

**Standpunten partijen over herroutering van het goederenvervoer binnen PHS op 7 oktober 2010 tijdens algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat:**

PvdA, woordvoerder Sharon Dijksma

Snelle besluitvorming om bewoners niet te lang in onzekerheid te laten.

Onderzoek naar de mogelijke varianten.

De rekening mag niet bij de regio neergelegd worden, omdat het plan van de overheid komt.

Dringt aan op beprijzing/differentiatie om de Betuweroute maximaal te laten gebruiken en stiller materieel te stimuleren. Overleg met Duitsland om knelpunten op te lossen.

Het dwingen via de Betuweroute te rijden, via Basisnet Spoor

Met al deze maatregelen de IJssellijn en Twentelijn ontzien.

Het spoorboekloos rijden mag geen vertraging oplopen.

CU, woordvoerder Arie Slob

Steunt PHS.

De Deventer Spoorboog mag niet boven de markt blijven hangen en de varianten rondom Deventer zijn niet akkoord. Tot 2020 over de IJssellijn en de Twentekanaallijn, met als bijkomstig gevolg, dat er meer reizigersvervoer mogelijk zal worden op dit laatste traject vanwege verdubbeling en elektrificeren. Goederentreinen mogen niet in de nacht rijden. Een norm voor dichtligtijden, zodat duidelijk wordt waar spoorwegovergangen ongelijkvloers moeten worden.

De Betuweroute moet meer gebruikt worden "immer gerade aus".

De Noordtak actualiseren en onderzoek hiernaar in MIRT.

VVD, woordvoerder Charlie Aptroot

Steunt PHS, mits er rekening wordt gehouden met het woon- en leefmilieu, zie het nieuwe regeerakkoord. Het gereserveerde geld om het goederenvervoer op bestaand spoor in te passen is te laag.

De aantasting van het leefmilieu is onaanvaardbaar en de herroutering over de IJssellijn en Twentelijn moet van tafel. Het goederenvervoer moet over de Betuweroute en er moet een Noordtak komen naar Duitsland (zo nodig in Duitsland met Nederlandse investeringen) en een tak naar België (Rotterdam-België), zodat in Nederland niet meer over bestaand spoor door woonkernen hoeft te worden gereden. Het nieuwe kabinet maakt jaarlijks 500 miljoen vrij voor investeringen in spoor en wegen. Nu pas op de plaats en het is aan de volgende minister dit uit te werken. Voor 1 februari 2011 moet er een voorstel liggen voor normen voor geluid en trillingen.

D66, woordvoerder Wouter Koolmees

Wel voor PHS, maar geen voorstander van de gekozen oplossing voor het goederenvervoer. Het is geen robuuste en duurzame oplossing. Ook is de financiële onderbouwing van het plan niet realistisch, de ambities passen niet bij het budget.

Er moet een Milieu Effect Rapportage (MER) komen voor de alternatieven en een maximale benutting van de Betuweroute

Een onderzoek naar de langere termijnoplossing voor een doordacht en duurzaam alternatief na 2020 is noodzakelijk. D66 concludeert dat er geen draagvlak is voor de gekozen oplossing en betreurt de maatschappelijke onrust, die is ontstaan.

#### SP, woordvoerder Farshad Bashir

De SP vindt het schandelijk dat het vervoer over de IJssellijn en Twentelijn moet rijden. Er is veel overlast en er zijn weinig kansen. Wil de Betuweroute verplicht laten stellen met wetgeving. De SP gaat een motie indienen om het goederenvervoer eruit te halen om snel duidelijkheid te geven. Het mag niet over spoor, maar moet via de binnenvaart. Waarom mag de verlader kiezen? Men wil hier sturing op richting de binnenvaart vanwege de veilige, schone, goedkope en minder overlastgevende manier van vervoeren.

#### CDA, woordvoerder Sander de Rouwe

Leefbaarheid en veiligheid staat voorop. Veel onrust in het Oosten van het land. Het goederenvervoer mag niet onbepaald over de IJssellijn en Twentelijn rijden, wanneer dit niet nodig is. De Betuweroute moet geoptimaliseerd worden door overleg met Duitsland en zo nodig investeren in Duitsland bij het knelpunt Oberhausen. In Overijssel en Gelderland mag er niet in de nacht gereden worden, dan is er ruimte op de trajecten van spoorboekloos rijden.

Alle alternatieven moeten bekeken worden. Ook de alternatieven buiten PHS, zoals de Noordtak worden hierbij niet uitgesloten. Goed berekenen van het plan, omdat goede inpassing voor de leefbaarheid zorgt voor hogere kosten. Goed overleg plegen met de regio, conform Elverding.

#### PVV, woordvoerder James Sharpe

Economisch/ businesswise gezien kent het plan PHS een naïeve invulling. Zo kan en mag het plan niet uitgevoerd worden. Eerst betere onderbouwing van de haalbaarheid van de aannames in dit plan. De PVV wil niet 4.6 miljard uitgeven, wanneer er geen duidelijke marktbehoefte is. Verder moeten alle kosten (inclusief Noordtak) en dus ook de werkelijke maatschappelijke kosten goed in kaart gebracht worden, voordat dit plan uitgevoerd mag worden.

Ook zou ERMTS ingevoerd moeten worden, om dure en maatschappelijk onverantwoorde infrastructurele maatregelen in PHS te voorkomen. Dit invoeren zou volgens deskundigen al mogelijk moeten zijn. De kosten die hiermee bespaard worden, kunnen dan anders ingezet worden, bijvoorbeeld voor geluidwerende maatregelen.

De PVV wil de zorgen in het Oosten zo snel mogelijk wegnemen. Verder is de Twentekanaallijn het beste alternatief voor de Deventer Spoorboog, maar eerst alles op een rijtje. Ook moet er gekeken worden of de binnenvaart een goede optie is.

#### Groen Links, woordvoerder Ineke van Gent

Grote ophef in het Oosten, vanwege de aantasting van de leefbaarheid. Deventer Spoorboog mag niet doorgaan, evenals de alternatieven. Ruimte bieden op bestaand spoor voor het goederenvervoer mag niet. Er rijden meer treinen over bestaand spoor dan over de Betuweroute als dit doorgaat. Waarom de goederenvervoerders faciliteren het spoor via Oldenzaal te gebruiken vanwege reistijdverkorting? De Betuweroute is hiervoor aangelegd en zou meer treinen aankunnen dan de nu genoemde 160 treinen per dag per richting (bij aanvang was de beloofde capaciteit 480 treinen). Warnemunde is niet bindend, maar een wederzijdse intentieverklaring. Er moeten afspraken met Duitsland komen om de Betuweroute maximaal te gebruiken, want overlast langs de IJssellijn en Twentelijn is niet nodig.

#### SGP, woordvoerder Elbert Dijkgraaf

De SGP twijfelt over de stelling, dat meer capaciteit meer groei van personenvervoer

oplevert. Er moeten eerst meer serieuze proeven met spoorboekloos rijden komen, voor dit uit te voeren. Wat betreft het goederenvervoer is water favoriet en dit moet optimaal benut worden. Wat spoor betreft, "je kunt er overdag niet van eten en 's nachts niet van slapen". Alle vervoer naar Duitsland moet over de Betuweroute en binnen Duitsland maar richting kiezen, niet in Nederland. Wat er dan nog overblijft aan goederenvervoer moet opgelost worden via binnenvaart. Het totaal aan spoorgoederenvervoer is een klein percentage op het totaal aan goederenvervoer. Het spoorvervoervolume moet beperkt worden via slimme sturing. Waarom zou alle vraag naar spoorvervoer geacommodeerd moeten worden?