

**Inhoud van deze nieuwsbrief:**

- Het uitkomen van een milieueffectrapportage.
- Een verslag van het bezoek van kamerleden op 12 april.
- Overleg vast Kamercommissie Infrastructuur en Milieu

**Het uitkomen van een milieueffectrapportage.**

Op 21 mei komt de MER 1 uit. Dat is de Milieueffectrapportage van de te kiezen route tussen Zutphen en Hengelo: kop maken op het emplacement in Deventer, een "lange bocht" langs de westkant van Bathmen, een "lange lange bocht" langs de oostkant van Bathmen of de Twentekanaallijn.

U leest in deze rapportage echter geen keuze. Dus na het uitkomen van deze rapportage weet u nog steeds niet waar u aan toe bent. Gezegd is dat in oktober of november hierover een besluit wordt genomen door de Staatssecretaris. Dat besluit wordt daarna door de Kamer behandeld.

Wat u wel kunt zien in deze rapportage zijn de gevolgen die de komst van de goederentreinen heeft op de betreffende route als die route gekozen zou worden. Ook wordt aangegeven welke maatregelen genomen moeten worden om overlast op de betreffende route te voorkomen. Met nadruk op **moeten** daar men zich in principe baseert op datgene wat de wetgeving vereist.

Voor deze MER 1 heeft men onderzocht wat de gevolgen zijn van de komst van goederentreinen bij zowel 1 goederenpad per uur als bij 2 goederenpaden per uur over de IJssellijn en de Twentekanaallijn en 3 voor de Twentelijn. Inmiddels is bekend dat dit voor de IJssellijn en de Twentekanaallijn maar 1 goederenpad moet zijn en voor de Twentelijn 2 goederenpaden. De onduidelijkheid in de MER daarover wordt veroorzaakt doordat men bij de start van de MER - begin 2012 - nog niet kon weten dat in het najaar van 2012 besloten werd tot 1 goederenpad minder op elke lijn, wegens bijstellen van de vervoersprognoses.

De te onderzoeken aspecten zijn: geluid, externe veiligheid met omgevingsrisico's, lucht, trillingen, gezondheid, barrièrewerking (oversteekbaarheid van overwegen), ecologie, waterhuishouding, archeologie, bodem, landschap, natuur en cultuurhistorie, ruimtelijke effecten, energieverbruik, toekomstvastheid, gebruikswaarde, bouwtijd en kosten.

RONA zal na het verschijnen van de MER adviezen geven voor reacties op de rapportage.

Het Ministerie en ProRail geven 12 informatieavonden, om precies te zijn 10 binnen het gebied van de keuzes en 2 erbuiten. Die zijn in Arnhem en Dieren. Waar en wanneer is op dit moment nog niet bekend. Naast een presentatie van de rapportage is er ook de mogelijkheid voor individuele informatie. Een en ander zal zeker worden toegespitst op de lokale situatie. De avonden zullen plaats vinden van 23 mei tot 1 juli. RONA had bij de vorige informatierondes een eigen stand waar mensen terecht konden met vragen en problemen. RONA heeft besloten dit nu niet te doen, maar RONA-leden zullen op de avonden uiteraard wel aanwezig zijn. Plaatselijke belangengroepen kunnen, indien zij dat wensen, bij Frank van Heijst van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aangeven, dat zij wel ruimte voor een stand verlangen. De tweede MER ( Elst –Zutphen Hengelo- Oldenzaal) gaat misschien voorlopig niet door. Een besluit daarover valt ook in het najaar.

**Verslag bezoek leden van de Vaste Commissie Infrastructuur en Milieu op 12 april '13.**



Hengelo: De spoordijk als grens van je tuin.

De Kamerleden Betty de Boer (VVD), Duco Hoogland (PvdA) en Farshad Bashir (SP) bezochten vrijdag 12 april de Twentelijn, de Twentekanaallijn en de IJssellijn. D'66 liet zich vertegenwoordigen door Aart Karssen statenlid in Overijssel en fractiemedewerker Irene van den Broek. De SGP werd vertegenwoordigd door fractiemedewerker Diederik van Dijk. In een 3 uur durend bezoek werden per bus locaties in Hengelo, Borne, Zutphen en Velp bezocht. Doel was de Kamerleden in een informele besloten setting de effecten van het wonen aan een spoorlijn te laten zien, horen en voelen. Dit in het kader van het plan Goederenroutering Oost Nederland.

Geen uitgebreide demonstraties, maar kijken, luisteren en vragen stellen aan omwonenden die te maken hebben met de overlast van de treinen. Dat gebeurde in huizen van omwonenden in Hengelo aan de Drienerbeekweg. Je acht meter diepe achtertuin wordt daar begrensd door een spoordijk met een geluidswandje erop. De voorzitter van NoRail deed verslag aldaar. De verticale scheuren in het huis aan de van Galenstraat in Borne, dat 10 meter van het spoor staat, werden ook bekeken. De treinen worden langer, zwaarder en sneller en de trillingen navenant heftiger. Van het 80 jaar oude huis beweegt de laatste vijf jaar het dak, en de stenen in de dakpunt raken los en steken naar buiten. Door de dichte bebouwing van Delden en Goor werd gereden op weg naar Zutphen. Een Kamerlid verzuchtte dat die ene spoorbrug langs de Twentekanaallijn er toch niet al te solide uitzag.



Borne: Kijken naar de scheuren



Busrit: Uitleg over onderhoud.

Op de lange route langs het Twentekanaal werden o.a. kaarten overhandigd door actiegroep Hof van Twente, waarmee werd aangetoond hoe ver de effecten reiken van een zeer ernstig incident met gevaarlijke stoffen binnen de bebouwing. Uitgelegd werd, dat spoorvervoerders zo goedkoop mogelijk willen rijden en daarom gebruik maken van verouderde Oost-Europese wagons. De staat van onderhoud van spoor en treinen vermindert met alle gevolgen van dien. Op alle locaties waren ook de plaatselijke wethouders aanwezig, die de kans aangrepen om bij de politici de lokale bestuurlijke problemen rond het spoorgoederenvervoer onder de aandacht te brengen. Zoals het onaangekondigde nachtelijke Caprolactam vervoer, geen gevaarlijke stof, maar wel giftig bij huidcontact en in de bodem.

In Zutphen had men vanaf de bovenste verdieping van de Rabobank een goed uitzicht over het gehele stationscomplex. De problematiek rond het rangeren met gevaarlijke stoffen werd daar duidelijk gemaakt door een vertegenwoordiger van Milieu Defensie. Veel huizen, scholen en kantoren pal langs het emplacement. Ook de te verwachten problemen bij intensivering van het goederenvervoer bij het bedienen van de hefbruggen kwamen ter sprake. Met name bij hoogwater zullen die veel vaker en langer open staan, met het gevolg dat de treinen zich moeten opstellen op de spoordijk in de wijk De Hoven naast een basisschool of op het emplacement, tot dat de brug weer open is. Geen veilige situatie. Ook voor de aanrijdtijden van de hulpdiensten bij een calamiteit in de wijk De Hoven heeft dat nadelige gevolgen.



Zutphen, balkon Rabobank, winderig en koud

Vereniging Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA). Ingeschreven bij KvK te Enschede, nr. 40104732.

Bank: Rabobank, rekeningnummer.: 1556.82.636 t.n.v. RONA te Brummen. Email: [rona.noordtak@gmail.com](mailto:rona.noordtak@gmail.com)  
Websites [rona-info.nl](http://rona-info.nl)



Tijdens de rit naar Velp, via Brummen en Dieren, werden de problemen rond de aansluiting van de Betuweroute met Duitsland aangegeven door een gemeenteraadslid uit Emmerich. Onderwerp was de leefbaarheid aldaar, alsmede de verwachting dat het derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen niet klaar zou zijn in 2020 zoals toegezegd. Van Nederlandse zijde wordt dat stevig ontkend. De laatste spreker in de bus, de voorzitter van Stichting Spoorhinder, wees op de telkens veranderende motieven van de plannenmakers. Eerst moesten de goederentreinen door Oost-Nederland vanwege het PHS spoorboekloos rijden, daarna ging het om de kortste route en nu wordt de Tweede Maasvlakte erbij gehaald.

Velp: Nog steeds niet geluidsgeïsoleerde woningen.

De laatste spreker van Geen Noorttak Velp in Velp gaf aan dat de prognoses te hoog zijn en dat alternatieven voor het spoorgoederenvervoer onvoldoende zijn bekeken. Ook konden de Kamerleden vernemen dat de vanaf 1985 beloofde geluidsisolatie van woningen zelfs nog niet voor de helft gerealiseerd is. Ze konden met eigen ogen de aanslag van fijn stof van de bovenleidingen op de ramen bekijken. Bij de afsluiting was ook de Gelderse Gedeputeerde Conny Bieze aanwezig

Bij de afsluiting van het bezoek was ook de Gelderse Gedeputeerde Conny Bieze aanwezig

Al met al gingen de Kamerleden met veel bagage naar huis, want in de door Regio Twente aangeboden tas werden alle presentaties verzameld om later nog eens na te kunnen slaan. Ook de door de RONA voorzitter, tijdens het afscheid, aangeboden Flitsgids verdween daar in. De reacties van de politici gedurende de middag, maar ook na afloop bieden hoop op een weloverwogen besluitvoering rond Goederenherrotering Oost Nederland.

Het bezoek is ook in beeld gebracht door Persfotograaf Marcel Kistenmaker, de fotograaf die ook de foto's van het Zwartboek van RONA heeft gemaakt [info@fotogaleriekistemaker.nl](mailto:info@fotogaleriekistemaker.nl). Zwartboek te bekijken op [www.rona-info.nl](http://www.rona-info.nl)

### Overleg vast Kamercommissie Infrastructuur en Milieu

Een teleurstellend overleg voor de omwonenden van de Goederenrotering Oost-Nederland. In 2010 zijn er in de Kamer moties aangenomen om een en ander te onderzoeken (zie Nieuwsbrief 3 van augustus 2012). Die onderzoeken n.a.v. de moties stonden op de agenda. Opvallend was dat de conclusies van de onderzoeksrapporten door de Kamer klakkeloos werden aanvaard. Slechts 20% daling van de goederenprognoses op basis van vooral overleg van het Havenbedrijf, ProRail en DB-Schenker was dus volgens de Kamerleden juist. Hierbij gold ook dat er slechts maximaal 9% van het spoorgoederenvervoer naar de binnenvaart zou kunnen, omdat anders het vervoer langer zou duren en duurder zou worden, aldus de staatssecretaris. En spoorgoederenvervoer moet nu eenmaal een betere positie verkrijgen, blijkt uit de Lange Termijn Spoor Agenda, een agenda die bepalend gaat worden voor het spoorbeleid tot 2040.

Er was een kamerlid dat stelde: "Eigenlijk mis ik een hoofdstuk in de spooragenda waarin staat hoe wij de overlast gaan aanpakken. Is de staatssecretaris bereid om daar toch nog op in te gaan? Dat is immers de andere kant van de medaille en die moeten wij niet wegpoetsen, hoe mooi de ambities ook zijn" (Ongecorrigeerd verslag Kamer van 2 april 2013). Misschien was de staatssecretaris wel bereid maar vergat ze de vraag te beantwoorden. Het Kamerlid was het inmiddels ook vergeten. Helaas toont dit toch wel aan dat de interesse van Kamerleden, voor wat betreft het aspect leefbaarheid, gering lijkt te zijn.

Henk Derks  
Informatiemanager RONA  
[derks.sr@chello.nl](mailto:derks.sr@chello.nl) en [rona.noordtak@gmail.com](mailto:rona.noordtak@gmail.com) 026-4952367 en 06-23944324

Vereniging Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA). Ingeschreven bij KvK te Enschede, nr. 40104732.

Bank: Rabobank, rekeningnummer.: 1556.82.636 t.n.v. RONA te Brummen. Email: [rona.noordtak@gmail.com](mailto:rona.noordtak@gmail.com)  
Websites: [www.rona-info.nl](http://www.rona-info.nl).