

#### STANDPUNT VOORGENOMEN ROUTERINGSBESLUIT GEVAARLIJKE STOFFEN SPOOR

1. Eerder heb ik als aanwonende van het traject Twentekanaallijn (TKL) te Goor moeten reageren op voorstellen als daar waren:  
1999 Trajectnota / **MER** noord-oostelijke verbinding (conclusie: de **NOV** werd afgeblazen)  
2012 ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau **PHS-GON**  
2013 Rapportage **MER** 1<sup>e</sup> fase goederenvervoer (conclusie: de toenmalige staatssecretaris heeft bij brief van 14 juni 2014 besloten dat de Twentekanaallijn (TKL) niet - of slechts zeer incidenteel voor zover het geluidproductieplafond GPP dit nog toelaat - ingezet zal worden voor goederenvervoer, onder meer omdat deze variant de meest kostbare was. Zij heeft besloten tot 'kopmaken Deventer')
2. Dan nu een voorgenomen **Routeringsbesluit gevaarlijke stoffen spoor**.  
Met de wet **Basisnet** spoor wordt uitsluitend gekeken naar de risicoplafonds van het vervoer van gevaarlijke stoffen, terwijl met de wet **Swung** andere zaken aan de orde zijn, met name geluidproductieplafonds (GPP's). Over trillingen is nog helemaal geen wetgeving beschikbaar. Het voorgaande wekt de indruk dat de wetgever twee volledig gescheiden trajecten heeft bewandeld, zonder zich af te vragen wat de impact is van de samenhang van deze zaken.
3. Dat de staatssecretaris moet kunnen beschikken over een dwangmiddel als verplichte routing is een logisch gevolg van het structureel overschrijden van risicoplafonds, en wordt dezerzijds dan ook niet betwist. Wel valt te hopen dat DB de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegennet via het derde spoor naar Oberhausen zo snel mogelijk realiseert, en ook gevaarlijke stoffen over dat traject toelaat.
4. Uit het verslag Basisnet 2016 volgt dat er forse overschrijdingen van het aantal ketelwagenequivalenten (KWE's) zijn opgetreden op het traject Zutphen – Deventer. Deze overschrijdingen zouden kunnen verdwijnen door gebruik te maken van de TKL, van Zutphen via Lochem naar Hengelo.
5. De TKL is evenwel ongeschikt voor structureel goederenvervoer, laat staan voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, omdat
  - het traject enkel spoor is
  - niet geëlektrificeerd is
  - en het GPP hiervoor te laag is.
6. De reden dat het GPP op de TKL relatief laag is, is gelegen in het feit dat voordat de wet **Swung** van kracht werd er geen structureel goederen vervoer over de TKL mogelijk was zonder de bestemming van dat traject te wijzigen. De geluidsnormen zouden dan aan die van nieuwbouw moeten voldoen, zoals bijv. bij de Betuwelijn het geval is. De daarvoor benodigde investeringsmiddelen ontbreken.
7. Goederenvervoer overdag is door het personenvervoer niet mogelijk, behoudens enkele wagons op het deeltraject Hengelo - Delden (het zgn. Servotreintje).
8. Het GPP is dermate laag dat geen extra capaciteit in de nacht beschikbaar is. De eventuele geluidruimte wordt geheel opgebruikt door enkele goederentreinen per week in de nacht onder additionele voorwaarden t.a.v. de snelheid (maximaal 60km/h) en lengte (maximaal 6 wagons).
9. Syntus heeft de diensteregeling op zondag overdag uitgebreid van een uursdienst (totaal 2 treinen per uur) naar een halfuursdienst (totaal 4 treinen per uur). Syntus heeft op werkdagen overdag een tussentrein ingelast voor opleidingsdoeleinden. Het gevolg is wel dat de halfuursdienst met nog 2 treinen is uitgebreid, zodat er nu (overdag)

6 treinen per uur zijn.

Dit heeft natuurlijk consequenties voor de geluidproductie. Naar mijn inschatting is hiermee het GPP bereikt, of zelfs al overschreden, zodat er geen sprake kan zijn van additioneel goederenvervoer, laat staan van dat van gevaarlijke stoffen, met name van de genoemde stofcategorieën A en D4.

10. Mogelijk wordt gepreludeerd op een voorgenomen beleid om het personenvervoer van Hengelo naar het westen minder over Deventer - Amersfoort en meer over Zutphen - Arnhem te geleiden?

11. De geluidsruimte op de TKL verhindert dus dat de KWE's zoals voorzien in Basisnet via de TKL kunnen worden afgehandeld. 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, ProRail, ILT, omwonenden) met een onmogelijke situatie opzadelt.

### **Conclusies**

- a. Het probleem van de overschrijding van de risicoplafonds Basisnet spoor kan en mag niet opgelost worden door ontheffing c.q. verruiming van het vastgelegde GPP van het traject TKL.
- b. Goederenvervoer - en al helemaal niet van gevaarlijke stoffen - mag niet door dicht bewoonde dorps- en stadskernen worden geleid.
- c. De enige duurzame oplossing is het goederenvervoer te scheiden van het personenvervoer zoals bij de Betuweroute ingezet is. Dat houdt in dat Betuweroute gecompleteerd moet worden met nieuw te bouwen goederenlijnen naar Venlo respectievelijk Bentheim.
- d. De Quickscan van het Havenbedrijf Rotterdam van de daarmee gemoeide investering in een enkelspoor noordtak langs de N/A18 wees ook in die richting. Maar ook een variant langs de A1 is de moeite van het onderzoeken waard. In beide gevallen wordt aan conclusie b. voldaan.

Goor, 13 september 2017,

