

Jaarverslag 2017 expertisecommissie RONA

RONA-Info's

Geluid

Hier stonden drie punten centraal:

- Het Meer Jaren Programma Geluidsanering (MJPG)
- Het nog steeds niet geluidsisoleerd zijn van vele woningen langs de IJssellijn.
- Het grote verschil in decibellen tussen Brummen en De Steeg.

Het MJPG

Onze rijksoverheid constateerde op zeker moment dat de kosten van geluidsisolatie langs spoor en weg de pan uitrijzen. Er is daarvoor 888 miljoen euro beschikbaar. Daarom moet eerst onderzocht worden langs welke wegen en spoorlijnen deze isolatie het hardst nodig is: Het MJPG.

Veel wegen, veel spoorlijnen, dus een langdurig onderzoek, Pas eind 2020 moeten ProRail en Rijkswaterstaat de plannen hebben ingeleverd voor die plaatsen waar die geluidsisolatie nodig is. Daarna nog de voorbereidingen treffen voor het daadwerkelijk kunnen realiseren van de maatregelen. Dus pas geluidsisolatie van 2022.

We weten nog niet wat er over is van die € 888 miljoen na al het onderzoek.

In diverse plaatsen langs het spoor zijn al bijeenkomsten geweest waar omwonenden voorlichting zouden krijgen t.a.v. geluidsisolatie.. Zouden krijgen want de eerste vergaderingen verliepen slecht. Het RONA is daar bij geweest. Nadat RONA het ministerie gevraagd had er voortaan ook ProRail zelf bij te zetten verliep de voorlichting veel beter. En het ging niet alleen over geluid, maar ook de trillingen, de gevaarlijke stoffen. Er zijn ook gemeentes die zeggen: Pas een voorlichtingsavond als we weten op welke plekken geïsoleerd moet worden. Anders komen er mensen die denken dat ook zij geluidsisolatie krijgen en dan blijkt dat na een paar jaar niet te kloppen. Op een verzoek die plaatsen die voor de isolatie in aanmerking aan te geven wordt nogal eens foutief gereageerd door ProRail.

Nog niet geïsoleerde woningen

Omstreeks 2005 waren er plannen voor geluidsisolatie langs de IJssellijn. Op veel plaatsen uitgevoerd, maar dertien jaar nadien wordt er nog steeds op gewacht in veel huizen in Velp en dorp Rheden. Er was nog enige geld beschikbaar van de plannen voor goederenvervoer in de negentiger jaren, maar ministerie en ProRail hebben het zo weten te draaien dat men dat geld liever besteedt aan het zoveel mogelijk sluiten of verbeteren van overwegen. Geen Noordtak Velp en het RONA zijn nog aan het bekijken hoe het mogelijk is dat geld alsnog binnen te krijgen voor isolatie.

Verskil in metingen

In opdracht van de provincies Overijssel en Gelderland wordt er geluid gemeten op een woning in De Steeg. Het RIVM meet op pakweg 15 km afstand van De Steeg in de gemeente Brummen. Overijssel en Gelderland willen meten wat de geluidsoverlast is, het RIVM moeten nagaan op de berekeningen die ProRail maakt om te kijken hoeveel geluidsoverlast de treinen geven wel klopt. Tussen beide meetpunten is een verschil van 8 tot 10 decibel. Dat verschil is veel te groot, juist omdat geluid gemeten wordt in logaritmen en niet in rekenkundige getallen. Nog geen enkele specialist heeft dit verschil kunnen verklaren.

Het RONA zelf is zich gaan verdiepen in verlagen van het RIVM en van de Inspectie Leefomgeving en Transport. In enkele verslagen geeft RIVM aan dat de metingen in "juridische zin" niet altijd even betrouwbaar zijn. Die verslagen komen bij het ILT. Daar vind je bijna niets. Het RONA gaat hier mee door.

Trillingen

In februari 2015 was er de publicatie van RIVM-rapport over trillingshinder, genaamd "Wonen langs het spoor". Werd goed ontvangen, ook door het RONA. Tenslotte is het RIVM een betrouwbare partner die opkomt voor de belangen van de inwoners van Nederland. Het is vier jaar later en er is nog steeds geen vervolg. Dat is "Wachten langs het spoor". Dus moeten we als RONA zelf gaan kijken hoe we hier meer druk op kunnen leggen.

Naast trillingshinder is er natuurlijk trillingsschade. We hebben in het vorige kabinet in volgorde achter elkaar twee staatssecretarissen gehad. Aan beide vroegen Kamerleden de data uit de negentiger jaren die ten grondslag liggen aan een TNO-protocol wat betreft trillingsschade door het spoor te wijzigen. Beide staatssecretarissen gaven aan aan deze verzoeken uitvoering te geven. RONA op bezoek bij het ministerie en daar vroeg het RONA naar de stand van zaken. De ambtenaren antwoordden dat ze in deze van niets wisten.

Vervoer gevaarlijke stoffen

2016 was het jaar van de forse overschrijdingen van de ketelwagenequivalenten met gevaarlijke stoffen op met name de Twentelijn en de IJssellijn tussen Zutphen en Deventer. Op de IJssellijn tussen Arnhem en Zutphen en de Twentekanaallijn waren toen geen overschrijdingen.

In 2017 zijn er nog steeds overschrijdingen op dezelfde trajecten al zijn ze in aantallen omlaag gegaan.

Toch blijven de deskundigen zeggen dat de risiconormen (het zgn. Plaatsgebonden risico en het zgn. Groepsrisico) niet zijn overschreden. Hoe dat kan?

De in de Bijlage van de wet genoemde aantallen worden slechts gebruikt om die risiconormen te berekenen.

Het lijkt er voor het RONA op dat ze dat wat minder nauwkeurig berekend hebben daar men er zonder meer van uitging dat de meeste treinen met gevaarlijke stoffen over de Betuweroute zouden rijden en er dus weinig over IJssellijn en Twentelijn zouden gaan.

De vorige staatssecretaris had aangekondigd maatregelen te nemen. Twee ervan:

- Een loket bij ProRail waar Prorail en vervoerder gezamenlijk gaan bekijken hoe men het beste kan rijden om overschrijdingen te voorkomen (ProRail mag niet verbieden).
- Het **voorbereiden** van een routeringsbesluit waarbij het “in principe” verboden is om nog op een deel tussen Amersfoort en Deventer te rijden met brandbaar gas. “In principe”, want er zijn natuurlijk uitzonderingen.

Het loket werkt reeds al vinden wij de resultaten onvoldoende. De nieuwe staatssecretaris moet beslissen of het routeringsbesluit er wel of niet komt.

Op de genomen maatregelen of de nog te nemen maatregelen heeft het RONA gereageerd. Dat kon via een [internetconsultatie](#). Met een klik op internetconsultatie komt u terecht bij de RONA-kritiek.

Om steeds meer aan de weet te komen over dit lastige onderwerp overleggen we ook met de deskundige van enkele gemeenten.

Nieuwe Noordtak

Daar blijft het streven van het RONA op gericht. De expertisecommissie is daar hard mee bezig. Wat zijn de oplapkosten van het oude spoor? Moet je daarbij enkel letten op de huidige wettelijke eisen? Of op wettelijke eisen van nieuwe geluidswetgeving? Europa stelt wel wat andere eisen. Of wat moet gebeuren aan de bestaande lijn als het RIVM en daarna het ministerie echt met beleid moet komen wat betreft trillingen? Of moeten we de eisen van de Betuweroute hanteren?

Maar er is meer. In de huidige kabinetsperiode staan diverse zaken op het programma: minder CO² uitstoot, kilometerheffing op vrachtwagenverkeer, meer treinen (23% meer passagiers) op het gemengde spoorwagennet en welke rijruimte blijft er dan over voor goederentreinen met een geheel ander rijritme dan een personentrein. Ook daar let het RONA op.