nieuwe zorgen.

Ondanks de regulering door de komst van het Basisnet Spoor is het gebied nog onvoldoende ingericht op hulpverlening bij calamiteiten langs het spoor. Ook onze niet-betrokkenheid door de Minister en het niet tot nauwelijks communiceren met de bewoners langs het spoor hebben sterk bijgedragen aan de



maatschappelijke onrust. Wij hebben als landsdeel-oost de minister dan ook gevraagd het betrekken van de lokale overheden en de veiligheidsregio's en de communicatie met de bewoners snel op te pakken. Wij verwezen hierbij naar de bevindingen van de commissie Elverding. Betrekken van gemeenten en bewoners kan in de vorm van een uitgebreide besluitvormingsprocedure volgens de Tracéwet. Wij dringen er ook bij de minister op aan om voor alle relevante bestaande en nieuwe spoortrajecten in Oost-Nederland een (Ontwerp-)TracéBesluit ((O)TB) te maken of een gelijkwaardige besluitprocedure te volgen.

Onderzoek naar lange termijn maakt onderdeel uit van PHS-besluit, maar kan integraler

Mede op verzoek van het landsdeel-oost heeft 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 openbaar vervoer te omvatten.

Verder dient het onderzoek de mogelijkheden voor routing in en door Duitsland via de Betuweroute, mede in relatie tot de Europese goederenstromen en de gevolgen van het goederenvervoer op het landelijke reizigersvervoer over de spoorlijnen in Oost-Nederland te bezien.

FINANCIEN

Niet aan de orde.

RISICO'S

Het voortbestaan van maatschappelijke onrust.

UITVOERING EN EVALUATIE

Vooralsnog niet aan de orde.

Gelet op het hiervoor beschrevene beschouwen wij de motie hiermee als afgedaan, de toezeggingen als afgehandeld en de artikel-44-vragen van de SP als beantwoord.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
de secretaris, de burgemeester,

Bijlagen:

1. Ambitiedocument landsdeel-oost d.d. 19 januari 2010;
2. Brief landsdeel-oost aan Tweede Kamer d.d. 16 juli 2010;
3. Brief landsdeel-oost aan Tweede Kamer d.d. 31 augustus 2010;
4. Brief landsdeel-oost aan Tweede Kamer d.d. 29 september 2010;
5. PHS-brochure van V&W.