

Jaarverslag 2019 Expertisecommissie RONA

Activiteiten

Net zoals in 2018 vergaderde de expertisecommissie in principe elke 2^e maandag van de maand in het Tramhuisje te Gorssel. Enkel juni werd i.v.m. vakanties overgeslagen. De vergadering van november was een algemene ledenvergadering van het bestuur. Een tweetal leden zijn opgestapt. Een door omstandigheden in de familiekring, de ander wegens het aannemen van een drukke baan. Een lid bleef lid, maar zal minder mee vergaderen wegens veel (zeer) activiteiten elders..

Expertiseleden gaan bij tijd en wijle in apart overleg met een gemeente, of met deskundigen.

Dezelfde vier onderwerpen kwamen ook dit jaar weer aan bod.

- Geluidsoverlast
- Trillingen
- Vervoer gevaarlijke stoffen
- Een nieuwe Noordtak.

Geluidsoverlast

Het verschil in de geluidsmetingen tussen Brummen en De Steeg - waardoor er op hetzelfde traject met dezelfde treinen er bij Brummen bijna 2 x zoveel goederentreinen overeen kunnen en in De Steeg bijna niets meer - is nog steeds niet opgelost. Het RIVM, dat meet in Brummen, heeft ook een week in De Steeg gemeten en kwam tot de conclusie dat er in De Steeg door de dienst DGMR ook goed gemeten werd. Het verschil klopt dus.

Het ministerie stelde eenvoudig dat de wet bepaalt dat met berekeningen wordt vastgesteld hoeveel geluidsoverlast omwonenden hebben. Metingen zijn niet wettelijk erkend. Het RIVM schijnt vooral te meten op een beperkt aantal plaatsen om na te gaan of de berekeningen van ProRail gemiddeld over het hele land wel kloppen.

Het onderzoeksinstituut TNO is de mening toegedaan dat er wel moet worden gemeten. Ook dat de ervaringen van omwonenden dienen te worden meegenomen. Die mening verkondigde het TNO tijdens een hoorzitting van de commissie Infrastructuur & Waterstaat in februari, waarbij het RONA uiteraard aanwezig was. Ook een vertegenwoordiger van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) was daarbij aanwezig. Die stelde natuurlijk dat de geluidsoverlast drastisch beperkt moeten worden. Beslissingen over de standpunten van het TNO en de WHO zijn nog niet genomen, maar begin maart 2020 stelde de minister dat men eind 2020 komt met een standpunt van de WHO.

Het Meer Jaren Programma Geluid, kortweg MJPG, geeft nog steeds geen oplossingen voor problemen langs met name de IJssellijn. De toezeggingen omstreeks 2006-2008 gedaan met geluidsisolatie zijn nog steeds niet gerealiseerd. Want er zijn andere maatregelen getroffen, aldus het ministerie. Geen Noordtak Velp met het RONA nemen daar geen genoegen mee en Geen Noordtak Velp heeft de toezeggingen gedaan in de periode 2006-2008 aangekaart bij de ombudsman. In 2020 loopt dit proces, waar bij ministerie en provincie Gelderland hebben toegezegd daarvoor noodzakelijke stukken beschikbaar te stellen.

Dat het beleid van de rijksoverheid tot nu toe al vele jaren tekort schiet inzake geluidsoverlast wordt meteen duidelijk als je de jaarverslagen van de ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport, bekijkt. Geluidsoverlast komt daarin niet voor.

Trillingen

Het lijkt erop als dat men dit probleem echt wil gaan aanpakken. Het RIVM gaat weer een onderzoek doen naar de beleving van trillingen van omwonenden langs het spoor en is bezig met het ontwikkelen van een rekenmodel voor trillingen. Een onderzoek naar de belevingen van trillingen heeft het RIVM al gedaan in 2014, met het rapport "Wonen langs het spoor". Toen was er al gereageerd met aankondiging van verder onderzoek, maar veel gebeurde er niet.

Thans lijkt het ministerie de zaken serieuzer aan te pakken. Naast waar het RIVM nu mee is gestart heeft het ministerie een "Joint Fact Finding, JFF" procedure gestart rondom het thema trillingen. Bij "JFF" komen allerlei vertegenwoordigers van alle belanghebbenden van het probleem bij elkaar onder een onafhankelijk voorzitter. In die bijeenkomsten zijn vertegenwoordigers van de spoorgoederenvervoerders, omwonenden, ProRail, NS, Ministerie van I&W, ambtenaren van enkele gemeenten en de GGD's bij elkaar. Zonder deze vorm van overleg benadert een ieder het probleem van uit zijn eigen standpunt. Zo in de trant van: Dat is ons belang en dat moet dan zo en zo worden opgelost. Nu luistert men naar elkaars belangen, naar elkaars problemen bij de oplossing ervan. De mensen van het ministerie bijvoorbeeld vernemen nu wat die vervelende beleving is van omwonenden. Die beleving is gedetailleerder.

Omwonenden en spoorvervoerders geven nu beiden aan dat spoorgoederenvervoer heel belangrijk is voor het land en voor het klimaat, maar bewoners willen de overlast niet, en de spoorvervoerders vinden nu dat zij met die overlast een slecht imago oproepen.

In de komende twee jaar zullen er een 16-tal bijeenkomsten zijn. In april 2020 moet duidelijk zijn wat het rekenmodel moet worden.

Na de aanvraag voor langzaam rijden in 2015 door het RONA zijn er – zoals reeds eerder gemeld in het jaarverslag 2018 – proeven gedaan met langzaam rijden. Het geluid is minder, maar de trillingen niet altijd.

Nu is men bezig met een proef langzaam rijden op het traject Meteren – Boxtel.

De vorige twee staatssecretarissen hadden allebei toegezegd dat het TNO-schadeprotocol van 2004 zou worden herzien. En het gebeurde maar niet. Thans onder de huidige staatssecretaris Stientje van Veldhoven vindt deze herziening plaats.

Gezien het belang van het onderwerp trillingen hebben 2 expertiseleden 30 oktober deelgenomen aan het Spoor Pro Symposium Trillingen.

Basisnet spoor.

Dat regelt het vervoer van gevaarlijke stoffen. Begin 2019 kwam naar voren dat er forse overschrijdingen waren.

Dat is in de loop van het jaar wat weggeëbd.

Het RONA heeft evenwel veel aandacht voor het zogenaamde groepsrisico. Bij dat risico wordt gekeken naar de kans hoeveel mensen kunnen overlijden als gevolg van een ernstig incident met gevaarlijke stoffen. Hoe verder mensen verder weg wonen van het spoor des te kleiner is dat risico, hoe dichterbij des te groter. Dat risico wordt berekend. Daarbij let men de hoeveelheid ketelwagens met gevaarlijke stoffen er in een jaar passeren en op de hoeveelheid mensen die wonen, werken, studeren en recreëren (uitgaansgelegenheden) en welke bouwplannen men nog verder heeft. Er is een bepaalde norm, oriëntatiewaarde geheten, welke met hele goede reden wel mag worden overschreden.

Het probleem is volgens het RONA vooral gelegen in de komende jaren. Men wil steeds meer goederen vervoeren per spoor in plaats van per vrachtwagen. Maar men wil ook steeds meer mensen laten wonen, werken, studeren en recreëren langs het spoor. Er zijn zelfs plannen om over stations complexen heen te bouwen. Dus en meer gevaarlijke stoffen en steeds meer mensen.

Daar gaan wij op letten.

Nieuwe Noordtak

Daar blijft het streven van het RONA op gericht. Er zijn kostenschattingen gemaakt door het Ministerie van I&W, ProRail en Ingenieursbureaus voor zowel een Nieuwe Noordtak en voor het aanpassen van bestaand spoor voor intensiever gebruik van goederentreinen.

De expertisecommissie heeft in Petit comité onderzocht hoe deze kostenschattingen tot stand zijn gekomen en getoetst aan de knelpunten in de regio. Het eindrapport, De RONA visie scan, mocht worden aangeboden aan de staatssecretaris, is toegelicht op het ministerie, en ook in een gezamenlijk overleg met ProRail en het ministerie. Het rapport werd ook gebruikt in een ambtelijke regio bijeenkomst op het Provinciehuis in Arnhem waar de plannen voor nieuwe NOV werden toegelicht, waarbij RONA uitgenodigd was.

Bevindingen van de expertisecommissie worden gebruikt voor het maken van RONA-Info's. Die gaan naar Kamerleden van de commissie Infrastructuur en Waterstaat. De onderwerpen ervan worden vooral bepaald door de agenda van commissie. Er zijn in het afgelopen jaar een zevental verschenen. Afschriften ook naar GS en PS Gelderland en Overijssel, colleges en raadsleden spoorgemeenten.