

Standpunt Actiegroep Goederenvervoer Hof van Twente (AGH) bij het Routeringsbesluit vervoer gevaarlijke stoffen op het spoor

Standpunt AGH:

Het probleem van de overschrijding van de risicoplafonds Basisnet spoor mag niet opgelost worden door ontheffing c.q. verruiming van de geldende geluidnormen (GPP's) langs de Twentekanaallijn (TKL)

Achtergronden:

1. De TKL is ongeschikt voor structureel goederenvervoer doordat:
 - a. Het een enkelspoor betreft, niet geëlektrificeerd
 - b. Het reizigersvervoer over de TKL in de toekomst alleen maar zal groeien vanwege het nieuwe beleid om meer reizigers vanuit Twente naar het Westen te leiden langs Zutphen-Arnhem i.p.v. Deventer-Amersfoort. Goederenvervoer overdag is niet mogelijk behoudens wat Ketelwagons Hengelo-Delden. (Servotreintje)
 - c. De GPP's zijn dermate laag zodat er nu al geen extra capaciteit in de nacht beschikbaar is. De geluidsruimte wordt geheel gebruikt door enkele goederentreinen/week in de nacht onder additionele voorwaarden t.a.v. de snelheid (<60km/h) en lengte.
 - d. Dat de GPP's zo laag zijn komt doordat in het pré-SWUNG tijdperk er helemaal geen structureel goederen vervoer over de TKL mogelijk was zonder de bestemming van die lijn te wijzigen. De geluidsnormen zouden dan aan die van nieuwbouw moeten voldoen zoals bv bij de Betuwelijn het geval is. De daarvoor benodigde investeringen zijn prohibitief.
2. AGH heeft ten tijde van de behandeling in de Eerste Kamer van het wetsvoorstel Basisnet er bij diverse Eerste Kamerleden op gewezen dat Basisnet en SWUNG conflicterend zijn in die zin dat de geluidsruimte op de TKL verhindert dat de KWE's zoals voorzien in Basisnet via de TKL zouden kunnen worden afgehandeld. ("De linkerhand van de Overheid weet niet wat de rechterhand doet"). Basisnet is nu een feit, maar dat dit in de praktijk, zelfs bij de toenmalige economische dip, tot overschrijdingen van de risicoplafonds leidt kan niemand verbazen. Wat wel verbazingwekkend is, is dat de politiek dit laat gebeuren en daarmee de betrokkenen (vervoerders, Pro Rail, ILT, omwonenden) met een onmogelijke situatie opzadelen.
3. De enige robuuste, duurzame oplossing is het goederenvervoer te scheiden van het reizigersvervoer zoals bij de Betuweroute ingezet is. Dat houdt in dat de koe nu eindelijk bij de hoorns gevat dient te worden en de Betuweroute gecompleteerd moet worden met nieuw te bouwen goederenlijnen inclusief de aansluitingen resp. bij Zevenaar, Oldenzaal en Venlo. De Quickscan van het Havenbedrijf Rotterdam van de daarmee gemoeide investering in een enkelspoor noordtak langs de oostgrens (N/A18) wees ook in die richting.

Bestuur mede namens de ruim 200 leden en 950 overige sympathisanten van AGH.

Hof van Twente, 12 september 2017.