

Algemene Ledenvergadering RONA

20 april 2017 van 19.30 - 22.00 uur
Gemeentehuis Gemeente Rheden
Hoofdstraat 3, 6994 AB De Steeg

Aanwezig: Vertegenwoordigers uit

Bathmen	1
Brummen	2
De Steeg	2
Dieren	1
Ellecom	3
Epse	1
Holten	1
Joppe	1
Leuvenheim	1
Lochem	1
Oosterbeek	2
Rheden	1
Velp	5
Vorden	1
Zutphen	2

Afmelding:

Borne	1
Brummen	1
Enschede	1
Harfsen	1
Hengelo	1
Rijssen	1

Voorzitter: Leendert Stutvoet
Notulist: Twan Willems

Agenda

1. Opening
2. Verslag vorige ALV d.d. 20 april 2016
3. Financieel jaarverslag 2016
4. Kascommissie
5. Verslag expertisecommissie
6. Verslag lobbycommissie
7. Begroting 2017
8. Stand van zaken / vooruitblik
9. W.v.t.t.k.
Pauze
10. Presentatie Herman Alderink over Basisnet Spoor in de praktijk. Herman Alderink is adviseur specialistische milieutaken van de gemeente Hengelo.
11. Sluiting

1. Opening

Voorzitter opent de algemene ledenvergadering en heet de aanwezigen welkom.
Na een voorstelronde van alle aanwezigen begon de vergadering.

2. Verslag vorige ALV

Geen vragen of opmerkingen naar aanleiding van de notulen van vorig jaar. Bij dezen zijn de notulen goedgekeurd.

3. Financieel overzicht 2016

Het financieel overzicht bestaat uit een balans en een winst- en verliesrekening.

Toelichting:

Inkomsten

RONA heeft de financiën op orde. Er is weer een batig saldo.

Momenteel heeft RONA 20 leden die contributie betalen. Die zijn over 2016 allemaal geïnd inclusief een deel achterstallige inning over 2015.

Uitgaven

Uitgaven zijn beperkt tot een aantal posten. De grootste kostenposten zijn de kosten voor de expertisecommissie en de lobbycommissie. De expertisecommissie vergadert een maal per maand en betaalt hiervoor zaalhuur.

De andere grote kostenpost staat vermeld als declaraties bestuur dit betreft met name de vervoerskosten voor de bezoeken aan Den Haag en de provincies.

Alle details van de inkomsten en uitgaven staan vermeld in de winst- en verliesrekening. Hierover waren geen vragen.

4. Kascontrolecommissie / Commissie Onderzoek Jaarstukken

De penningmeester leest een brief voor van Frits Schutte van de kascontrolecommissie. Daarin staat verwoord dat er geen onregelmatigheden zijn aangetroffen bij de kascontrole over het boekjaar 2016 en adviseert aan de ALV om daarmee de jaarrekening goed te keuren.

ALV keurt de jaarrekening goed.

Mutatie kascommissie

Voor een lid zit de termijn erop. Er dient hiervoor een nieuw kascontrolecommissie lid aangesteld te worden.

Fred van Daalen wordt gekozen als nieuw lid van de kascontrolecommissie. Waardoor de kascontrolecommissie voor het boekjaar 2017 bestaat uit Frits Schutte en Fred van Daalen.

5. Verslag expertisecommissie

Henk Derks doet verslag van de expertisecommissie.

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 vragen stellen. Desondanks blijft het onbegrijpelijk is dat het ministerie van I&M traag is met nemen van maatregelen.

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. Passeergeluid is aan een maximum gebonden. Dat is bepaald lager dan wat goederentreinen nu produceren. Gebleken is dat niet elke gemeente en provincie daarvan op de hoogte was. De expertise commissie bekijkt nu of deze lange termijn indicatie een onderdeel is van de Nederlandse wetgeving.

Metingen die nu verricht worden in De Steeg en Hengelo geven een referentie. Maar dit is nog geen wetgeving. Maar maatregelen worden genomen op basis van wetgeving. Wetgeving is een theoretisch model.

Trillingen

Trillingshinder

Trillingsschade. Hierover zijn vele Kamervragen gesteld om het TNO protocol

1. 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.
2. Voor trillingshinder is het RIVM bezig naar het zoeken van een methode om vast te stellen of er sprake is van trillingsoverlast.
3. In de Tweede Kamer zijn vragen gesteld om een TNO-protocol over trillingsschade aan te passen. Het TNO protocol is dusdanig opgesteld dat je bij voorbaat kansloos bent bij schade aan de woning. Deze Kamervragen hebben nog niets opgeleverd. Trillingsschade veroorzaakt door treinverkeer zal met de huidige wetgeving nooit aantoonbaar zijn. ProRail kan daardoor alle claims afwijzen. De vraag is: past de methodiek bij de problematiek. Instanties verschuilen zich achter de huidige regelgeving.

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 spoorgoederenverbinding tussen de Betuweroute en Duitsland in de richting van Bentheim.
- Scheiding tussen personenvervoer en goederenvervoer.
- Veel minder inwoners ondervinden 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.

6. Verslag lobbycommissie

Eline doet verslag van de overleggen in Tweede Kamer, provincies, verkiezingsbijeenkomsten en overige activiteiten.

Mededelingen:

De Moerdijkbrug gaat 18 dagen dicht van 25 juli tot 11 augustus. Dit zal tot meer goederentreinen in Oost-Nederland leiden.

Derde Spoor gaat dubbel dicht in het weekend van 20 - 22 mei en het weekend van 16 -18 september. Enkelsporig is de week van maandag 24 april - 1 mei, 22 mei - 29 mei en 19 juni - 26 juni, een weekend in juli en nog in augustus en september.

7. Begroting 2017

De penningmeester geeft toelichting op de begroting. Hoe ziet de financiële situatie van RONA in de toekomst eruit?

De inkomstenkant: de verwachting is dat het ledenaantal 20 blijft à €120 is €2400 aan contributies plus enkele donaties. Is in totaal €2600.

De uitgavenkant: kosten voor lobbywerk, autokilometers, vergaderingen expertisecommissie, bankkosten, hosting website. De uitgaven worden low key gehouden.

Daardoor is het niet nodig om de contributie te verhogen. En blijft de contributie gehandhaafd op €120.

Begroting wordt goedgekeurd door de ALV.

RONA is in het bezit van de ANBI status en dat is dit jaar wederom verlengd.

8. Stand van zaken / vooruitblik

Voor de continuïteit is het belangrijk om de leden te behouden. Afgelopen jaar zijn er vele inspanningen geweest om het contact met de leden te verbeteren. We zien dat lokale belangenverenigingen moeite hebben om hun activiteitsniveau op peil te houden. Omdat de raderen van de besluitvorming op een laag tempo draaien is het moeilijk om bewoners te motiveren om te participeren. Wij proberen iedereen zo maximaal mogelijk betrokken te houden. We sturen regelmatig een RONA ledenbrief naar onze leden naast onze nieuwsbrieven.

Een van de medeoprichters van RONA is vanavond aanwezig. De oprichting is al weer 23 jaar geleden. Wat is er de afgelopen jaren bereikt? Waar staan we dan? Het afgelopen jaar zijn hebben wij de neuzen dezelfde kant op gekregen. We hebben een beleidsvisie geschreven. Vanuit deze visie zijn we met veel energie aan de slag gegaan. Uitgangspunt van de visie is nog steeds dat wij op basis van de inhoud de discussie met de diverse overheden en beleidsmakers aangaan. Wat wij tot nu toe hebben bereikt is; dat wij absoluut serieus worden genomen door overheden, politiek en ambtenaren. Onze expertisecommissie is in Nederland de continuïteit op het gebied van kennis van dit dossier. Dit is enorm waardevol ook naar de toekomst toe.

Kortom wij staan er voor om op basis van inhoud de discussie met beleidsmakers aan te gaan. Dit gaat op twee snelheden. Een is actualiteit. Wat gebeurt er vandaag en moeten wij daar iets van vinden. Twee; zijn de structurele zaken. Hoe gaat Nederland in de toekomst met het spoor om. Het is mogelijk dat in de komende kabinetsperiode de uitgestelde besluitvorming over de goederenroutering Oost-Nederland weer van de plank wordt gehaald. Sinds afgelopen zomer zijn wij druk bezig geweest om onze visie omtrent de ontwikkeling van het goederenvervoer bij de diverse partijen neer te leggen. Om waar mogelijk dit in de partijprogramma's te krijgen. Het is goed mogelijk dat in de komende kabinetsperiode er besluiten genomen worden over de inrichting van goederenvervoer Oost-Nederland. Dan moet er heel serieus gekeken worden naar de aanleg van nieuw spoor tussen Zevenaar en Hengelo. Wij gaan deze discussie proberen maximaal te beïnvloeden. Omdat het alternatief, structureel gebruik maken van het bestaande spoor, technisch en financieel geen betere oplossing is. RONA heeft al heel veel huiswerk gedaan om deze discussie met beleidsmakers aan te kunnen gaan. Een andere structurele zaak is dat er op een gegeven moment nieuwe geluidwetgeving gaat komen. RONA kan op inhoud de discussies aan over de nieuwe geluidwetgeving. Deze discussie dient vooraf gevoerd te worden voordat de rapporten en wetten gepubliceerd worden.

Trillingen

Dit is een lastig onderwerp. Omdat er weinig theoretische achtergrond kennis is. Wij proberen om een van de technische universiteiten bereid te vinden om ons daarbij te helpen. Om een theoretisch kader te creëren op het gebied van trillingen veroorzaakt door het spoor.

Als Betuweroute beter benut wordt dan wordt de aanleg van een nieuwe noordtak meer opportuun.

Wij hebben in het land medestanders die strijden voor dezelfde zaak. Maar deze zijn niet goed georganiseerd. Wij zijn daarom erg aangewezen op onze eigen activiteiten. Met de beperkte middelen die wij hebben doen wat we kunnen. Het is een proces van een lange adem voordat er daadwerkelijk besluitvorming plaatsvindt. Met de inspanningen die wij nu doen proberen wij de besluitvorming up front te beïnvloeden voordat de notities verschijnen. Want zodra de rapporten eenmaal op tafel liggen kun je bijna niets meer.

Het onderwerp gevaarlijke stoffen wordt besproken na de pauze.

Pauze

10. Presentatie Herman Aalderink over Basisnet Spoor in de praktijk.

Herman Aalderink is adviseur specialistische milieutaken van de gemeente Hengelo. Specialistische milieutaken zijn geluid, trillingen, externe veiligheid en dan met name gericht op het spoor.

Basisnetspoor

Doel van Basisnetspoor was om een lange termijn evenwicht te creëren tussen enerzijds de belangen van het vervoer en anderzijds de belangen van de overheden langs het spoor (en de belangen van mensen die aan het spoor wonen). Basisnet introduceert een harde grens in de vorm van risicoplafonds. Risicoplafond is de grens voor de vervoerders waarboven zij met het vervoer van gevaarlijke stoffen niet boven uit mogen komen. Voor de overheden is het risicoplafond het plafond waar je rekening mee moet houden als er nieuwe ruimtelijke ordening (RO) plaatsvindt.

Uitgangspunten:

- Prognose vervoer gevaarlijke stoffen 2020
- Logische route herkomst - bestemming
- Bestaande bevolkingsdichtheid + ruimtelijke plannen langs die routes

Sinds 1 april is de wet Basisnet spoor in werking getreden. In 2007 is een prognose gemaakt voor de situatie van 2020. Daarvoor is de meest logische route gekozen tussen herkomst en bestemming. Een ander aspect was de ruimtelijke ordening. De bestaande bevolkingsdichtheid van steden en dorpen langs de vervoersroutes zijn in beeld gebracht. Dit is in een rekenmodel gestopt de zogenaamde RBM II en daar kwamen risico's uit.

Risico's worden verdeeld in plaatsgebonden risico en groepsrisico (GR). Plaatsgebonden risico is een theoretisch risico; de kans dat een persoon zich onbeschermd op een bepaalde plek ophoudt gedurende een jaar en dat deze persoon door een ongeval op het spoor dodelijk getroffen wordt. De wettelijke grenswaarde voor deze kans is een op een miljoen. Groepsrisico wordt de werkelijke situatie bekeken; hoeveel mensen bevinden zich langs het spoor, evenementen e.d. Hoe groot is de kans dat een groep personen overlijdt als gevolg van een ongeval.

In een stedelijk gebied heb je bij een zelfde risicobron een groter groepsrisico dan bij een ongeval in een weiland.

Het groepsrisico is geen norm, maar er geldt een verantwoordingsplicht. Daarbij moet een vergelijking worden gemaakt met de oriëntatiewaarde. Dit is een richtwaarde waar het bevoegd gezag zich zoveel mogelijk aan moet houden, maar men mag hiervan mits goed onderbouwd afwijken.

Rekenen:

- Groepsrisico < oriëntatiewaarde: Oké
- Groepsrisico > oriëntatiewaarde: herrouteren (indien mogelijk)

De stromen van gevaarlijke stoffen hebben als basis gediend voor het risicoplafond wat voor de routes is vastgesteld.

Risicoplafond = plaatsgebonden risicocontouren waaraan het vervoer zich moet houden. In de risicoplafonds staan geen aantallen vermeld maar contouren (afstanden). Op basis van aantallen wagons kun je niet bepalen dat risicoplafond wordt overschreden. Je moet het risicoplafond berekenen en wat betekent dit voor de afstanden. Aantallen zegt niets er wordt gekeken naar berekende contouren.

Oost-Nederland

"Groepsrisico- flessenhalzen" Arnhem en Deventer bepalen maximale stroom:

- Arnhem: maximaal 1700 ketelwagen cat. A
- Vergunning emplacement Deventer: maximaal 200 ketelwagens cat. A
- De rest van de geprognosticeerde stroom geherrouteerd via de Betuweroute

De hoofdroute basisnet Elst – Oldenzaal loopt via Zutphen – Hengelo (Twentekanaallijn). In de praktijk wordt er nauwelijks van deze route gebruik gemaakt.

De norm voor Deventer is 10. In de praktijk gaan er duizenden wagons door Deventer. Dit is een overschrijding van basisnet van minstens factor 100. Maar de risicoplafonds worden nog lang niet overschreden. Dus de basisnet cijfers zijn volkomen onzin.

Vergelijk geluid en risico's

Geluidproductieplafond

- Vervoer mag plafond niet overschrijden
- RO moet rekening houden met plafond
- ProRail is verantwoordelijk voor de handhaving
- ProRail kan sturen door capaciteitsverdeling: stille treinen krijgen voorrang

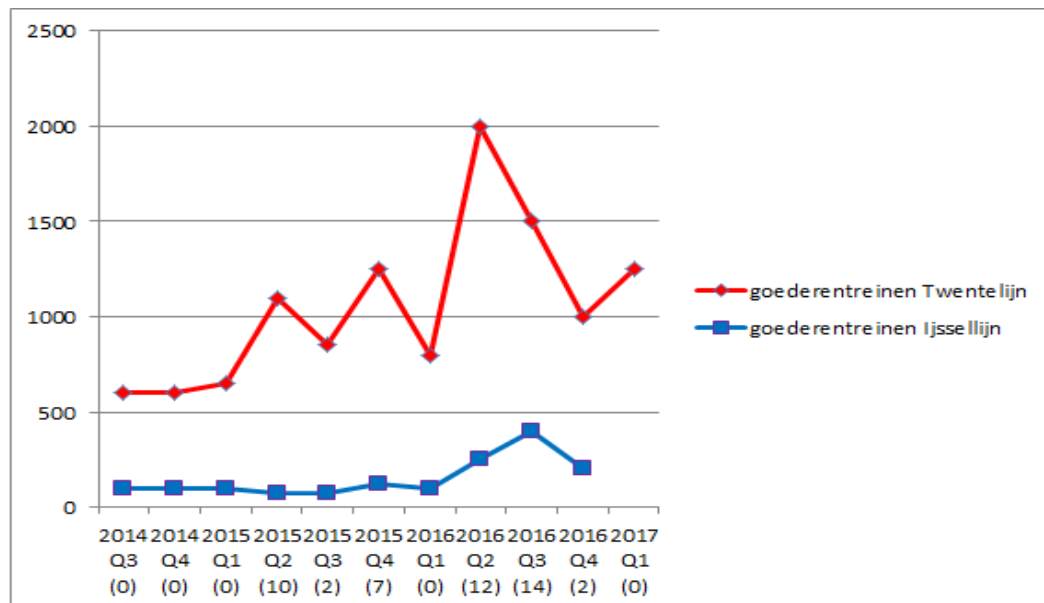
Risicoplafond

- Vervoer mag plafond niet overschrijden
- RO moet rekening houden met plafond
- Minister is verantwoordelijk voor de handhaving
- Minister heeft (nog) geen goede sturingsmogelijkheden vooraf: alleen routeringsbesluit

Naleving (effecten omleidingen aanleg derde spoor)

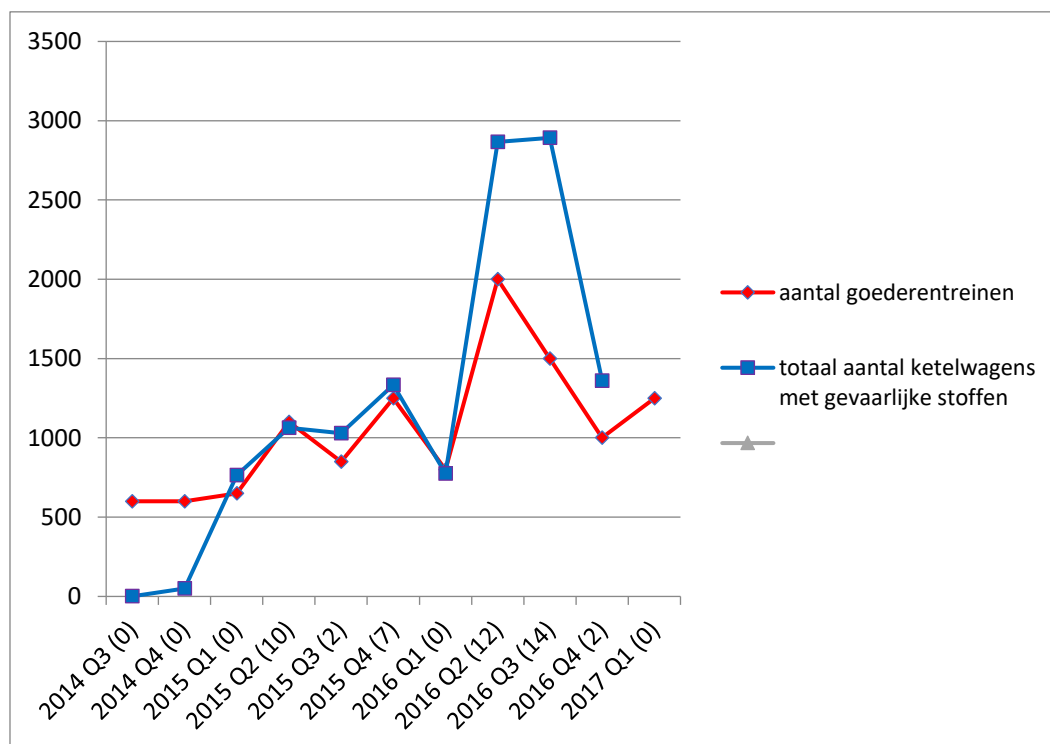
Staatssecretaris in de brief: Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zet ik mij maximaal in op het gebruik van de Betuweroute. Zoals gesteld in de brief van 29 april 2015 (Kamerstukken II 2015/16, 29984, nr. 601) wordt tijdens perioden van omleiding de resterende capaciteit op de Betuweroute primair gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat is de afspraak die ik met vervoerders hieromtrent heb gemaakt.

Aantal goederentreinen per kwartaal (effecten aanleg derde spoor Betuweroute)

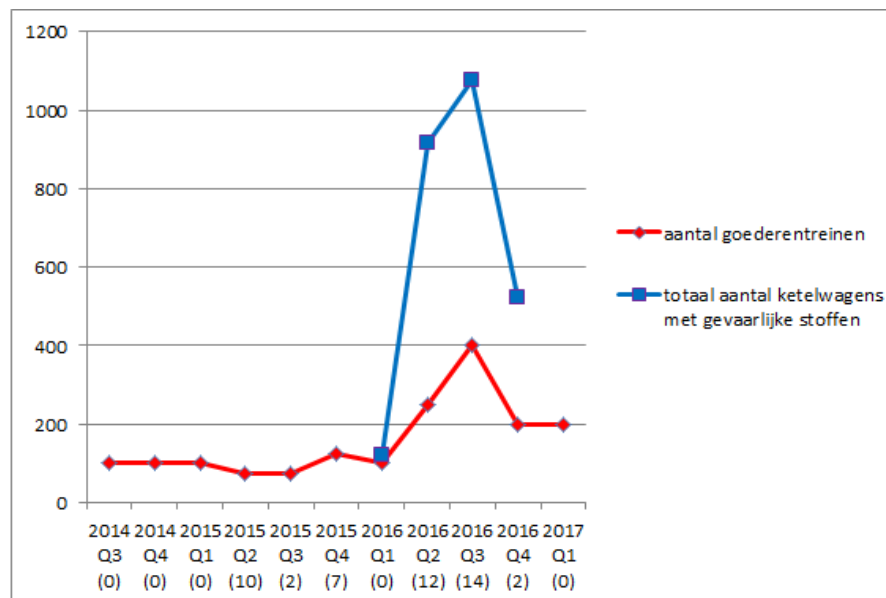


Aantal weken dat op de Betuweroute → slechts één spoor beschikbaar was

Goederentreinen én ketelwagens met gevaarlijke stoffen (Twentelijn)



Goederentreinen én ketelwagens met gevaarlijke stoffen (IJssellijn)



Conclusie

Van de inzet dat gevaarlijke stoffen op de Betuweroute (zoals de staatssecretaris in boven bestaande brief schrijft) prioriteit krijgen, komt (tot op heden) weinig terecht!

Ps.: ondanks het grotere aantal goederentreinen neemt de (gemeten) geluidbelasting niet toe (waarschijnlijk door meer stille goederentreinen).

Maatregelen Staatssecretaris

- Ontlasten Twenteroute en Brabantroute (o.a. trein met ca. 1500 ketelwagens cat. A eerst via Oldenzaal; nu via Betuweroute)
- Onderzoek naar extra veiligheidsmaatregelen
- Robuustheidsonderzoek (absorptiecapaciteit bij omleidingen, sturing vooraf, instrumenten om Betuweroute beter te benutten, snellere monitoring, beter benutten binnenvaart)
- Routeringsbesluit (traject voor één of meer categorieën sluiten)

Basisnet wordt overschreden maar het groepsrisico niet.

Terug naar geluid

Route Deventer - Hengelo heeft een laag risicoplafoond en een ruim geluidplafond. Het traject Zutphen - Hengelo heeft een ruim risicoplafoond (1700 ketelwagens LPG) maar een laag geluidproductieplafond.

De gevaarlijke stoffen gaan over de route waar het geluidplafond ruim is. Van het risicoplafoond trekt men zich niet veel aan.

ProRail is verantwoordelijk voor de handhaving van het geluidplafond. Men waakt ervoor dat het geluidproductieplafond niet overschreden wordt. ProRail heeft met het risicoplafoond niets te maken dus daar stuurt ProRail niet op.

Resultaten van de maatregelen

In 2017 moet blijken of de maatregelen die de staatssecretaris voornemens is te nemen ook daadwerkelijk leiden tot naleving van de risicoplafoonds. Het is vreemd dat er niet op risico's gestuurd kan worden. Juist op risico's moet je vooraf kunnen sturen en niet achteraf constateren dat er risico's zijn overschreden. Want risico's achteraf bestaan niet.

De overheid overschrijdt haar eigen regels. De consequenties daarvan is onduidelijk. Regelgeving is op dit moment onvoldoende helder om het probleem aan te pakken. Waarom is het geluidplafond op de Twentekanaallijn zo laag? Simpel weg omdat er weinig mensen wonen. GPP is een gemiddelde over de jaren 2006 t/m 2008. In die jaren reden weinig treinen op de Twentekanaallijn. De regelgeving zit zo raar in elkaar. Als je al heel veel geluid had dan mag er nog meer geluid bij. Het zelfde geldt voor trillingen. Als je al last hebt van trillingen dan kunnen daar makkelijk nog meer trillingen bij.

Handhaving

- Risicoplafoonds basisnet: minister/staatssecretaris (ProRail registreert wagongegevens)
- Doorgaand vervoer gevaarlijke stoffen: minister (ILT)
- Emplacement: Burgemeester en wethouders (ProRail is vergunninghouder)
- Rampenbestrijding: Veiligheidsregio

De voorzitter dankt Herman Alderink voor zijn presentatie.

Het is duidelijk dat er nog veel te doen is. RONA probeert de lange termijn visie in het oog te houden en de beweging te blijven maken die wij de afgelopen periode hebben ingezet.

De voorzitter dankt alle aanwezigen voor hun komst en sluit de algemene ledenvergadering.