

December 2011

Wonen langs het spoor

Actuele informatie over de ontwikkelingen ten aanzien van mogelijke toename van het goederenvervoer over de IJssellijn, Twentelijn en de Twentekanaallijn.

In het afgelopen jaar hebben wij u, enkele malen geïnformeerd over de ontwikkelingen van het goederenvervoer op onze sporen. De problematiek verlaat Den Haag en sijpelt nu lokaal door. Komend jaar zult u vaker van ons horen. Dat is ook nodig, want 2012 wordt heel belangrijk. In januari en februari worden door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail voorlichtingsavonden voor alle aanwonenden gehouden over de plannen. Voor plaats en datum van deze avonden zie het schema onderaan deze nieuwsbrief.

De toename van het spoorgoederenvervoer is het gevolg van enerzijds het Plan Hoogfrequent Spoor ten behoeve het zogenaamde spoorboekloze reizen in het westen van het land, en anderzijds de uitbreiding van de Rotterdamse haven. Omdat het verlengde van de Betuwelijn in Duitsland onvoldoende capaciteit heeft moet een groot deel van het goederenvervoer door de steden en dorpen van Gelderland en Overijssel rijden. En dat met name in de nacht en in de randen van de nacht. Het schema van het besluitvormingsproces van het ministerie vindt u ook onderaan deze nieuwsbrief.

Genoemde voorlichtingsavonden zijn bedoeld om de bewoners de gelegenheid te geven vragen te stellen en hun mening te laten horen. Wij hopen dat u met al uw burens, vrienden en kennissen heel duidelijk daar uw mening zult laten horen. Dit plan uit Den Haag is onbehoorlijk en moet echt gestopt worden. Voor het spoorgoederenvervoer naar Duitsland is destijds met heel veel belastinggeld de Betuwelijn aangelegd. Zorg dan ook dat deze gebruikt kan worden zodat het spoorgoederenvervoer via Oldenzaal-Bentheim niet meer nodig is. Goederenvervoer per spoor wordt met belastinggeld goedkoop gehouden, zogenaamd vanwege het milieu en om het fileprobleem op de wegen op te lossen. In beide gevallen is het effect maar zeer gering. De mening van RONA: Stop de subsidie. Laat het marktmechanisme bepalen of spoorgoederenvervoer dan nog gewenst is. En laat de vervoerders opdraaien voor de kosten van geluid en trilling werende maatregelen. *Laat de vervuiler betalen.*

In het afgelopen jaar hebben wij ons ingespannen om samen met de bestuurders van onze twee provincies en ook met de leden van de Tweede Kamer een aantal toezeggingen van de minister los te krijgen. Dat is deels gelukt. Zo laat zij nu ook de mogelijkheden van een verlenging van de Betuwelijn in Duitsland en van benutten van de binnenvaart onderzoeken. Verder heeft zij toegezegd te proberen de alom gevreesde aantasting van het leefmilieu voor de bewoners langs de spoorlijnen te beperken. Wij denken dat zij dan doelt op een tweetal nieuwe wetten.

In de eerste plaats is dat de nieuwe versie van de Wet Geluidhinder waarvan het eerste deel door Tweede en Eerste Kamer goedgekeurd. Dit deel houdt in dat langs genoemde tracés zogenaamde geluidemissieplafonds worden vastgesteld. Die plafonds liggen op het niveau van het gemiddelde lawaainiveau van de afgelopen drie jaren. Dat lawaainiveau is in veel gevallen al veel te hoog, maar er schuilt nog een addertje onder het gras. De spoorvervoerders zullen namelijk een marge van 1,5 dB boven genoemd gemiddelde krijgen. Dat houdt in dat de frequentie van het treinverkeer met ruim 40% zou mogen toenemen voor er maatregelen worden getroffen. En als men dan bedenkt dat gedurende de dag er geen ruimte is voor de geplande toename van het goederenvervoer, dan kan men er op rekenen dat de nachtrust van

de bewoners langs het spoor ernstig zal worden verstoord. De extra zware goederentreinen zullen trillende vloeren en muren veroorzaken en zo mogelijk schade aan de huizen. De andere wet is de Basiswet Gevaarlijke Stoffen. Deze houdt in dat er voor alle spoorlijnen een maximum is gesteld aan de hoeveelheid vervoerde brandbare en toxische vloeistoffen en gassen afhankelijk van het gevaar voor omwonenden. Dit gevaar wordt bepaald op basis van de risicoberekeningen. De uitgangspunten en het resultaat van de berekeningen leiden volgens de experts tot schijnveiligheid. Niet doen adviseren ze de kamerfracties! De IJssellijn is tien jaar geleden als onveilig bestempeld. Nu blijkt hij wel veilig! Dit terwijl er niets veranderd is aan spoor of materieel! Deze wet is nog in behandeling in de Tweede Kamer. Wij vinden dat de gevaarlijke stoffen op de veiligste manier vervoerd moeten worden. Ook hier kan de binnenvaart beter invulling aan geven. Daarnaast constateren wij dat er in de ontwerpwet weinig voorzorgen zijn opgenomen met betrekking tot controle en handhaving. Die wordt teveel aan de vervoerders zelf overgelaten. Dat wil zeggen: de slager keurt hier zijn eigen vlees. Spooraanwonenden weten dan wat het resultaat is. Er zal dus nog eens heel goed naar dit wetsontwerp moeten worden gekeken.

Onze activiteiten op dit moment betreffen de volgende onderwerpen:

- Het volgen en het beïnvloeden van het besluitvormingsproces
- Informeren van aanwonenden en bestuurders
- Een grondige analyse van het vervoer van en naar Rotterdam
- Een analyse van de knelpunten die extra gevaar kunnen opleveren langs de sporen
- Een inventarisatie van de huidige conditie van de woningen langs de spoorlijn in de gemeente Rheden, i.v.m. mogelijke toekomstige schade door trillingen
- Een inventarisatie van de mogelijkheden voor een toekomst vaste verlenging van de Betuwelijn in Duitsland.

Met het bovenstaande hopen wij u weer op de hoogte te hebben gebracht van de stand van zaken aan onze spoorlijnen en het werk van RONA.

Wij wensen u allen een heel goed 2012, en tenslotte willen wij iedereen van harte bedanken voor zijn/haar steun aan ons werk.

Ook uw financiële steun stellen wij zeer op prijs (Ons bankrekeningnummer is Rabobank, rekeningnummer: 1556.82.636 t.n.v. RONA te Brummen).

Bestuur RONA

ps. Ga naar de inloopavonden en laat uw stem horen!
(niet gaan zal opgevat worden als instemmen met tientallen goederentreinen, ook in de nacht)

