

Overleg en een wet die van belang is voor onze leefomgeving.

Overleg met de staatssecretaris

De zin van lobbywerk.

Lobbyen doet het RONA al lang bij met name Kamerleden die zitting hebben in de Commissie Infrastructuur & Waterstaat, kortweg Commissie I&W. Het lobbywerk van het RONA houdt in dat het RONA deze Kamerleden informeert over de specifiek plaatselijke problemen met het spoorgoederenvervoer over IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn, de voor- en nadelen van bepaalde besluiten die de Rijksoverheid neemt t.a.v. deze spoorlijnen en het geven van ideeën hoe de situatie wat betreft deze spoorlijnen beter zou kunnen worden zoals langzaam rijden in de nacht. Er worden daar nu proeven mee gedaan..

Die informatieverstrekking is hoogstnoodzakelijk: Kamerleden hebben eenvoudig geen tijd (vergaderingen, bezoeken aan gebieden met een probleem, lobbywerk aanhoren van andere groeperingen in Nederland) om alle rapporten, de technische details daarin en de gevolgen voor omwonenden te bestuderen.

Dat lobbywerk leidt tot wat langere contacten met een aantal van deze Kamerleden. Met diverse ministers en staatssecretarissen heeft het RONA in het verleden contact gehad met werkbezoeken en een bijeenkomst in Diepenheim. Zo zorgde Sharon Dijksma voor het eerste contact met het ministerie. De huidige staatssecretaris, Stientje van Veldhoven, kent het RONA goed uit de jaren dat ze woordvoerder spoor was in de commissie I&W. Zodoende hadden we nu overleg op ministerie met haar een gedeelte erbij.

Enkele punten uit dit overleg.

Nederland kent allerlei tafels van overleg. Zo is er een spoortafel voor Oost Nederland met aandacht voor de groei van het personen- en goederenvervoer over het spoor. Vervoerders, de provincies van Oost-Nederland, het ministerie en de staatssecretaris nemen deel aan deze spoortafels. Op verzoek van het RONA gaat de staatssecretaris nu bekijken of stakeholders als omwonenden daar ook niet bij horen. Bekijken, want wat is de mening van de andere stakeholders in een spoortafel en hoe zit het met gelijksoortige problemen in Brabant en in Tricht.

Langzaam rijden wordt nu onderzocht op het traject Meteren-Boxtel. Punten van onderzoek zijn het effect op trillingen (al besproken in de vorige Nieuwsbrief met nummer 43) alsmede de gevolgen voor capaciteit op het spoor, financiën en technische uitvoerbaarheid. Daarnaast loopt een traject om te bepalen wat juridisch nodig is om het wettelijk te kunnen afdwingen dat vervoerders inderdaad langzamer gaan rijden.

Piekgeluiden zijn natuurlijk de geluiden die zorgen voor de ernstigste verstoring van het geluid. Europese wetgeving stelt eisen aan het maximale piekgeluid van goederenwagens. Maar die wetgeving geldt tot nu toe enkel voor nieuwe goederenwagens. Nederland ijvert ervoor dat deze Europese wetgeving ook gaat gelden voor oudere goederenwagens. Dat moet Europees gebeuren omdat de goederentreinen die door Nederland rijden ook afkomstig zijn uit Duitsland, Polen en nog andere landen.



Lobbywerk: Met Kamerleden op bezoek bij woning langs het spoor
Hengelo - Oldenzaal

Sporgoederenvervoer op de langere termijn.

RONA is van mening dat bij de invulling van de Lange Termijn Spoor Agenda en de spoorontwikkeling uitgegaan moet worden van een maximale scheiding van personen en goederenvervoer. Personen willen verbinding van stadscentrum naar stadcentrum, goederen van industrie/haventerreinen naar industrie/haventerreinen. Dus benut de Betuweroute, en overweeg daar waar mogelijk, specifieke goederentrajecten te ontwikkelen.

RONA heeft tevens genoemd dat niet alleen het kostenplaatje van belang is, maar dat de ambities van de overheid om

- intensiteit en omvang van personenvervoer sterk te laten groeien de komende decennia,
- meer vrachtvervoer over het spoor i.p.v. over de weg te laten plaats vinden,
- en de doelstellingen voor gewenste CO2 reductie en duurzaamheid te behalen,

het noodzakelijk maken om na te denken over een Nieuwe Noordtak voor Goederenvervoer, zodat bestaand spoor beter benut kan worden voor personenvervoer. Er zal steeds minder ruimte voor goederentreinen zijn op bestaand spoor.

Op het feit dat goed nagedacht moet worden over goederenvervoer in de toekomst is door het ministerie instemmend gereageerd. Wat betreft specifiek de Noordtak Betuweroute, daar is voorlopig volgens de prognoses nog geen noodzaak voor een nader onderzoek.

Metingen Brummen en De Steeg



Meetpunt De Steeg. De microfoon hangt aan de mast vlak bij het balkon.

In Overijssel en Gelderland worden in opdracht van de provincies en betrokken gemeenten sinds 2014 door DGMR geluidsmetingen verricht, eerst op 6 punten, vanaf 2016 op 2 punten. Tevens worden er op een locatie trillingsmetingen verricht. Het meetprogramma zal nog 5 jaar lopen. RONA is nauw betrokken bij de analyse van de metingen en rapportage van de uitkomsten. De twee meetpunten van Overijssel en Gelderland zijn in De Steeg en aan de spoorlijn van Hengelo naar Oldenzaal even buiten Hengelo.

Het RIVM meet op meer dan 25 punten in Nederland o.m. in Holten en in Brummen. Die metingen komen bepaald niet overeen. Zeer zeker is dat vreemd voor het verschil tussen Brummen en De Steeg, daar beide plaatsen op ongeveer 10 km afstand van elkaar liggen en precies dezelfde treinen over heen gaan. Het verschil is dusdanig groot dat er volgens de metingen van het RIVM

bij Brummen wel 2 keer zoveel treinen over heen mogen en volgens de DGMR-metingen in De Steeg bijna geen enkele trein. Deskundigen is om uitleg gevraagd. Men kwam er niet uit.

Het ministerie van I&W constateerde dat er grote verschillen zijn tussen de beide metingen en dat leidde tot de conclusie bij I&W dat het goed is deze discrepanties, die leiden tot een grote onzekerheid voor de omwonenden nader te bekijken tijdens een specialistenvergadering met vertegenwoordiging van (tenminste) RIVM, I&W, RONA en ON. Zodat fysiek alle inhoudelijke verschillen en de verschillende opvattingen met elkaar gedeeld en doorgesproken kunnen worden en er wederzijds begrip kan komen.

Dat gesprek heeft inmiddels plaats gevonden. Men kwam er niet uit en het RONA kwam met het voorstel dat op het meetpunt De Steeg ook het RIVM gaat meten. Dat gaat gebeuren gedurende een week, want dat moet voldoende zijn. Zijn er dan verschillen dan kan dat in de meetinstrumenten liggen of in de berekeningen die moeten kijken of de norm wel of niet overschreden worden. Zijn er geen verschillen in de metingen dan ligt het aan andere factoren. Dan moet er gezocht worden naar hoe het kan dat de normen op het ene punt (De Steeg) bijna geen treinen meer bij kunnen en op een ander punt met precies dezelfde treinen er nog 2 x zoveel kunnen rijden.



Meetpunt RIVM Brummen. Afstand tot het spoor ongeveer even groot.

Het RONA wenst u goede kerstdagen en een prettige jaarwisseling. In de kerstnacht rijden er geen goederentreinen en is het dus rustig slapen. In de nacht van oud op nieuw rijden ze en niet in de avond en niet in de nacht. Dan hebben we andere piekgeluiden.

En in 2019 gaat get RONA door met geluid, trillingen, mogelijk het vervoer van gevaarlijke stoffen en met het zien te bereiken dat er een nieuwe Noordtak komt die buiten dorpen en woonwijken gaat..

Omgevingswet

Wat de Omgevingswet is.

Een nieuwe wet. Een wet die nog niet geldend is. Men verwacht een invoering van deze wet begin 2021. Maar er zijn al gemeentes bezig met het opstellen van een "Omgevingsvisie" (voor zover wij weten: Rheden, Deventer, Rijssen-Holten en Hengelo Ov.), Andere gemeenten zijn zich aan het voorbereiden met informatieverstrekking aan raadsleden of het maken van een plan van aanpak.

Deze nieuwe wet heeft te maken met de directe leefomgeving van mensen en moet het mogelijk maken om op veel eenvoudiger wijze plannen te maken voor de inrichting van de leefomgeving. Thans zijn er 26 wetten die te maken hebben met de leefomgeving, 60 Algemene Maatregelen van Bestuur en nog veel meer regelingen. In de Omgevingswet is er nog maar 1 wet, zijn er 4 Algemene Maatregelen van Bestuur en 1 regeling. Wil je een vergunning aanvragen voor iets, dan heb nog maar te maken met één digitaal loket.

In die Omgevingswet komen allerlei aspecten tezamen die met de leefomgeving te maken hebben als ruimte, milieu, water, infrastructuur, bouwen, monumenten, natuur, landbouw, bodem, mijnbouw en gezondheid. Die aspecten bevatten allerlei normen. Op de normen voor fijnstof, waterveiligheid, natuur en lucht na worden die normen minder belangrijk, maar spelen de waarden die mensen er aan toe kennen een belangrijkere rol. El als mensen, de mensen die in die leefomgeving wonen, een belangrijkere rol spelen betekent dit ook dat zij mee mogen praten over wat wel en niet belangrijk is in die leefomgeving.

Een van de bedoelingen van deze wet is dat er sneller besloten kan worden wat betreft het maken van plannen. Vandaar één loket voor de vergunningen, een digitaal loket. Overigens is dat Digitaal loket naar verwachting pas in 2024 klaar. Jammer, maar zo'n loket maken is een gigantisch karwei.

Voordelen van de Omgevingswet

Bij het maken van een plan worden de meeste normen minder belangrijk dan de waarden die mensen aan een plan toekennen. Plannen zijn sneller gerealiseerd, vergunningen kunnen met minder moeite verkregen worden. Er kan beter rekening worden gehouden met plaatselijke omstandigheden.

Wat het RONA ziet als nadelen van de Omgevingswet

Vooropgesteld: Het RONA heeft nog lang niet alles bekeken en zal haar mening nog regelmatig moeten bijstellen. Maar de volgende punten zien wij nu als nadelen:

- De waarden die mensen toekennen aan een omgeving spelen een belangrijkere rol. Dus waaraan men veel waarde toekent wordt meegenomen in het plan. De gemeente, de provincie spelen dan een belangrijke rol naast wat de inwoners van die leefomgeving wensen. Willen de mensen uitdrukkelijk een leefomgeving met heel weinig geluidsoverlast dan kunnen gemeente, provincie voor dat gebied een maximum stellen aan de geluidsoverlast. Maar die gemeenten en provincies zullen dat niet kunnen doen t.a.v. de landelijke spoorwegen en rijkswegen. Daar gelden de landelijke normen. Wil een provincie en/of gemeente toch minder geluid, dan kan dat als provincie en gemeente zelf betalen voor geluidswerende voorzieningen.
- Bij allerlei infrastructurele plannen van onze landelijke overheid zijn er nu milieueffectrapportages, Maatschappelijke Kosten en Baten Analyses (MKBA's), alternatieven bij een bepaald plan en kunnen mensen een zienswijze indienen. Wat blijft daarvan allemaal over?

In elk geval is de Omgevingswet een wet die voor een ieder van belang kan zijn voor het welzijn in zijn leefomgeving.

Henk Derks
Informatiemanager RONA,
derks.sr@chello.nl
026-4952367 en 06-19603261