

## De MER-commissie geeft MER 1 een onvoldoende.

De MER wordt gezien als “zeer ontoegankelijk en moeilijk te begrijpen”. De commissie “acht dit niet passend bij de ingrijpende aard van het voornemen en de weerstand die het voornemen in de omgeving oproept”. “Ook constateert de Commissie dat de wijze van presenteren de daadwerkelijk optredende effecten en de verschillen tussen de varianten versluiert.”



### De commissie

Een milieueffectrapportage wordt niet gedaan door de MER-commissie, maar door het ministerie van IenM. De rapportage is gebaseerd op 15 onderzoeksrapporten die elk een apart thema onderzoeken: externe veiligheid, geluid, trillingen, gezondheid, etc. Eén onderzoeksbureau maakt daarvan een totaalrapportage. IenM beoordeelt deze totaalrapportage en schrijft dan zelf de milieueffectrapportage. Als gevolg van privatisering moet de onderzoeken worden uitbesteed. Het onderzoeksbureau Goudappel-Coffeng heeft 2 onderzoeksrapporten gemaakt, het bedrijf Movares de andere 13 deelrapporten en de totaalrapportage. Dit heet marktprincipe.

De MER-commissie kijkt of de rapportage “voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit”. Wettelijke eisen liggen daaraan ten grondslag.

### De vergelijking van de varianten.

De 15 onderzoeksrapporten geven vaak duidelijke verschillen per variant, maar in het eindrapport heeft men voor- en nadelen zodanig tegenover elkaar geplaatst (gesaldeerd) dat die verschillen slechts zwak naar voren komen. Men is uitgegaan van het totaal van personen- en goederenvervoer

waardoor de nadelige effecten van meer goederentreinen in de getallen kleiner zijn. Dat geluidschermen het landschap en het leefklimaat beïnvloeden is niet zichtbaar gemaakt.

Op het gebied van externe veiligheid stelden de onderzoekers dat de genoemde aantallen ketelwagens met gevaarlijke stoffen de risicoplafonds niet overschrijden. Daardoor zijn de verschillen tussen de varianten weggewerkt. Gevaarlijke stoffen over de Twentekanaallijn betekent evenwel dat treinen daarmee niet door Deventer en Almelo rijden. Een duidelijk verschil, aldus de commissie. Wettelijk hoeft het groepsrisico (de kans dat meerdere personen overlijden als gevolg van een ongeluk) niet bekeken te worden. De commissie vindt dat dit hier wel had moeten gebeuren.

### Enkele andere tekortkomingen.

**Op het gebied van trillingen zijn knelpunten gesignaleerd. Veel maatregelen zijn “veelal niet effectief, niet uitvoerbaar of zeer kostbaar”. De kosten van de te nemen maatregelen voor trillingen zijn niet begroot, die voor geluidmaatregelen wel. Ingeschat wordt dat de kosten voor maatregelen op het gebied van trillingen vele malen hoger zullen zijn dan die voor geluid.**

Onvoldoende duidelijk is de vertaalslag van te vervoeren goederen naar het aantal treinen, net zoals de verdeling van die treinen over dag en nacht. Opvallend is dat voor MER2 aanbevelingen worden gedaan op geluidsgebied:

- aantallen mensen binnen de verschillende geluidsklassen, ook onder de 50 dB;
- het onderscheid tussen mensen met nu een hoge of een lage geluidbelasting; een klein beetje meer belasting pakt anders uit bij mensen die nu hoog of laag belast zijn;
- extra aandacht voor ernstig gehinderden vanaf 45 dB Lden, ernstig slaapverstoorden vanaf 45 dB Lnight en blootgestelden vanaf 55 dB Lnight zijn berekend;

**De GGD van Twente gaat een stapje verder. Zij stelt dat ernstige hinder aanwezig is bij meer dan 42dB en ernstige slaaphinder bij meer dan 40 dB**

## CDA-kamerlid Sander de Rouwe was op werkbezoek



Station Goor

In april kon Sander de Rouwe niet gezamenlijk met andere kamerleden op bezoek komen. Hij stond erop alsnog te komen en bezocht op 1 juli alle 3 de lijnen. In **Borne** aan de Twentelijn bezocht hij een woning met behoorlijk wat trillingsschade. Uiteraard lieten de bewoners, in aanwezigheid van burgemeester Welten en zijn ambtenaar, de de van boven naar beneden lopende scheuren zien, en vertelden over hun ervaringen met ProRail. Daarna werd **Goor** aan de Twentekanaallijn aangedaan. Bij een bewoner thuis werd Sander de Rouwe duidelijk waartoe trillingen leiden: bij het langs rijden van de zware Volvo-trein destijds schoof de complete servieskast van de muur. Een andere bewoner maakte duidelijk hoe wispelturig ProRail kan zijn in haar beleid. Op het station van Goor waren wethouder Eshuis met zijn ambtenaar, het statenlid Yvonne Nijhof van Overijssel en een aantal

ongeruste bewoners aanwezig. Aantasting van leefbaarheid en economische mogelijkheden, de grote risico's door treinen met gevaarlijke stoffen (zoals bij Wetteren in België) kwamen aan de orde, net zoals het uitdrukkelijk "Neen!" van de gemeente tegen de komst van goederentreinen. In **Zutphen de IJssellijn** bekeek hij het emplacement, waar RONA, Stichting Spoorhinder en Milieu Defensie de complexe situatie hebben toegelicht. In de wijk **De Hoven**, werden een basisschool met kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang bezocht. Dit complex ligt op 50 meter van de hoge spoordijk, vlakbij de afsplitsing van de lijn naar Apeldoorn. Waar dus de nodige wissels gepasseerd moeten worden en moet worden gewacht als de spoorbrug gesloten is vanwege scheepspassages. Dit terwijl er rond 300 kinderen leren spelen en slapen pal onderaan die spoordijk. Sander heeft het bezoek als zeer informatief ervaren, hij verzocht de bewoners hem op de hoogte te houden van nieuwe ontwikkelingen, en gaf aan het proces nauwlettend te blijven volgen.



Kinderdagverblijf de Hoven bij het spoor.  
Baby slaapt in de box rechts.

## Basisnet Spoor aangenomen door de Eerste kamer

Enkel het CDA, de Onafhankelijke Partij en de Partij van de Dieren stemden tegen. Andere partijen aanvaardden het wetsvoorstel. Maar met het aannemen van dit basisnet spoor zijn de zaken nog niet helemaal geregeld. Misschien gaf de VVD het op de juiste manier aan: het is een tussenstop op weg naar beter. Instrumenten, beoordelingskaders, berekeningen en achtergronddocumenten moeten leiden tot een nieuw document dat goede vergelijking mogelijk maakt van de diverse risicosituaties. Staatssecretaris Mansveld heeft daarover voor volgend jaar een Notitie toegezegd. Het CDA, dat van mening is dat het basisnet spoor niets toevoegt aan de veiligheid en de handhaafbaarheid van de wetgeving onvoldoende is (waar het RONA volstrekt mee eens is), was wel blij dat al die instrumenten, beoordelingskaders, etc. ook ter beschikking worden gesteld van betrokken partijen. Groen Links gaf aan daar uitdrukkelijk op toe te zien.

## Het grote scheurboek.

Niet om je te bescheuren. Ook niet iets dat lijkt op een scheurkalender. Wel een boekwerk met daarin scheuren van woningen langs de IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn. Je zou het ook een zwartboek van trillingsschade kunnen noemen, maar "Het Grote Scheurboek" geeft de inhoud natuurlijk beter weer. De stichting Spoorhinder stelt dit scheurboek samen. De foto's daarvoor kunt u zelf aandragen. Niet overdrijven met elk klein scheurtje, maar met echte duidelijke scheuren.



Overdrijven schaaft de acties, de werkelijkheid is al erg genoeg. Foto's graag mailen met. naam, adres, afstand tot het spoor en eventuele nadere gegevens.

Signalen komen binnen dat het ministerie en ProRail langzaam maar zeker anders gaan aankijken tegen het probleem van trillingsschade. In de milieueffectrapportage werd al aangegeven dat trillingen een moeilijk probleem is. Als gevolg van het bezoek van de staatssecretaris in mei, is er op 3 trillingslocaties aan de TL nader onderzoek gedaan naar de opgelopen schade. Wachten is nog op de uitslag, maar er zijn wel zaken in gang gezet, ook richting TNO voor wat betreft de normering.

Uw foto's kunnen een bijdrage leveren aan het in beeld brengen van de omvang van het probleem. Zodat de

problematiek als zodanig wel serieus zal moeten worden genomen.

U kunt uw foto's zenden aan [gsb.rona@hotmail.com](mailto:gsb.rona@hotmail.com).

## Het burgerinitiatief van de stichting spoorhinder.

Bij 40.000 handtekeningen kan de Stichting Spoorhinder de Tweede Kamer dwingen om het gehele plan van PHS en/of de Goederenrouting Oost Nederland opnieuw op de agenda te zetten. Uiteraard kan er dan weer gesproken worden met kamerleden, etc. Vraagt u ook uw burens, familie en kennissen hun handtekening te zetten op de site van de stichting [www.stichtingspoorhinder.nl](http://www.stichtingspoorhinder.nl) onder de knop Burgerinitiatief.

## Extra goederentreinen.

Langs Twentelijn en IJssellijn rijden deze maand meer goederentreinen dan gewoonlijk. RONA heeft bij ProRail navraag gedaan naar de reden daarvan. Problemen bij de aansluiting Betuweroute op het spoor te Duitsland zou de oorzaak zijn. Dus rijdt men **in juli en augustus met meer goederentreinen** over Oldenzaal bij onze oosterburens naar binnen. Op de Twentelijn zou dit zelfs tot 20 extra treinen per dag kunnen oplopen. Op de IJssellijn zouden dat er volgens de geluidwet SWUNG maar 4 per dag mogen zijn. Dat wordt overschreden. Waarschijnlijk kunnen we daarover niet klagen, want het zal wel weer gemiddeld worden over het jaar. Dus toch maar weer even de TV of geluidsinstallatie harder zetten als er een goederentrein passeert.

Voor inlichtingen of klachten, maar ook met complimenten, kunt u **24 uur per dag 7 dagen per week** bellen met ProRail Publiekscontacten op het gratis nummer **0800-7767245**

## Verdere plannen RONA.

RONA vraagt aan haar leden mandaat om nader onderzoek te kunnen doen naar de mogelijkheden voor een toekomstvaste oplossing van de problematiek van het goederen vervoer over bestaand spoor in Landsdeel Oost. Het aanleggen van een nieuwe noordelijke aftakking van de Betuweroute is een optie om het goederenvervoer veiliger en leefbaarder te kunnen afwickelen.

Ook zijn er verregaande plannen om dit najaar een speciale RONA krant uit te laten komen.

Welke verstrekt zal worden aan de Kamerleden en media, maar ook verspreid zal worden onder alle aanwonenden langs de IJssellijn, Twentekanaallijn en Twentelijn.

Als een ultieme poging om het standpunt van Landsdeel Oost over de toename van goederentreinen, en de problematiek daarvan, breed kenbaar te maken. **Immers, de staatssecretaris zal in oktober/november haar tracékeuze bekend maken.**

U snapt dat deze plannen ons budget overschrijden, wij zouden het zeer op prijs stellen als u een eenmalige bijdrage wilt leveren op ons rekeningnummer **1556.82.636** ten name van RONA in Brummen.

**Elk bedrag is welkom om zo het tij te kunnen keren!**

Henk Derks  
Informatiemanager RONA,  
[derks.sr@chello.nl](mailto:derks.sr@chello.nl) of [henkderks56@gmail.com](mailto:henkderks56@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.info@gmail.com](mailto:rona.info@gmail.com)  
Websites: [www.rona-info.nl](http://www.rona-info.nl).