



LPOGT

Tweede Kamer der Staten-Generaal
T.a.v. Informatie mevrouw drs. M.I. Hamer
Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Onderwerp: Mobiliteit spoort!

Datum: 25 mei 2021

Geachte mevrouw drs. M.I. Hamer,

Nog elke dag en nacht rijden er in Nederland treinen met gevaarlijke stoffen door dichtbevolkt gebied. Voor de omwonenden al vele jaren een bron van angst en zorg, vanwege het risico op calamiteiten. Ook zorgt het goederenvervoer op deze trajecten nog altijd voor veel overlast door trillingen en geluidshinder. Daarom vragen wij in het nieuwe regeerakkoord aandacht voor een zodanige herstructurering van het spoorwegnet dat deze problemen tot het verleden gaan behoren. We verwijzen hierbij naar de met steun van de volledige Tweede Kamer aangenomen motie Schonis, Ziengs, Amhaouch van 24-11-2020 (*zie bijlage 1*), waarin de regering gevraagd wordt om in aanvulling op het Toekomstbeeld OV 2040 ook een heldere toekomstvisie te ontwikkelen op het spoorgoederenvervoer, met aandacht voor de hierboven benoemde knelpunten. Wij zouden graag zien dat ook deze visie direct wordt vertaald in concrete plannen en investeringen.

Investeren in de mobiliteit van morgen

Om de beoogde groei van (internationaal) vervoer over het spoor mogelijk te maken, is het belangrijk om goede aansluitingen te realiseren op de internationale infrastructuur, nodig voor hogesnelheidslijnen en Europese goederencorridors. Nederland zal hiervoor op een aantal cruciale punten moeten investeren in robuuste Noord-Zuid-verbindingen, zoals aangegeven op de Ambitiekaart 2040 (*zie bijlage 2*). Dat vraagt met name om enkele toekomstvast separate spoorlijnen voor goederenvervoer, minimaal 1 km buiten de bewoonde gebieden om veiligheid en welzijn van burgers te waarborgen. Zo krijgt het goederenvervoer alle ruimte om te groeien, zonder aantasting van het leefmilieu. Ook het personenvervoer profiteert van deze beperkte investering door toename van capaciteit en mogelijkheden. Niet langer gehinderd door goederentreinen op hetzelfde traject, kunnen personentreinen frequenter rijden en de snelheden worden opgevoerd tot ca. 200 km per uur. Kostbare voorzieningen als dubbele spoorlijnen en wachtpunten zijn daarvoor dan niet meer nodig.

ProRail inbreng; Graag refereren we dan ook aan de brief van ProRail die aan u is gestuurd, deze ondersteunen wij op grote lijnen, maar missen de effecten op de leefbaarheid en veiligheid van alle spoor bewoners in ons land. Geld kan maar een maal worden uitgegeven, en missen dan ook hetgeen wij hierover beargumenteren.

Investeren in CO2- en stikstofreductie

De keuze voor veilig en toekomstbestendig goederenvervoer over het spoor sluit naadloos aan bij de klimaatambities van Nederland en bij EU GreenDeal. Vergeleken met wegtransport en luchtvaart is vervoer per spoor veruit het minst belastend voor het milieu. Aangezien scheepvaart een door de natuur beperkte bijdrage kan leveren aan de CO2-reductie, is een



LPOGT

investering in een toekomstbestendig spoorwagennet dan ook van eminent belang voor het versterken van onze infrastructuur en de logistieke spilfunctie van Nederland en daarmee voor de ontwikkeling van onze economie.

Investeren in volksgezondheid

De WHO heeft aangetoond dat er een sterke correlatie is tussen geluidsoverlast en negatieve gezondheidseffecten. Dat verband geldt zeker ook het spoorgoederenvervoer. In de toekomst zullen er dan ook strengere geluidsnormen komen, waarbij de Kamer de Environmental Noise Guidelines van de WHO als leidraad wil hanteren. Het RIVM onderzocht in 2019 reeds de mogelijkheden om het beleid in dit opzicht te verbeteren en daarmee de gezondheidseffecten en -kosten te beperken. Voor het voorkomen en reduceren van trillingsoverlast in woongebieden wordt eveneens gewerkt aan nieuwe wetgeving. Het RIVM verricht daarvoor momenteel ondersteunend onderzoek. Dit is hét moment om te anticiperen op die nieuwe wetgeving en normen en te investeren in preventie.

Bijkomende baten:

- Geen of minder uitbreiding nodig van het autosnelwegennet.
- Minder ongevallen op de weg en minder files.
- Minder hoge bouwkosten voor nieuwbouw langs het spoor.
- Betere opvangmogelijkheden en transportzekerheid bij zeer hoge of zeer lage waterstanden van de rivieren.

Samenvattend

LPOGT wil dat het Rijk samen met regio, vervoerders en bewoners een nieuwe routekaart tekent en realiseert om het spoorgoederenvervoer in Nederland toekomstbestendig te maken en woonkernen te ontlasten.

- Geen vervoer van gevaarlijke stoffen meer door dichtbevolkte gebieden.
- Benut Betuweroute beter en investeer in nieuwe routes.
- Actualiseer geluidregelgeving en investeer in geluidmaatregelen.
- Een trilling absorberende infrastructuur en aanpassing woningen.

Mede namens alle spoor bewoners in Nederland wensen wij u veel succes bij uw belangrijke werk.

Met vriendelijke groet, en graag bereid tot nadere toelichting,
Namens het Landelijk Platform Overlast Goederentreinen

Eline van den Brink, 06-54223397
Woordvoerder LPOGT

Nico van den Heuvel, 06- 51128539
Woordvoerder LPOGT

Spoorstraat 21, 4849AR Dorst
Info@lpogt.nl
www.lpogt.nl



LPOGT

Over LPOGT

LPOGT is in 2020 opgericht. Het is een samenwerkingsverband van de volgende organisaties: Koepelorganisatie vereniging RONA, bestaande uit 22 leden groepen tussen Elst – Oldenzaal; Actiegroep Goederenvervoer Hof van Twente; Deventer Spoor; St. Veiliger Zaltbommel; SamenVoorVught; GoederentreinenNee: groepen uit West Betuwe, Maasdriel, Zaltbommel, Den Bosch, Vught, Breda, Haaren en Boxtel; Werkgroep Spoorweglawaaï Piet Heinkade A'dam; Bewoners spoor Houten; Tricht Trilvrij; OisterwijkTrilt; DorstTrilt; RijenTrilt; Trillingen Spoor Rosmalen; NoRail Hengelo; Bewoners spoor Helmond; Klankbord BasisnetSpoor Moerdijk; Bewonersgroep Kloosterpad Babberich; Spoorveiligheid Venlo



Inclusief 2 bijlagen