

**Aan:**

Gemeenteraad Zwolle (p/a Griffie)

**Kopie:**

KBG Spoorzone (p/a projectsecretariaat)

**Van:**

R.K. Hack

David Spanjarstraat 40

8017 DE Zwolle

[r.k.hack@hccnet.nl](mailto:r.k.hack@hccnet.nl)

Datum: 4 januari 2013

Betreft: Raadsplein dd. 7 januari 2012

Ontwikkeling Spoorzone

**Locatiekeuze 'Spoorse Voorzieningen'**

Geachte leden van de Raad,

In de Rapportage van het College aan u over de Spoorzone verzoekt ProRail u om "per december 2012" (dus met terugwerkende kracht) een besluit te nemen over de voorkeurslocatie van de 'Spoorse voorzieningen'. (Rapportage, Bijlage 2, pagina 3. Bijlage 3 geeft de onderbouwing)

Daarbij lijkt u aanvankelijk nog de keus te hebben tussen 'RGS' (het terrein tussen het Engelse Werk en het Buurtschap IJsselzone) en 'Hessenpoort' (een terrein bij het buurtschap Herfte).

Maar omdat ProRail de locatie 'Hessenpoort' om reden van doorlooptijd en kosten als "geen haalbare locatie" verwerpt, kunt u feitelijk alleen nog maar kiezen uit 'RGS'. (Bijlage 2, pagina 27, punt 4 en punt 7)

En laat 'RGS' nou nét de locatie zijn die ProRail tot aan de kosten-batenanalyse feitelijk als onhaalbaar beschouwt. (Bijlage 2, pagina 10 t/m 25)

Ter overweging:

Er zijn voor u als Raad goede redenen om voorlopig maar eens even **helemaal geen beslissing** over die voorkeurslocatie te nemen:

1. U laat ProRail zien dat wij in Zwolle niet gediend zijn van dit soort 'voldongen feiten – mes op de keel'-praktijken.
2. U geeft ProRail de gelegenheid om u de informatie te verschaffen die u als Raad nodig heeft om u een oordeel te vormen over de consequenties van de plannen van ProRail voor de inwoners van Zwolle. Die consequenties zouden wel eens in het nadeel van de Spoorse Voorzieningen kunnen uitvallen.
3. U houdt wisselgeld om met ProRail tot overeenstemming te komen over de 'no regret'-oplossing voor de aanlanding van de verbrede voetgangerstunnel op het station. (Rapportage, Beslisnota No-Regret, pagina 1, punt 1. Zie ook mijn brief aan u dd. 4 januari 2013 over gebrek aan voortgang in het Spoorzoneproject.)
4. ProRail presenteert de door u te nemen beslissing als de keuze voor een 'voorkeurslocatie'. (Bijlage 2, pagina 2).  
U weet waarschijnlijk nog beter dan ik dat de andere partij (in dit geval ProRail) u altijd aan "úw keuze" zal houden zolang het hem goed uitkomt, maar van "zijn eigen vóórkeur" af zal stappen als hem dat beter uitkomt.

Daarom:

**Ófwel een definitieve beslissing van de Raad op basis van complete informatie, ófwel helemaal geen beslissing.**

Waarbij de 'nuloptie' (géén Spoorse Voorzieningen) ook een optie is.

5. Als u verwacht dat de bestuurlijke rugge(n)graten in Zwolle niet sterk genoeg zijn voor een zakelijke opstelling richting ProRail respectievelijk Den Haag, dan kunt altijd nog een voorkeur uitspreken voor 'Hessenpoort'.  
Niet omdat u de belangen van de inwoners van Herfte niet serieus neemt.  
Wel omdat door de onwenselijkheid van de locatie 'Hessenpoort' voor ProRail zelf, de houding van ProRail richting gemeente Zwolle dan een stuk zakelijker zal worden.

Toelichting:

1/

ProRail motiveert noodzaak en urgentie van uw beslissing over de voorkeurslocatie met "de dienstregeling". (Bijlage 2, pagina 11, alsmede pagina 23 en 27)

Dit argument overtuigt niet.

De 'dienstregeling' is een afgeleide van de politieke beslissing om de capaciteit van de spoorverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland te verhogen en tegelijk de reistijden te verkorten.

Die capaciteitsverhoging vereist een capaciteitsverhoging **van** het spoor (de Hanzelijn) en een capaciteitsverhoging **op** het spoor (meer treinen).

Wij rijden in Nederland al zo'n 150 jaar met treinen en ProRail weet als geen ander dat méér treinen betekent: méér service- en onderhoudscapaciteit. Daar zijn voorzieningen voor nodig: de 'Spoorse Voorzieningen'. En dus ook een locatie.

De keuze waar ProRail u nu toe dwingt, kan en moet bij ProRail al bekend zijn geweest op het moment dat 'Den Haag' het groene licht gaf voor de Hanzelijn. Dat wil zeggen zo'n 5 à 10 jaar geleden. (Het tracébesluit viel in 2003, de opdracht tot de bouw werd gegeven in 2005.)

De gang van zaken bij deze 'Spoorse Voorzieningen' is symptomatisch voor de manier waarop in Nederland infrastructurele projecten bestuurlijk worden doorgedrukt.

Bekende voorbeelden zijn de Betuwelijn en de HSL. En nu dus ook de Hanzelijn.

De 'go-nogo'-beslissing wordt genomen op basis van voorstellen waarin alle informatie over de nadelen is weggelaten als zijnde "op dit moment nog niet aan de orde".

Niemand kan er dus tegen zijn. Ik citeer het College: "Zwolle: hét OV-Knooppunt van Noord-Oost Nederland!"

Vervolgens worden voldongen feiten gecreëerd in de vorm van veel staal en gewapend beton.

In dit geval de Hanzelijn met alles erop en eraan.

Nadat Hare Majesteit de boel feestelijk geopend heeft worden met een salamitactiek de resterende 'ongemakken' alsnog bij de burgers door de strot geduwd onder de mantra "Jammer maar helaas, maar het kan niet anders."

Zo ook de Spoorse Voorzieningen.

2/

ProRail beschrijft in de Bijlagen 2 en 3 de haalbaarheid van de twee locaties en hun voor- en nadelen uitsluitend vanuit het perspectief van ProRail zelf.

Zie daartoe het schema in Bijlage 2, pagina 6.

Daarin staan 26 toetsingscriteria die volgens ProRail relevant zijn, maar alléén de acht criteria die voor ProRail zélf een verschil maken "komen in de verdere presentatie aan bod". In het schema zijn dat de 'blauwe stippen'.

De blauwe stippen laten zien wat ProRail onder haalbaarheid verstaat: "Vergunbaar = haalbaar".

Ten aanzien van de wenselijkheid (ProRail maakt geen onderscheid tussen haalbaarheid en wenselijkheid) tellen slechts de doorlooptijd tot ingebruikstelling en de investerings- en exploitatiekosten.

Dus ook hier alleen de wenselijkheid voor zover het ProRail zelf betreft. (Bijlage 2, pagina 27)

ProRail geeft niet de informatie die u als Raad nodig heeft om de voor- en nadelen voor de inwoners van Zwolle vast te kunnen stellen.

Dat zijn in elk geval de 18 criteria die niet met een blauwe stip gemerkt zijn en die ProRail verder niet meer bespreekt. (Bijlage 2, pagina 6)

Deze 18 van de in totaal 26 door ProRail als 'relevant' gepresenteerde criteria, veegt ProRail in de prullenbak en vervolgens presteert ProRail het om deze twee Bijlagen als 'beslisdocumenten' aan u voor te leggen.

Als het mij gebeurde zou ik ze per kerende post terugsturen.

U weet nog veel beter dan ik welke informatie u nodig heeft om de voor- en nadelen van de Spoorse Voorzieningen voor Zwolle te kunnen beoordelen.

Buiten de 18 niet-besproken criteria van Bijlage 2, pagina 6 noem ik hier:

- De afmetingen van de drie gebouwen (L x B x H) en de impact die deze gebouwen op de omgeving zullen hebben. (Ik heb vernomen dat het grootste van de drie gebouwen alleen al 150 meter lang zal worden.)
- De gevolgen voor de directe en indirecte werkgelegenheid in Zwolle.
- Het aantal en de aard van de verkeersbewegingen van en naar de 'Spoorse voorzieningen' (personeel, toeleveranciers, bezoekers, goederenstromen), en hun effecten op de verkeersdoorstroming in de bestaande verkeersinfrastructuur op de Campus (Windesheim en Greijdanus) resp. Hanzeland (Zuiderzeelaan).  
Voor zover ik weet heeft u uw handen al meer dan vol met de verkeersinfrastructuur op en rond de Campus/Windesheim, maar misschien wilt er nog wat problemen bij hebben?  
NB: de Spoorse Voorzieningen zullen dag en nacht in bedrijf zijn.
- Eén van de twee voorgestelde ontsluitingsroutes naar 'RGS' loopt via de Campus en Greijdanus. (Bijlage 3, pagina 59) Die route staat vrijwel loodrecht op het RGS-terrein. Welke aanvullende verkeersinfrastructuur is er buiten het RGS-terrein, dus bij Greijdanus, nodig om het verkeer op het RGS-terrein te krijgen?
- Zal er voldoende parkeercapaciteit op het RGS-terrein zijn?
- De Spoorse Voorzieningen zullen leiden tot een aanzienlijke intensivering van het gebruik van RGS-terrein. Welke afbreuk gaat dat doen aan het karakter en de kwaliteit van het landelijke en recreatieve buitengebied IJsselzone?

Wij zagen het in dit project al eerder gebeuren.

Langs het RGS-terrein lagen tot voor kort de voor dit soort 'perifere spoorzones' zo karakteristieke volkstuintjes met braamheggen. Inmiddels zijn die in heel Nederland zo'n beetje opgeruimd. Alleen Zwolle had daar nog een uniek stukje cultureel erfgoed in handen. In het kader van de aan de Zwollenaren als 'tijdelijk' verkochte toegangsweg zouden die volkstuintjes 'tijdelijk' verdwijnen.

Inmiddels is de 'tijdelijke toegangsweg' definitief vervangen door een in beton gegoten (fiets) snelweg, en behoort dit unieke cultureel erfgoed definitief tot het verleden.

Net als de kwaliteit van leven van de betrokken volkstuinders.

Met dank aan "Zwolle: hét OV-knooppunt van Noord-Oost Nederland!".

- ProRail hechtte altijd sterk aan de rangeer- en opstelcapaciteit van 'RGS'.  
ProRail heeft die capaciteit onlangs verkleind door de 'tijdelijke' (daar gáán we weer!)

'Opstel- en Servicelocatie' ter hoogte van Windesheim. In de plannen van ProRail wordt die capaciteit nog verder verkleind.

Zal de volgende schijf van de salamiworst zijn dat het RGS-terrein uitgebreid gaat worden ten koste van het buitengebied IJsselzone?

Waarbij u zelf namens ProRail tegen de Zwollenaren mag zeggen:

"Helaas, we konden weer eens niet anders."

3/

In hun eerlijkheid grenzen de plannen van ProRail aan cynisme.

Bijlage 2 toont op pagina 7 negen locaties waaruit twee potentiële 'voorkeurslocaties' overblijven: 'Hessenpoort' en 'RGS'.

Aanvankelijk lijkt 'RGS' qua haalbaarheid kansloos te zijn tegen 'Hessenpoort'. (Bijlage 2, pagina 10 t/m 25)

Op de criteria 'ruimtelijke inpasbaarheid' en 'groeipotentieel' scoort 'RGS' ronduit slecht. Nagenoeg prohibitief voor RGS zijn de milieuaspecten (drinkwaterwinning) en "een Technisch Centrum is niet toegestaan." (Bijlage 2, pagina 10 (groei) en pagina 14)

Voor 'Hessenpoort' lijkt de geluidsproductie het enige echte haalbaarheidsprobleem te zijn (Bijlage 2, pagina 20), en dus "moeten maatregelen worden getroffen of kan I&M besluiten tot vaststelling van een hogere waarde voor de maximaal toelaatbare geluidsproductieplafond". (Bijlage 2, pagina 13)

'I&M' staat hier voor het 'Ministerie van Infrastructuur en Milieu' (een fusie van het vroegere Verkeer & Waterstaat en VROM).

I&M is toevallig de opdrachtgever van ProRail.

Omdat de slager hier dus zijn eigen vlees gaat keuren kan die vergunning nooit een probleem worden. Ook weer opgelost!

'Hessenpoort' kan ruimtelijk goed ingepast worden, zij het alleen via enorme infrastructuurele werken. Dat wil zeggen: héél véél staal en beton. Het kind van de rekening zijn de inwoners van Herfte. Jammer, niks aan te doen. (Bijlage 2, pagina 12)

'Hessenpoort' lijkt het dus met lengte te gaan winnen van 'RGS', totdat de doorlooptijd en de kosten ter sprake komen. (Bijlage 2, pagina 21 t/m 23)

Helaas scoort 'Hessenpoort' daar meer dan tweemaal zo slecht als 'RGS' en wordt daarom ter plekke als "onhaalbaar" afgevoerd. 'Hessenpoort' exit. (pagina 27, punt 4)

ProRail maakt vervolgens een draai van 180 graden richting 'RGS'.

Over de eerder genoemde factoren die 'RGS' onhaalbaar maken horen we niets meer, maar wel:

- "RGS lijkt geschikt te maken mits alles uit de kast wordt gehaald om de drinkwatervoorziening veilig te stellen." (pagina 27, punt 5)
- Ook voor het eerder nog "niet toegestane Technisch Centrum" gloort weer hoop: "Voorstel is om na te gaan of, onder voorwaarden, op RGS ook het realiseren van een TC mogelijk kan worden gemaakt. Een alternatieve locatie is niet eenvoudig beschikbaar." (pagina 27, punt 6)
- Het ruimteprobleem op RGS wordt platgewalst: "Vasthouden aan uitgangspunt alle activiteiten te vestigen op één locatie" (Pagina 27, punt 1)  
Dat zal niet eenvoudig worden want: "Als Hessenpoort in gebruik wordt genomen dan zal RGS niet automatisch verdwijnen als opstelterrein." (pagina 10).  
En als de keus op RGS valt: verdwijnt RGS dan wél?

Het eindadvies van ProRail is dan ook om te kiezen voor RGS. (Bijlage 2, pagina 27, punt 7)

Het enige argument van ProRail bij dit advies, dwars tegen al zijn eigen argumenten in, zijn de kosten en de doorlooptijd.

En zo wordt "Hét OV-knooppunt van Noord-Oost Nederland!" Zwolle ingerommeld.

Het zou mij verbazen als de 'tankplaat' (nu nog op Oosterhaven, Bijlage 2, pagina 5) op termijn niet ook naar RGS zal verhuizen.

Tot een nadere toelichting altijd bereid.

Met vriendelijke groet,

Radboud Hack,  
inwoner van Zwolle, en als zodanig betrokken en belanghebbend bij de Spoorzone