

Vereniging Alternatief Goederenspoor (VAG)
Secretariaat: Prof. van Swaaijlaan 8
4731 ET Oudenbosch
KvK: 20094529

AAN: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. hare excellentie mevrouw drs. W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

ZIENSWIJZE

Oudenbosch, 16 december 2013

Onderwerp: **Zienswijze inzake de implementatie van de Wet Basisnet aangaand het spoor traject Route Zevenbergschen Hoek – Roosendaal Oost, ter hoogte van de gemeente Halderberge, met de sporen door Oudenbosch en Bosschenhoofd.**

Geachte mevrouw Mansveld,

U bent voornemens het transport van gevaarlijke stoffen over het spoortraject Zevenbergschen Hoek – Roosendaal Oost over de spoorlijn aanzienlijk te verhogen, vanwege de vaststelling van de Wet Basisnet. Op 25 en respectievelijk 29 november 2013, heeft publicatie plaatsgevonden van de Regeling Basisnet respectievelijk Besluit externe veiligheid transportroutes, Regeling Basisnet.

Wij, de VAG (Vereniging Alternatief Goederenspoor) uit de gemeente Halderberge maken hierbij onze bedenkingen, mede namens de bewoners van de gemeente Halderberge, kenbaar tegen de inwerkingtreding van de Wet Basisnet, Besluit externe veiligheid transportroutes, Regeling Basisnet. Door de kernen Oudenbosch en Bosschenhoofd lopen de spoorlijnen waarop uitvoering van deze wet betrekking op heeft.

Alvorens hier verder op in te gaan willen wij onze verontrusting uitspreken over het feit, dat de uitvoeringsregelingen bij de wet vrijwel geruisloos ingevoerd konden worden. De uitvoeringsregelingen, waarmee de gevolgen van de Wet Basisnet voor ons als belanghebbende bewoners langs het spoor, pas echt inzichtelijk werden kwamen als een complete verrassing. Dit heeft tot gevolg dat het vertrouwen in de wetgever in deze zeer ernstig beschadigd is, met als resultaat deze bedenkingen tegen de uitvoering van de wet en bijbehorende uitvoeringsregelingen.

Allereerst een reactie op de bestuurlijke beginselen.

Rechtszekerheid:

De rechtszekerheid wordt geschonden omdat u verzuimt heeft de belanghebbenden, omwonenden van het spoortraject waarop de uitbreiding van vervoer gevaarlijke stoffen betrekking heeft, gelegenheid te bieden in het voorbereidende fase inspraak te hebben op de voorgenomen plannen.

Vertrouwen:

Wij mogen er op vertrouwen dat de overheid, waaronder ook het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de belangen van haar burgers wenst te eerbiedigen en te respecteren in een situatie waarbij de veiligheid, woonomgeving en gezondheid van deze burgers kunnen worden aangetast en het milieu ondergeschikt en aangetast wordt. Deze wet geeft daar alle aanleiding toe.

Motivering:

Ten aanzien van het motiveringsbeginsel merken wij op dat de motivering van uw besluit zonder dat er sprake is geweest van (een vorm van) inspraak door belanghebbenden onjuist is. Op oneigenlijke gronden, beweringen en aannames heeft u een wet voorgelegd aan beide Kamers der Staten Generaal.

Zorgvuldigheid:

Uw handelswijze is bovendien in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, omdat u de afgelopen jaren geen enkel overleg met ons heeft gevoerd nog inspraak heeft gegeven. Wij hebben onvoldoende tijd gekregen ons voor te bereiden op de ten uitvoer brengen van deze wet.

De actuele situatie

De keuze om van het traject één van de belangrijkste en drukste spoorvervoerders te maken, volgt uit risicoberekeningen op nationaal niveau. Deze risicoberekeningen tonen aan dat de Wet Basisnet vooral veiligheidswinst op nationaal niveau en een aantal regio's opleveren. De veiligheidswinst op het traject naar het oosten van het land veroorzaakt ernstige veiligheidsrisico's voor de omwonenden die aan het traject Moerdijk - Roosendaal wonen. Wij vragen ons af of voldoende is gekeken naar de impact op regionaal en lokaal niveau en dan met name ten aanzien van het traject waarlangs wij wonen. Wij plaatsen hier dan ook de nodige vraagtekens bij te plaatsen omdat:

- De lijn is oud en relatief slecht onderhouden.
- Bij de aanleg van deze route in het verre verleden is niet het uitgangspunt geweest om hier een drukke en zwaarbelaste route van te maken.
- Door zeer beperkte ruimte langs het spoor is op diverse plaatsen geen ruimte voor adequate veiligheidsmaatregelen.
- Willens en wetens wordt een locatie waar al veel risico's spelen nog risicovoller gemaakt.
- De lijn gaat dwars door oude bestaande kernen, waar door trillingen grote kans op aanzienlijke schade aan gebouwen ontstaat.
- De lijn gaat dwars door oude bestaande kernen, waardoor er toename is van geluidshinder en een grote kans ontstaat op aanzienlijke gehoorschade en de nachtrust regelmatig wordt gestort.
- Als gevolg van het rangeren (de kop-staart bewegingen) vinden er nu, en gaan er in de toekomst, veel meer bewegingen plaats vinden dan voor het transport van Noord naar Zuid noodzakelijk zijn. Voor het laten wisselen van rijrichting worden onnodige risico's genomen waardoor twee maal de woonkernen worden belast.

Voortraject / Onderzoek

Er lijkt doelbewust een afwijkende procedure te zijn gevolgd om invloed van gedupeerden tot een minimum te beperken, waardoor er vraagtekens zijn ten aanzien van behoorlijke beginselen van behoorlijk bestuur. Er lijkt sprake van willekeur, gebrek aan transparantie en ongelijkheid.

Tot aan de behandeling en vaststelling in de Tweede en Eerste Kamer zijn de direct omwonenden en belanghebbenden niet of nauwelijks geïnformeerd. Hierdoor is aan gedupeerden het recht ontnomen inhoudelijk te reageren op de wet.

Er is een afwijkende procedure gevolgd, van bijvoorbeeld MIRT-projecten (van hetzelfde ministerie, voor spoorwegen) waarbij onder andere geluid en trillingen veel serieuzer worden onderzocht.

Vraagtekens kunnen gezet worden bij het gegeven dat er voor nieuwe spoortrajecten meer wordt onderzocht aangaande mogelijke gevolgen dan in het geval waarbij men verouderde trajecten tot het uiterste gaat benutten (een veelvoud van de historische belasting).

Het gehanteerde rekenmodel RBMII en de uitkomsten van de berekeningen zijn meerdere malen aangepast, op basis van zogenaamde nieuwe inzichten. Dit wekt op zijn minst de indruk dat naar een resultaat is toegerekend.

Het is ons niet duidelijk wat de uitgangspunten zijn die resulteren in de genoemde 18m¹ grens, maar als voorbeelden voor veiligheidsmaatregelen worden een aantal maatregelen genoemd die niet kunnen worden afgedwongen. Op het gehele traject worden verschillende afmetingen gehanteerd voor de gevarezone. Zelfs bewoning aan de Vaartweg te Oudenbosch, op ongeveer twaalf (12) meter vanaf het spoor wordt niet aangemerkt als zijnde woningen in de gevarezone. Deze woningen liggen dicht bij de spoorovergang aan de Molenstraat - Vaartweg te Oudenbosch en vlak bij de wissel naar het derde (rangeer)spoor.

Ondanks dat er grote economische belangen mee gemoeid zijn en dat er op andere locaties grote voordelen worden behaald, is er geen ruimte opgenomen voor schadecompensatie voor gedupeerden. Feitelijk maakt u van dit spoortraject een "**BETUWELIJN II**" zonder daar minimaal dezelfde normen voor veiligheid, risico, trillingen en geluid te hanteren die van toepassing waren bij de ontwikkeling en aanleg van de Betuwelijn.

Er lijkt geen onderzoek te zijn gedaan voor serieuze en meer duurzame alternatieven voor dit deel van de spoorlijn. Een apart goederenspoor vanuit West Brabant naar Rotterdam, een rechte verbinding zonder wissels en aftakkingen zou alle problemen in onze kernen oplossen. Een dergelijk spoor legt u aan voor minimaal een periode van honderd (100) jaar. Gedurende die periode kan de investering ruimschoots terugverdiend worden. Deze garantie had u niet voor de Betuwelijn maar desondanks heeft u die wel aan laten leggen. Onze regio wordt dan ook op een andere wijze behandeld, feitelijk een behandeling als tweederangs regio.

Er is alleen ruimte voor compensatie voor (bestaande) woningen met de gevel van het hoofdgebouw binnen 18m¹, deze compensatie is dan 100% (opkopen). De wijze waarop rammelt.

Echter iemand die op 18,1 m¹ woont of een aanbouw (en dat kan ook een slaapkamer zijn) binnen de 18 m¹ aan zijn woning heeft, komt niet of nauwelijks voor schadecompensatie in aanmerking. Een beleidslijn die dat moet uitwijzen is (nog) niet bekend.

Niet aangetoond is dat alle veiligheidsmaatregelen, die met de Wet Basisnet worden afgedwongen en waarmee is gerekend, ook echt werken. Er zijn recent een aantal voorbeelden te noemen waarbij de veiligheidsmaatregelen op zich niet goed gefunctioneerd hebben.

Bij de bouw van nieuwe woningen aan het spoor (binnen het PAG van 30 m) kunnen brandwerende voorzieningen worden getroffen. De huidige bebouwing is hiervan niet voorzien. Wij vragen ons af waarom bewoners van een bestaande woning minder bescherming behoeven te genieten.

In de uitvoeringsregelingen doet u voorkomen dat bestaand woonrecht prevaleert en dat bestaande rechten nauwelijks worden aangetast. Echter er is onvoldoende rekening gehouden met bestaande uitbreiding- en bouwmogelijkheden op percelen, welke niet direct na inwer-

kingtreding van de Wet verdwijnen, maar na actualisatie van de bestemmingsplannen binnen enkele jaren. Wij worden dus gedupeerd tengevolge van uw rijksbeleid.

Gevolgen

Er is voor een dusdanig ingrijpende wet met een veel te beperkte blik naar de materie gekeken, dat wil zeggen: de focus heeft alleen gelegen op het niet overschrijden van het landelijke 'risicoplaafond' met zoveel mogelijk groeiruimte voor het aantal vervoersbewegingen. Daarbij lijkt de bereidheid en de financiële ruimte om ontstane schade door deze beslissing te compenseren nihil.

De impact van deze wet is veel groter dan alleen de risico's van een treinongeluk. Voor de kernen Oudenbosch en Bosschenhoofd betekent dit in ieder geval:

- Meer geluidsoverlast, door treinbewegingen maar ook door geluid van de slagbomen.
- Meer trillingen. De norm hiervan wordt overschreden.
- Slechtere bereikbaarheid voor auto vervoer en belemmering OV.
- Meer file vorming ten tijde van de spits voor de slagbomen.
- Forse toename afsluiting spoorweg overgangen.
- Beperking van bouwmogelijkheden voor bestaande woningen.
- Een stapeling van risicodossiers voor de gemeente. Moerdijk is nu al de 4^e meest risicovolle gemeente van Nederland. Oudenbosch en Bosschenhoofd, als kernen van Halderberge, kunnen daaraan worden toegevoegd..
- Veel meer onderhoud aan het huidige spoor, met extra fijnstof belasting. Het huidige spoor ligt er slecht bij en is onderhoudsgevoelig.
- Alle investeringen in veiligheid zorgen voor meer ruimte op het spoor. Deze zullen niet leiden tot een hogere veiligheid op dit traject maar wel voor meer treinen.
- Het tot aan het risicoplaafond treinen laten rijden over dit spoor betekent nog veel meer treinen dan in de aannames wordt voorgerekend.
- Voor bewoners direct langs het spoor en in de directe woon- en leefomgeving wordt de leefbaarheid en bruikbaarheid van de woningen ernstig beperkt.
- Tuinen direct tegen de spoorbielzen worden praktisch ongeschikt om in te verblijven.
- Ramen kunnen niet meer opengezet worden in verband met de geluidsoverlast.
- Verkoopwaardes woningen dalen.
- De geluidsoverlast, trillingen en fijnstof discussie zorgen voor een serieuze toename van de gezondheidsrisico's.

Zijn er alternatieve oplossingen?

Alternatieve oplossingen zijn mogelijk maar alternatieven zijn door u niet onderzocht, althans niet gepubliceerd of besproken met belanghebbenden. Naar de redenen kan men slechts gissen, al zal de financiële factor een aanzienlijk aandeel hierin hebben.

Voor de belanghebbenden is dit absoluut onacceptabel, niet alleen voor ons als individu maar om reden van het grote belang dat deze lijn voor Nederland heeft. Een onveilige, onstabiele lijn kan niet in het algemene Nederlandse belang zijn.

Verzoek

Aangezien de huidige spoorlijnen door de gemeente Halderberge volgens onze waarneming niet voldoen aan de normen met betrekking tot criteria van veiligheid, leefbaarheid en gezondheid dringen wij er bij u op aan voornoemde wet niet in werking te stellen..

Wij dringen er bij u op aan alternatieven te onderzoeken voor deze bestaande spoorlijn zodat u een gezonde en veilige leefomgeving kunt garanderen voor de aanwonende en belanghebbenden.

Wij dringen er bij u op aan invoering van de Wet Basisnet Spoor af te zien omdat deze plannen tot verhoging van de belasting met zwaar en gevaarlijk goederentransport van het traject Zevenbergschen Hoek – Roosendaal Oost ter hoogte van de gemeente Halderberge, de kernen Oudenbosch en Bosschenhoofd.

Wij verzoeken u serieus te zoeken naar alternatieven, zoals de RoBel-lijn, VEZA-boog en andere omleidingroutes die in het verleden al eens onderzocht en aanbevolen zijn. Dit is bekend bij uw ministerie.

Tevens verzoeken wij u serieus te kijken naar de financiële gevolgen voor de omwonenden aan het spoor van het voorliggende traject en hiernaar een serieus onderzoek te starten.

Wij willen gebruik maken van de wettelijke mogelijkheid om gehoord te worden alvorens u reageert op onze zienswijze en een besluit op ons ingediende bezwaarschrift neemt.

Namens de leden van VAG

Hoogachtend,

R.A.J. Driessen, secretaris VAG
Prof. van Swaaijlaan 8
4731 ET Oudenbosch

Afschrift via de E-mail aan:
Burgemeester en wethouders Halderberge
Gemeenteraad Halderberge