

Jaarverslag 2016 expertisecommissie RONA.

Algemeen.

RONA maakt RONA-info's, A4-tjes die telkens één onderwerp bevatten, gekoppeld aan de agenda van een Algemeen Overleg. Ze zijn bestemd voor leden van de commissie Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer. Ze worden tevens verzonden naar leden van GS en PS van Overijssel en Gelderland, alsmede naar colleges van B&W en gemeenteraadsleden van gemeenten langs de IJssellijn, de Twentelijn en de Twentekanaallijn. De 15 onderwerpen die in 2016 aan bod kwamen betroffen het geluid (langzaam rijden in de nacht, het iedere keer weer uitstellen van de maatregelen om minder last te hebben van het geluid, de vernieuwingen in de geluidswetgeving, het MeerJaren Programma Geluidssanering), trillingen (3 stuks), de overschrijdingen van normen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, het tekortschieten van informatie over de inhoud van ketelwagens, 2 info's over het gebrek aan controle door de Inspectie Leefomgeving en Transport, het voortdurend het bos insturen van bewoners in Oost Nederland met niet nageleefde beloftes. Bij de lobbycommissie merkt men dat Kamerleden inderdaad vragen stellen, er aandacht voor hebben. Maar onbegrijpelijk is dan de traagheid waarmee het ministerie van I&M dan inderdaad met maatregelen komt.

Inhoudspunten van de diverse bijeenkomsten van de expertisecommissie:

Elke 2^e maandag van de maand komt de commissie bijeen. Slechts in juni is er geen vergadering geweest.

Geluidszaken

- Het MeerJaren Programma Geluidssanering. Weer vertraagd in uitvoering terwijl bij de maatregelen van het derde spoor juist aangegeven was dat het naar voren zou worden gehaald.
- De mogelijke wijzigingen in de geluidswetgeving mede onder invloed van betere Europese normen.
- De geluidsrapportages van SensorNet over 2015 en het volgen van de metingen in 2016.
- De expertise commissie bekeek Europese wetgeving. Toen bleek dat het passeergeluid van een goederentrein niet meer mag zijn dan 87 dB. Dat is bepaald lager dan wat goederentreinen nu produceren. Gebleken is dat niet elke gemeente en provincie daarvan op de hoogte waren.

Trillingen

- De serieuze problemen die zich voor doen bij omwonenden met ernstige schade aan hun woning die waarschijnlijk het gevolg is van trillingen, maar waarvoor van overheidswege nauwelijks belangstelling is. Wettelijke mogelijkheden blijken hier te beperkt te zijn. Er zijn weer Kamervragen over gesteld, maar men wacht de rapporten van het RIVM af.
- Ook is weer gevraagd om een TNO-protocol over trillingschade aan te passen. Ook Kamerleden vragen dat. En weer beloofd het ministerie. Maar nog niets in deze vernomen.

Gevaarlijke stoffen

- Uiteraard de overschrijdingen besproken in ketelwagenequivalenten. Dat zijn ketelwagens en kleine ketels die voor de helft meetellen. RONA hield een en ander bij en gebleken is dat in de loop van het jaar het aantal ketelwagens met brandbare gassen zeer sterk is toegenomen. Bij de Twentelijn is het heel erg fors, bij de IJssellijn bleef het binnen de normen. Over de Twentekanaallijn rijden er maar heel weinig.
- Gebleken is dat die overschrijdingen niet doorslaggevend zijn. Die ketelwagenequivalenten dienen gebruikt te worden om de risicogrenzen te berekenen. Dat moeten ambtenaren in een gemeente doen. De vraag is of gemeentes dit aan kunnen. Daar is het RONA in 2017 fors mee bezig.

De toekomst

- RONA volgt nauwgezet de ontwikkelingen op het gebied van een nieuwe spoorgoederen verbinding tussen de Betuweroute en Duitsland in de richting van Bentheim.
- Scheiding tussen personenvervoer en goederenvervoer.
- Veel minder inwoners ondervinden dan overlast.

Verder

- Leden van de expertisecommissie zijn diverse malen aanwezig geweest bij het Algemeen Overleg van de commissie Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer als het over het spoor ging.
- Bij overleg met Kamerleden en lokale bestuurders.
- Ook hebben zij omwonenden met trillingsschade bezocht.

De expertisecommissie.