

DE OPLOSSING: SPOORHERRIE NIET MEER SUBSIDIËREN

Bijna iedere dag en nacht worden vele honderden Zeeuwen blootgesteld aan hevige herrie en trillingen veroorzaakt door het goederenvervoer over het Zeeuwse spoor. Als ze daarover klagen krijgen ze te horen dat het spoor nu eenmaal overlast met zich meebrengt en dat de economie moet draaien.

Maar als het goed is voor de economie dan zouden we dat toch moeten merken, in die zin dat we er beter van zouden moeten worden. Maar wie zich verdiept in de financiën van het Zeeuwse spoor kan maar tot een conclusie komen: *we subsidiëren de overlast*. Als we daarmee ophouden vermindert de overlast, is dat goed voor het milieu en houden we geld over. En de economie kan ondertussen gewoon doordraaien.

In Goes worden op het ogenblik plannen gesmeed voor een verdiepte bak waarin de trein zou moeten rijden. Volgens gedeputeerde Harry van Waveren wordt die bak 'minder duur' dan eerst gedacht. Hij houdt het op ongeveer 40 miljoen. Nu heeft de Betuweroute ons geleerd dat we dit optimistische gekwetter met het grootst mogelijk cynisme moeten benaderen, maar laten we ons even vasthouden aan die 40 miljoen.

Dat bedrag wordt niet alleen besteed aan de spoorbak, maar ook aan een aantal werken er omheen. Die zouden zonder die spoorbak nooit worden ondernomen, maar laten we ze hier niet meetellen en uitgaan van een bedrag van 20 miljoen voor de spoorbak alleen.

De overheid mag (volgens de Raad van State) aan geluidsbeperkende maatregelen 10.000 Euro per woning per decibel geluidsreductie uitgeven. Hogere uitgaven zijn eigenlijk niet redelijk. Aan de toekomstige spoorbak staan 146 woningen. Hoeveel lawaaireductie zal de verdiepte spoorbak gemiddeld geven? 5 decibel? Dat betekent dat hij 7.5 miljoen zou mogen kosten volgens de overheidsnorm (146x5x10.000). Elders langs het spoor worden dergelijke reducties bij lange na niet gehaald en is het bedrag van 10.000 Euro normgevend. Totaal wordt over de rest van het Zeeuwse spoor iets meer dan 3 miljoen Euro aan lawaaibestrijding uitgegeven.

En het wordt nog doller. In Goes wordt volgens deze berekening per woning 136.000 Euro (20 miljoen gedeeld door 146) uitgegeven, maar wat gebeurt er met de mensen die bijvoorbeeld bij spoorwegovergangen wonen waar geen schermen geplaatst kunnen worden? Die krijgen een warm *sorry* te horen: voor U kunnen we niets doen. Zo lost de overheid dus de geluidshinder op door op de ene plek een duur prestigeproject uit te voeren en op de andere plek de burgers aan hun lot over te laten. Je zou op z'n minst verwachten dat de mensen die in de herrie moeten blijven zitten volgens het normbedrag schadeloos worden gesteld (dus 10.000 Euro ontvangen voor iedere decibel die ze boven de norm moeten verdragen).

Alle lawaaibeperkende maatregelen aan het Zeeuwse spoor kosten bij elkaar vele miljoenen. Wie betaalt dat allemaal? De bedrijven die uiteindelijk op dat spoor rijden? Neen, dat betaalt de overheid, wij allen dus. Vorig jaar werd in de Eindrapportage van de (interdepartementale) werkgroep 'Gebruiksvergoedingen goederenvervoer' geconstateerd

dat de gebruikers van het spoor maar een fractie betalen van de werkelijke kosten voor onderhoud en beheer van het spoor. Als je de aanleg van het spoor buiten beschouwing laat, maar je berekent wel het onderhoud (en genoemde geluidsmaatregelen) dan zouden transporteurs per treinkilometer een bedrag moeten betalen tussen de 2 en de 4 Euro. Tot vorig jaar werd echter 86 cent in rekening gebracht.

Dat steekt begrijpelijkerwijs al langer, maar de overheid heeft zichzelf in een spagaat gemanoeuvreed door het spoor als milieuvriendelijk te bestempelen dat gestimuleerd (gesubsidieerd) dient te worden. Genoemde werkgroep kwam tot de conclusie dat als de transporteurs een reële prijs voor het gebruik van het spoor zouden moeten betalen, dat dan 30% van hen op zoek zou gaan naar een andere oplossing, zoals de weg of de binnenvaart. Uit angst hiervoor heeft minister Peijs recent de tarieven voor de Betuweroute extra verlaagd. Het zou nu ongeveer op 70 cent per treinkilometer uitkomen. In Duitsland zijn de tarieven overigens veel hoger.

Het Christendemocratische Europarlementslid Ari Vatanen voert campagne tegen wat hij noemt de 'Europese treinmanie'. Die kost ons alleen maar geld zo vindt hij. Het gros van alle transport vindt nu al plaats over de weg, simpelweg omdat de meeste mensen de auto de meest flexibele manier van vervoer vinden zowel voor passagiers als voor goederen. Verhoudingsgewijs wordt er van het spoor maar weinig gebruik gemaakt, en alleen als de overheid het spoor tegen dumprijzen aanbiedt zijn transporteurs dus bereid er gebruik van te maken. Als de overheid reële prijzen zou rekenen voor het gebruik van het spoor zou een heleboel overlast tot het verleden behoren.

Dat zou dus goed zijn voor het milieu. Menigeen verkeert nog in de overtuiging dat vervoer per spoor milieuvriendelijk is, maar deskundigen die dat standpunt verdedigen zijn er niet veel meer. In de afgelopen decennia zijn (vracht-) auto's *dramatisch* veel schoner geworden, terwijl op het gebied van de treinen de ontwikkelingen maar mondjesmaat zijn gegaan. De huidige herrie en trillingsoverlast van het spoor geven al aan dat het hier om een verouderde technologie gaat. Maar de stroperigheid van de Europese Unie staat er garant voor dat deze verouderde technologie nog jaren zal worden gebruikt. Dus: laat die vervoerders betalen, dan weten de mensen die 's nachts nu wakker geschud worden: we worden hier in ieder geval een stukje rijker van.

Theo Richel
Secretaris Belangenvereniging Aanwonenden Spoorlijn