

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
Mevrouw C. van Schaik
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE



| | | | |
|--|---------------------|---------------|------------------|
| uw brief van | uw kenmerk | ons kenmerk | datum verzending |
| 21 december 2011 | IEM/BSK-2011/171598 | 12UIT01373 | |
| contactpersoon | doorkiesnummer | e-mail | |
| J. Wissink | 074-2658623 | info@borne.nl | |
| onderwerp | bijlagen | | |
| Zienswijze op ontwerp notitie R&D Goederenrouting Oost Nederland | 1 | | |

Geachte mevrouw van Schaik,

Wij maken gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze in te dienen op de ontwerp notitie Reikwijdte en Detailniveau (R&D) met betrekking tot de milieueffectrapportage (MER) Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Goederenrouting Oost Nederland.

Allereerst willen wij u complimenteren met de duidelijkheid van de conceptnotitie. Alle uit te voeren onderzoeken zijn nodig om een goede afweging te kunnen maken om zo het meest milieuvriendelijke alternatief voor het goederentransport naar en door Oost Nederland te kunnen kiezen.

Naast het MER-onderzoek waarover de Notitie R&D gaat, worden in de Planuitwerkingsfase van PHS voor de Goederenrouting Oost Nederland nog andere onderzoeken verricht. Een goede samenhang is daarbij erg belangrijk om uiteindelijk een goede afweging voor het meest milieuvriendelijke alternatief te kunnen maken. Bij het beslismoment moeten alle onderzoeken tot in detail uitgevoerd zijn en moeten deze naadloos op elkaar aansluiten en elkaar versterken.

Op basis van alle onderzoeken zal, medio 2012, de Minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) een bestuurlijk-politiek besluit nemen. Alhoewel dit geen formele 'trechterbeslissing' is (die kan pas genomen worden als de MER gereed is medio 2013) moeten alle onderzoeken wel antwoord geven op de moties die door de tweede kamer zijn aangenomen. Regionale bestuurders zullen door de Minister over de resultaten ingelicht worden. Is dit de uitleg van de toezegging van de Minister op 21 november 2011 om met de bestuurders van Oost Nederland nog nader te spreken? Zo niet, op welke wijze krijgt dit gesprek dan wel vorm?

Wij vragen ons sterk af of de onderzoeken, die voor dit beslismoment nodig zijn, wel voldoende diepgang hebben om een bestuurlijk-politieke vorm te krijgen. Met andere woorden: wordt alles wel tot in detail meegenomen en hoe worden de uitkomsten goed gewogen?

uw brief van
21 december 2011

uw kenmerk
IEM/BSK-2011/171598

ons kenmerk
12UIT01373

datum verzending

Naast deze MER-studie lopen er op dit moment vier andere studies, namelijk:

1. Het maximaliseren van het gebruik van de Betuweroute;
2. Onderzoek meer inzet binnenvaart;
3. De actualisatie van de NOV-studie;
4. Studie lange termijn perspectief goederenvervoer.

Ons valt op dat u er in de notitie R&D op voorhand vanuit gaat dat de groei van het Goederenvervoer door Oost Nederland op bestaand spoor afgewikkeld kan worden. Er worden namelijk vier varianten over bestaand spoor in de MER meegenomen. Waarom wordt er voor deze vier gekozen en in hoeverre is dit realistisch? Als uit de studie "lange termijn perspectief goederenvervoer" blijkt dat na 2020, 2030 of 2040 de capaciteit op het bestaande spoor niet voldoende is, moet dan een nieuwe MER worden opgesteld? Het is volgens ons belangrijk te weten dat de resultaten van de deelstudies ook consequenties kunnen hebben voor de mogelijke varianten. Wij zouden dan ook graag zien dat nu al een vijfde of zesde variant uit de NOV studie aan de MER wordt toegevoegd. Deze vallen nu niet binnen de scope van PHS maar worden wel als een duurzame oplossing gezien, ook voor de periode na 2020, 2030 of 2040.

Nul-variant MER

In de nul-variant beschrijft u de situatie dat PHS geen doorgang zal vinden. Is dit daadwerkelijk de nul-variant? U geeft in de te onderzoeken varianten namelijk aan dat u de 'voorziene ontwikkelingen' meeneemt bij het opstellen van de uitgangspunten. Het voorkeursbesluit in acht neming vinden wij het niet reëel om als uitgangspunt te nemen dat het PHS in zijn geheel geen doorgang zal vinden en dat herroutering daarom randvoorwaardelijk is. Moet de nul-variant niet zo zijn dat PHS wordt uitgevoerd volgens het voorkeursbesluit zonder de herroutering van goederenvervoer Oost Nederland. Goederen blijven dan over de bestaande route met onder andere Utrecht, Amersfoort, Apeldoorn en Deventer rijden.

Voor een heldere vergelijking zou de referentie situatie moeten zijn dat de goederenpaden die u over de IJssellijn en Twentelijn wilt laten lopen via de Betuweroute naar Duitsland gaan.

Capaciteit op het bestaande spoor voldoende voor reizigerstreinen en goederentreinen?

Ook in Oost-Nederland is het spoor belangrijk voor de reiziger. Dit is te zien aan de regionale groei op het spoor. De bereikbaarheid in Oost-Nederland is voor een groot deel afhankelijk van het openbaar vervoer. Intercity's en Sprinters rijden met hoge frequenties tussen de steden. In de notitie komt naar voren of aandacht is besteed aan de ambities voor het reizigersvervoer en of deze gerealiseerd kunnen worden bij de vier varianten. We zien onze streeklijnen dan ook graag opgenomen in het stadswestelijk vervoer zodat ze voorrang krijgen op het goederenvervoer.

Duurzame oplossing voor de toekomst

In Europa is het beleid duidelijk beschreven in de TEN-T netwerken: een spoor, exclusief voor het goederentransport, dat niet door de kernen van steden loopt. De tweede Maasvlakte zorgt voor een buitengewoon grote groei van goederentreinen. Deze groei kan nauwelijks autonoom genoemd worden. Wij vinden het dan ook niet terecht dat de groei van het goederenvervoer onder de noemer van "PHS"

uw brief van
21 december 2011

uw kenmerk
IEM/BSK-2011/171598

ons kenmerk
12UIT01373

datum verzending

komt te vallen. Uit de huidige prognoses blijkt dat de PHS geen invloed heeft op het aantal goederentreinen. De relatie met PHS betreft alleen de route, niet de hoeveelheid goederenvervoer.

Wij vragen u daarom voor oplossingen niet (alleen) naar het PHS-budget van € 4,4 miljard te kijken dat wordt geïnvesteerd in de trajecten waar het spoorboekloosrijden wordt ingevoerd. Buiten dit budget dienen voldoende financiële middelen beschikbaar te komen voor een vrijliggend goederennetwerk of voor adequate maatregelen die er niet alleen voor zorgen dat we binnen de gestelde normen blijven, maar die een duurzame, leefbare en veilige omgeving creëren en behouden. Zelfs als de geluidsbelasting binnen de wettelijke normen blijft, zijn er nadelige gevolgen voor de gezondheid van onze inwoners. Hierover zullen we hieronder nog een vraag stellen.

Te onderzoeken milieuaspecten

In de MER worden voor vier varianten verschillende milieuaspecten onderzocht. In hoeverre spelen de NOV varianten nog een rol? Ons lijkt het noodzakelijk om de resultaten uit het onderzoek naar de actualisatie van de NOV (3) mee te wegen om een goede vergelijking en een goede keuze te kunnen maken. Zijn de milieuaspecten uit de NOV gelijk aan die van de huidige MER? En als deze verschillen, hoe wordt dan een goede vergelijking gemaakt?

Geluid

Gesteld wordt dat de akoestische gevolgen van de treinen worden getoetst aan de nieuwe geluidswetgeving SWUNG. Maar welk plafond wordt er gekozen en waarop wordt dit gebaseerd? Bij de berekeningen van de huidige geluidsschermen is uitgegaan van een veel lagere prognose waarbij goederentreinen een lengte hadden van gemiddeld 24 bakken. Nu al worden goederentreinen met 30 en meer bakken geteld. Hoe wordt hiermee omgegaan? Hoe lang worden de treinen in de toekomst? Hoe wordt het toekomstige geluidsplafond gehandhaafd? Wordt dit berekend of worden er (ook) fysieke meetpunten ingericht? Worden de uitgangspunten die in de rekenmethodes worden toegepast ook fysiek gecontroleerd, bijvoorbeeld voor wat betreft het percentage 'stil materiaal', de aantallen treinen en de snelheid van de diverse treinen?

Uit de aantallen zoals opgenomen in ASWIN blijkt bijvoorbeeld dat alleen reizigerstreinen en goederentreinen worden meegenomen. Hoe worden de 'overige treinen' zoals leeg materieel, losse loks, motorpost, Jules, ultrasoon, videoschouwtreinen en overige werktreinen meegenomen?

Verder komen in onze gemeente een aantal specifieke geluidsklachten naar voren zoals:

- nadelig effect van openingen in de geluidsschermen (bij spoorwegovergangen) waardoor er een soort 'knaleffect' ontstaat wat als zeer hinderlijk wordt ervaren;
- op bepaalde plaatsen (voormalige overgangen) ontstaat een specifiek piekgeluid;
- het geluid van de spoorwegbellen: Borne heeft binnen de bebouwde kom vijf gelijkvloerse overgangen. Toename van het goederenvervoer betekent ook toename van de geluidsoverlast van de spoorwegbellen.

Worden deze specifieke geluidsaspecten in de MER meegenomen? Is er überhaupt aandacht voor dergelijke aspecten?

uw brief van
21 december 2011

uw kenmerk
IEM/BSK-2011/171598

ons kenmerk
12UIT01373

datum verzending

Belangrijk probleempunt is ons inziens ook dat er in de geluidswetgeving voor treinverkeer uitsluitend wordt uitgegaan van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau. Wij maken ons echter juist grote zorgen over de piekbelastingen van de treinen die over het spoor rijden. Uit metingen langs het spoor in Borne blijkt dat de piekbelasting van treinen met zeer grote regelmaat boven de 80 dB(A) uit komt (Lmax). Met name in de nachtperiode is het verschil met het heersende achtergrondniveau (ca. 35 dB(A)) enorm. We willen graag inzicht in de gevolgen van deze piekbelastingen, gedurende de dag, avond en nacht, op de gezondheid van de bewoners langs het spoor. Hoe wordt dit meegenomen in de MER?

Het moge duidelijk zijn, ook al kan theoretisch worden aangetoond dat het geluid binnen de wettelijke normen blijft, de geluidshinder voor de omgeving zal alleen maar toenemen. Deze hinder zal voor een verminderde leefbaarheid en meer gezondheidsproblemen zorgen. Wij dringen er bij u op aan om dit expliciet zichtbaar te maken in de MER.

Naar onze stellige overtuiging zou voor wat betreft de toepassing van geluidsnormen niet de normering voor de bestaande situaties het uitgangspunt moeten zijn maar de normering voor nieuwe situaties. Is er, gelet op de prognoses, geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidshinder?

Externe veiligheid

Het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor is naar verwachting vanaf 2012 van kracht. Doordat goederentreinen op dit moment in Deventer nog kop moeten maken, ontstaat hier een bottleneck die ervoor zorgt dat het aantal wagons met gevaarlijke stoffen dat door Deventer en over de Twentelijn mag rijden minimaal is. Wat gebeurt er als in Deventer de lange of lange boog wordt aangelegd? Is er dan geen beperking meer voor de aantallen wagons gevaarlijke stoffen? Zullen deze dan ook verhoudingsgewijs met de rest van het goederenvervoer kunnen stijgen?

Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor diverse stoffen, zoals stikstofdioxide (NOx) en zwevende deeltjes fijn stof (PM10). Wordt er ook rekening gehouden met nog fijnere deeltjes als PM2,5? Wie controleert dat de treinen die langsrijden voldoen aan milieuvriendelijke voertuigen? Zijn alle voertuigen opgenomen in het STREAM rapport, inclusief de voertuigen die steeds vaker uit de Oostbloklanden komen?

Trillingen

Naar verwachting is begin 2012 een beleidsregel met betrekking tot trillingen vastgesteld door de Minister van I&M. Uit recente trillingsonderzoeken blijkt dat deze onderzoeken extreem moeilijk uit te voeren zijn en dat toetsing aan de beleidsregel erg lastig is. Er zijn vele omgevingskenmerken die steeds weer verschillend op trillingen reageren. Hoe wordt hier in de MER mee omgegaan? Hoe wordt de omgeving in kaart gebracht? Door ProRail is aangegeven dat het erg moeilijk is om trillingen tegen te gaan. Wat wordt er gedaan als er geen maatregelen mogelijk zijn die gezien de wetgeving noodzakelijk zijn?

uw brief van
21 december 2011

uw kenmerk
IEM/BSK-2011/171598

ons kenmerk
12UIT01373

datum verzending

Barrièrewerking

Het spoor vormt in vele steden een grote barrière. In Borne zorgt deze barrière in de huidige situatie al voor de nodige overlast. Veel mensen kruisen dagelijks het spoor om naar het centrum, school, sportvoorzieningen, huizen, werk of het Rijkswegennet te gaan. In Borne zijn alleen vijf gelijkvloerse overgangen aanwezig om beide helften van het dorp met elkaar te verbinden. Er zijn geen alternatieven aanwezig zoals bijvoorbeeld tunnels.

Nu al is elke overweg vaak meer dan 15 minuten per uur gesloten. 12 Reizigerstreinen waarvan 8 stoptreinen, 4 intercity's, 1 goederentrein en enkele "overige treinen" rijden elke uur door Borne. Dit zorgt voor onveilige situaties en lange wachtrijen voor de spoorwegovergangen. Als het even te lang duurt negeren mensen het roodlicht. Ze houden de gesloten bomen omhoog of slingeren tussen de bomen door. Videobeelden bewijzen dit gedrag dat is ontstaan door de vele storingen en lange dichtligtijden van de spoorbomen. Op het moment dat er nog meer treinen over het bestaande spoor gaan rijden zal de veiligheid en bereikbaarheid sterk afnemen. Hulpdiensten staan nu al regelmatig voor de spoorbomen zonder een alternatief te hebben. Aanrijtijden staan sterk onder druk en zullen in de toekomst niet meer gehaald kunnen worden. Onze vraag is dan ook: hoe worden de dichtligtijden in de MER berekend? Wordt er rekening gehouden met alle treinen die over het spoor rijden? Naast reizigers- en goederentreinen rijden er namelijk ook veel "overige treinen" door Borne. De ligging van de spoorwegovergangen dicht bij het NS station heeft grote invloed op de dichtligtijden en de veiligheid. Mensen zien de trein en negeren het rood licht om toch nog de trein te halen. Hoe wordt omgegaan met treinen die vlak na elkaar de spoorbomen in lage snelheid passeren? Wat is de snelheid van de trein waarmee gerekend wordt? De treinen worden langer en zorgen dus voor langere dichtligtijden. Wordt hier rekening mee gehouden? En wordt er rekening gehouden met de Stop-Door regeling in Borne, waarbij de machinist regelmatig te vroeg op de 'knop' drukt waardoor de vooraanmeldtijd vaak meer dan één minuut bedraagt, zonder dat er een trein aan komt. Ook dit zorgt vaak voor onveilige situaties: mensen snappen niet waarom de spoorbomen dicht zijn terwijl er lange tijd geen trein passeert. We zien graag al deze specifieke lokale aspecten meegenomen in de berekeningen.

Robuustheid

Wij vragen ons af of in het lange termijn perspectief onderzoek (4) voldoende rekening is gehouden met verschillende scenario's, zoals het sluiten van kerncentrales (stijging kolen), de ontwikkeling van de tweede maasvlakte en de vervoersprestaties die daar zijn afgesproken en de (overige) treinen die geen reizigers of goederen vervoeren. Wordt er ook voldoende rekening gehouden met alle regionale ambities voor reizigersvervoer? Wordt er ook in Europees verband gekeken naar het TEN-T beleid, een vrijliggend goederenvervoer netwerk door heel Europa.

Bouwtijd en bouwkosten

In hoeverre wordt er rekening gehouden met de aanleg van kunstwerken die (nu nog) niet in PHS zijn opgenomen, zoals bijvoorbeeld het aanleggen van spoortunnels of verdiept spoor om de bereikbaarheid te verbeteren? Ook zouden geluidsschermen verhoogd moeten worden, wordt hier ook rekening mee gehouden?

uw brief van
21 december 2011

uw kenmerk
IEM/BSK-2011/171598

ons kenmerk
12UIT01373

datum verzending

Tot slot

Communicatie is door ons steeds als erg belangrijk aangegeven. Bij onvoldoende en onvolledige communicatie zien we de onrust en onvrede toenemen. Wij verzoeken u dan ook om bij de besluitvorming en het vervolg van de MER-procedure, en specifiek rond de publicatie van de R&D notitie, zorg te dragen voor een duidelijke en volledige informatie van alle betrokken personen.

Ook de gemeente Borne ondersteunt het statement **Toename goederentreinen via Oost-Nederland: "Nee, tenzij"** (zie bijlage), zoals dat tijdens de bestuurlijke conferentie op 21 november 2011 door de bestuurders van de provincie Overijssel, provincie Gelderland, Regio Twente, Stedendriehoek en Stadsregio Arnhem-Nijmegen is toegelicht aan de minister. Deze bijlage is derhalve een onderdeel van onze zienswijze.

Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Graag ontvangen wij een reactie op onze ingebrachte zienswijze.

Hoogachtend,

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

J.H.R. Baveld

mr. drs. R.G. Welten

uw brief van
21 december 2011

uw kenmerk
IEM/BSK-2011/171598

ons kenmerk
12UIT01373

datum verzending

Bijlage

Statement bestuurders van o.i.d. Oost Nederland over goederenroutering Oost i.h.k.v. PHS

Toename goederentreinen via Oost-Nederland: "Nee, tenzij"

In Oost-Nederland bestaat veel en goed georganiseerde weerstand onder de bevolking. De overtuiging heerst dat het een welhaast onmogelijke opgave is om de overlast op een acceptabel niveau te houden. Dit komt tot uitdrukking in legio raads- en statenmoties in de beide provincies Overijssel en Gelderland. De bestuurders van o.i.d. Oost-Nederland constateren tot nog toe dat het gebrek aan bestuurlijke afstemming met het landsdeel adequate oplossingen in de weg staat.

1. Oost-Nederland (idem) ondersteunt het primaire doel van PHS, stimuleren van personenvervoer over spoor, ook in Oost Nederland.
2. Oost-Nederland (idem) pleit voor het maximaal benutten van de binnenvaart en de Betuweroute en voor een gezamenlijke inzet van de Minister en Oost-Nederland om tot de daarvoor vereiste verbeteringen aan het spoor in Duitsland te komen.
3. Oost-Nederland (idem) vraagt de Minister nadrukkelijk het MER-onderzoek uit te breiden met een variant over water en een variant over de Betuweroute alvorens met het landsdeel tot een tracékeuze te komen.
4. Oost-Nederland (idem) verwacht van de Minister adequate mitigerende maatregelen opdat er geen negatieve effecten zullen optreden van het goederenvervoer voor de leefbaarheid, veiligheid en de bereikbaarheid van de inwoners langs de Oost-Nederlandse spoorlijnen (met name de IJssellijn en Twente(kanaal) lijn).
5. Oost-Nederland (idem) eist van de minister niet alleen tot 2020, maar ook daarna garanties voor afdoende en duurzame maatregelen en monitoring.
6. Wij roepen de Minister op om medio 2012 over de goederenroutering oost met toereikende financiering besluiten te nemen die recht doen aan de aangenomen moties en gedane toezeggingen in de Tweede Kamer.

Voor Oost-Nederland (idem) zijn reeds gemaakte afspraken op lokaal en regionaal niveau over ruimtelijke ontwikkelingen aan en rond het spoor en de capaciteit op de aan- en aftakkende spoorlijnen randvoorwaarden.