

Jaarverslag 2018 expertisecommissie RONA

De commissie bestond uit de volgende personen:

- Wendela Aspeslagh, Bathmen
- Gerard de Kuijper, Velp
- Johan te Linde, Eefde
- Piet Rademakers, Bathmen
- Paul Wiegerinck, Gorssel
- Gert Jan Vuyk, Bathmen
- Dirk van Ittersum, Hof van Twente
- Fred van Daalen, Dieren
- Tom Luderer Dieren
- Martin Post, Dorpsraad Epse, Joppe
- Henk Derksen, Hof van Twente
- Henk Derks, De Steeg

Van hen zijn Wendela Aspeslagh en Paul Wiegerinck er in de loop van 2018 bijgekomen. Door persoonlijke omstandigheden bleef Tom Luderer veelal weg.

De commissie kwam maandelijks bijeen, meestal de 2^e maandag van de maand, op de maand augustus na. De expertisecommissie bereidt feitelijk de informatie voor welke de lobbycommissie, en soms het bestuur, uitdragen aan Kamerleden, I&W, provincies en in RONA-info's welke naar de Kamerleden van de commissie I&W gaan.

Veel tijd werd besteed aan geluidsoverlast, aan geluidsisolatie en aan onderzoeken om de noodzaak van een aparte goederenspoorlijn via de Achterhoek, min of meer parallel lopend aan A18 en N18, aan te tonen.

Minder werd toegekomen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen en aan trillingen. Daar zit ook het wachten bij op die zaken waar onze overheid mee bezig is. Daar kwam men aan trillingen weinig toe en aan de herziening van de Wet Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen werkt men nog steeds.

Geluid

Het Meer Jaren Programma Geluidsanering (MJPG)

“Pas eind 2020 moeten ProRail en Rijkswaterstaat de plannen te 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”.

Dat schreven we al in het jaarverslag 2017. Dus hebben we in 2018 daarvan niet veel vernomen. In 2019 vernemen we pas dat er weer vertragingen zijn.

Nog niet geïsoleerde woningen

Het nog steeds niet geluidsisoleerd zijn van vele woningen langs de IJssellijn is besproken in een overleg met I&W. Toegezegd is dat die stukken opnieuw zullen worden bekeken.

Het grote verschil in decibellen tussen Brummen en De Steeg.

Over de IJssellijn tussen Arnhem en Zutphen kunnen er, volgens de metingen van Sensor-net-DGMR in De Steeg, nauwelijks goederentreinen meer bij. Volgens de metingen van het RIVM in Brummen mogen er ongeveer twee keer zoveel bij. Dat terwijl er tussen Velperbroek en Zutphen exact dezelfde treinen rijden. Vreemd!

In het overleg met I&W kwam naar voren dat het RIVM enkel meet op 46 punten in Nederland om te bekijken of ProRail het berekenen van geluidsoverlast wel ongeveer goed doet. Officieel heet dat valideren of het systeem wel goed werkt. Immers de wet bepaalt dat er enkel gerekend mag worden bij het vaststellen van geluidsoverlast, en dat geconstateerde afwijkingen op enkele andere plaatsen daarin geen rol speelt.

Wel vond het ministerie dat toch vreemd, en dus werd besloten tijdens een gezamenlijke vergadering bij het RIVM, dat het RIVM ook op de meetplaats in De Steeg zou gaan meten. Dat heeft eind 2018 ongeveer een week geduurd. Het RIVM kon geen meetafwijkingen vaststellen met de DGMR metingen in De Steeg. Het probleem is dus nog niet opgelost.

Handhaving wettelijk toegestaan geluid.

ProRail heeft als taak om te berekenen hoeveel geluidsoverlast er is langs elk spoortraject. Dat moet ProRail doen voor 57.000 punten. Het RIVM heeft de taak om door middel van metingen op slechts 45 plaatsen te bekijken of het systeem van die berekeningen valideert, dat wil zeggen of het meetsysteem, dus het systeem wel klopt. Het RIVM vindt telkens dat dat zo is. In verslagen van de Inspectie Leefomgeving van 2016 en 2017 staat eenmaal het woord geluid. Dat was i.v.m. drones.

Langzaam rijden in de nacht.

Al een aantal jaren geleden aangevraagd door het RONA en nog steeds niet gerealiseerd. Er zijn proeven gedaan. Voor geluid waren die gunstig: een lager piekgeluid. Maar op enkele plaatsen waar gemeten is bleken de trillingen juist weer groter te zijn. Dus worden er weer proeven gedaan. Bovendien zijn er nog andere vragen voor het ministerie:

- Kan de dienstregeling van personentreinen het langzaam rijden in de nacht van goederentreinen wel aan?
- Kunnen we vervoerders langzaam laten rijden bij wetgeving wel afdwingen?

Trillingen

Uit 2017:

“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 twee jaar later en er is nog steeds geen vervolg. Dat oogt meer als “Wachten langs het spoor”. Dus moeten we als RONA zelf gaan kijken hoe we hier meer druk op kunnen leggen”.

Het RONA is daar zelf niet aan toegekomen in 2018. We vernamen dus niets. Pas in de tweede helft van 2019 pakt het RIVM de draad weer op en heeft het ministerie omwonenden, vervoerders en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten uitgenodigd om te bekijken hoe deze problemen kunnen worden opgelost. Dat gebeurt in meerdere bijeenkomsten.

“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 om aan deze verzoeken uitvoering te geven”.

We wachten er nog steeds op. Kamerleden hebben er ook in 2019 weer naar gevraagd. Maar: de langverwachte RIVM vervolg enquête trillingshinder loopt momenteel!

Vervoer gevaarlijke stoffen

In 2018 waren er weer meer overschrijdingen van de risicoplafonds. Op de IJssellijn meer treinen met brandbare gassen, maar geen overschrijdingen. Op de Twentelijn veel meer van die overschrijdingen en die waren ook hoger dan in 2017. Geen treinen met gevaarlijke stoffen over de Twentekanaallijn. Met de voorgenomen wijzigingen van het basisnet, juist vanwege de overschrijdingen, is men op het ministerie nog steeds bezig. In Brabant zijn de overschrijdingen groter. Eind 2018 kwam de staatssecretaris met voornemens om te proberen meer treinen met gevaarlijke stoffen over de Betuweroute te laten rijden. Allerlei maatregelen kunnen in dat kader bekeken worden. Er zijn ook maatregelen getroffen om vervoerders eerder te laten kiezen voor gebruik van de Betuweroute, met name door prijsmaatregelen.

Omgevingswet

Er wordt al enige jaren gewerkt aan deze nieuwe wet die in 2021 wordt ingevoerd. 26 wetten en talloze regelingen worden in één wet ondergebracht. Het betreft de eigen leefomgeving van gemeenten en gebieden.

Inwoners krijgen meer invloed op hun eigen leefomgeving en kunnen sneller iets voor elkaar krijgen in hun eigen leefomgeving. Er zijn nu al gemeenten en gebieden bezig met de invoering van deze wetgeving. Ze stellen bijvoorbeeld met hun inwoners een omgevingsvisie op.

Wat heeft het RONA daar mee te maken? Geluid in de omgeving, gevaarlijke stoffen en trillingen komen ook aan de orde in de omgevingswet. Het RONA ziet evenwel een probleem. Goederentreinen rijden niet enkel in een gebied van een gemeente of een gebied van meerdere gemeenten. Hoe kun je dat dan beheersen als gemeente, als inwoners? Zelf betalen??

Nieuwe Noordtak

Er kan een letterlijk stukje tekst uit het jaarverslag 2017 gehaald worden wat betreft dit onderwerp.

“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?”

Een Petit Comité uit de expertisecommissie heeft daaraan in 2018 heel hard gewerkt, Daarvoor hielden zij, Martin Post, Gert Jan Vuyk, Piet Rademakers, Henk Derksen en Gerard de Kuijper veelvuldig, gemiddeld wel 2 keer per maand, bij een van hen thuis een overleg. Dat kost tijd*. Een punt uit het jaarverslag 2017 is wat dat betreft veranderd: De vraag van welke uitgangspunten voor een nieuwe Noordtak zouden moeten gelden. Dat zijn de uitgangspunten van de Betuweroute. Zou de huidige wetgeving als uitgangspunt worden gekozen, dan zouden de eisen voor bestaand spoor gelden. Die eisen zijn op het gebied van geluid en trillingen zeer laag vergeleken bij nieuw spoor.

Een ander stukje uit het jaarverslag 2017:

“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 spoorwernet en welke rijruimte blijft er dan over voor goederentreinen met een geheel ander rijritme dan een personentrein. Ook daar let het RONA op”.

En daar gaat het RONA steeds meer op letten. Immers steeds meer mensen worden zich bewust van de klimaatproblemen, de wegen- kennen steeds meer files, de personentreinen raken overvol. Het gaat erop lijken dat enkel maar proberen het bestaande steeds intensiever te kunnen gebruiken onvoldoende toekomstmogelijkheden heeft. Daarnaast speelt duurzaamheid, de CO₂ en NO_x problematiek een grote rol, welke uiteindelijk ook is opgenomen in de RONA Visie Scan '19!

**Voetnoot: In het voorjaar van 2019 kwam het rapport uit en is in dat jaar ook al aangeboden en besproken met het ministerie.*