

Onderzoek Sharon Dijksma naar gif-treinen valt verkeerd bij spoorlobby

De Vereniging Alternatief Goederenspoor West Brabant (VAG) verwacht van StaatsSecretaris Sharon Dijksma dat ze haar rug recht houdt en een objectief onderzoek instelt naar verplaatsing van vervoer van spoor naar binnenvaart.

Theo v. d. Zande verwoordt in BNdeStem van 22-07-2016 “Boot geen alternatief voor gif-treinen” de mening van de spoorlobby onder aanvoering van DB Schenker manager Jelle Rebbers. Hij veegt de vloer aan met het voornemen van Sharon Dijksma, om onderzoek te doen naar verplaatsing van gevaarlijke stoffen van spoor naar binnenvaart. Deze staatssecretaris is de eerste regering-vertegenwoordiger die dit wil onderzoeken en moed toont door een afwijkend standpunt in te nemen tegenover de machtige spoorlobby.

Uit het artikel blijkt dat v.d. Zande onvoldoende kennis heeft van de problemen bij de uitvoering van Wet Basisnet Spoor. Zonder nader onderzoek en toelichting vindt v.d. Zande het voornemen van staatssecretaris Sharon Dijksma helemaal niks.

1. Hij baseert zijn mening op het TNO rapport Quick Scans uit 2014.
Dit is een oppervlakkig onderzoek, waarin amper 4 spoorverladers gepolst worden naar hun interesse vervoer van spoor naar binnenvaart te verplaatsen. Omdat de overheid hieraan slechts beperkt wil meebetalen, is het antwoord van de verladers: “dat gaan we niet doen”.

Het rapport Quick Scans is niet compleet, onjuist en achterhaald.

2. Het rapport stelt dat het aantal dubbelwandige containerschepen voor gevaarlijke stoffen onvoldoende zou zijn waardoor het goedkoop transport van tankcontainers niet mogelijk is.

Dit is compleet achterhaald. Er zijn inmiddels volop dubbelwandige containerschepen.

3. Het rapport stelt dat de binnenvaart duurder is dan het spoor.

Omdat gebruik wordt gemaakt van bestaand spoor, zonder dat wordt geïnvesteerd in leefbaarheid, blijven de spoortarieven kunstmatig laag .

4. Het rapport vermeldt niet dat de binnenvaart schoner is voor het milieu .

V.d. Zande en de spoorlobby blijven hangen in “oude economie” en innoveren niet.

Het is veel makkelijker het ongemak bij de omwonenden door de strot te duwen.

Beter is toe te werken naar Modal Shift transport, waarbij een (vloeistof) container met bestemming Italië het eerste stuk per binnenvaart naar Basel vaart, daar op de trein wordt gezet en via de Gotthard spoortunnel richting Milaan rijdt.

V.d. Zande beperkt zich tot slechts tot enkele aspecten.

Geen rekening wordt gehouden met integrale veiligheid, geschiktheid van de tracés, ruimtelijke functies en economische waarde.

Bewoners betalen het gelag en worden geconfronteerd met gevaar, herrie, trillingen, doorsnijding van woonkernen, schade aan woningen en gezondheidsproblemen.

De gevolgen van de spoorlobby-strategie ondervinden bewoners aan de Duitse Rijn tussen Koblenz en Bingen. Daar raast DB Schenker dag en nacht met enorme goederentreinen langs beide zijden van de Rijn door lieflijke plaatsen als St Goar, Kaub, Lorch, Assmannshausen en Rüdesheim. De geluidshinder aan de huizen bedraagt 130 dB(A). *(NB In Nederland is boven 85dB(A) gehoorbescherming verplicht).*

Ik verwacht dat de Staatsecretaris in haar onderzoek hier terdege rekening mee houdt. Er is toch niet voor niets zoveel zorg en geld besteed aan de Betuwelijn, om vervolgens elders in het land maar wat aan te rommelen.

Mocht na een transparante afweging vervoer over spoor de enige mogelijkheid zijn, dan moet hiervoor een specifiek toegeruste dedicated spoorlijn worden aangelegd.

Richard Driessen
Secretaris VAG West Brabant

23 Augustus 2016