

Jaarverslag 2020 expertisecommissie RONA

Activiteiten

Het was zoals elk jaar de bedoeling elke 2^e maandag weer bij elkaar te komen voor overleg over de vele aspecten die met de overlast van goederentreinen te maken hebben en de mogelijk oplossingen daarvoor. We hebben er twee gehad, in januari en februari. Ook nog een bijeenkomst in maart, maar dat was vooral een kennismaken met omwonenden van de Brabantroute en van de route Meteren-Boxtel.

De commissie kwam dus niet meer bijeen in het Tramhuisje te Gorssel, maar individuele leden werkten mee aan telefonisch of mailoverleg. Ook werd die wijze meegewerkt aan het Joint Fact Finding Trillingen

Trillingen

De staatssecretaris Stientje van Velhoven stelde een beleidsintensivering trillingen in. Een van de activiteiten daar in is een Joint Fact Finding (JFF) voor trillingen. Bijeenkomsten waarin vertegenwoordigers van spooromwonenden, goederenvervoerders, ProRail, NS, gemeenteambtenaren, ambtenaren van het ministerie en van GGD 's aanwezig waren om het trilling probleem van alle kanten te bekijken. Telkens een ander aspect en bij elk aspect was een expert aanwezig die wel een en ander kon vertellen over dat aspect.

Dergelijke bijeenkomsten met vertegenwoordigers van belangengroepen met nogal eens tegengestelde belangen bieden natuurlijk geen kant en klare oplossingen voor het probleem, maar het probleem werd en wordt van alle kanten bekeken. Begrip voor de problemen die de ene groep heeft wordt door de andere groep begrepen en aanvaard. In het eindverslag wordt hier en daar door instanties erkent dat ze nu kennis hebben genomen van trilling zaken waarvan ze eerst helemaal geen weet hadden. In 2021 ging het Joint Fact Finding door.

In het kader van de beleidsintensivering Trillingen is besloten dat het RIVM weer een onderzoek gaat doen naar de beleving van trillingen van omwonenden langs het spoor. Het RIVM is ook bezig met het ontwikkelen van een rekenmodel voor trillingen.

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 mee 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 2019, 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 (raildempers) 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 met duidelijk als je de jaarverslagen van de ILT, de Inspectie Leefomgeving en Transport, bekijkt. Geluidsoverlast komt daarin niet voor.

Veiligheid

Wet 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 weg wonen van het spoor des te kleiner is dat risico, hoe dichterbij des te groter. Dat risico

wordt berekend. Daarbij let men op de hoeveelheid ketelwagens met gevaarlijke stoffen die 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 blijven wij op letten, temeer daar toekomstige bewoners nog geen stem hebben!

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 onderzoekt hoe deze kostenschattingen tot stand zijn gekomen.

Bevindingen van de expertisecommissie worden gebruikt voor het maken van RONA-info's. Die gingen oorspronkelijk naar Kamerleden van de commissie Infrastructuur en Milieu en vanaf het najaar 2017 naar de opvolger: de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. De onderwerpen ervan worden vooral bepaald door de agenda van deze commissie. Er zijn in 2020 een vijftal verschenen.