

Secretariaat: Hoefslag 12 , 7213 BW Gorssel
info@dorpsraadgorssel.nl

Ministerie van Infrastructuur & Milieu
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
t.a.v. Mevrouw C. van Schaik
Kamer D 03.13
PB 20901
2500 EX Den Haag

per E-mail: PHS-GON@minienm.nl

Onderwerp: zienswijze betreffende de ontwerp notitie Reikwijdte en Detailniveau, PHSGON

Gorssel, 10 maart 2012,

Geachte mevrouw van Schaik,

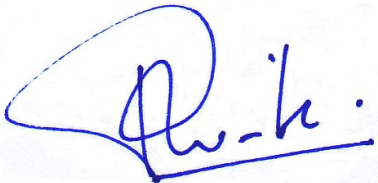
Graag geef ik u hierna mijn zienswijze betreffende de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het Programma Hoogfrequent Spoor- Goederenvervoer Oost Nederland.

Ik vraag u om mijn zienswijze op de notitie Reikwijdte en Detailniveau in de definitieve notitie op te nemen. De door mij aangereikte punten voor nader onderzoek in de MER leiden tot een beter inzicht, wat de verstandige besluitvorming ten goede komt.

Ik heb voor deze zienswijze gebruik gemaakt van de expertise van de RONA, een vereniging van belangenverenigingen, waar onze Dorpsraad lid van is. De door RONA opgestelde zienswijze heb ik aangevuld met specifieke inzichten, die gelden voor het nu nog prachtige dorp Gorssel.

Met vriendelijke groet,

Bestuur van de Dorpsraad Gorssel,
namens deze



Ir P.F.M. Wiegerinck

Zienswijze betreffende de ontwerp notitie Reikwijdte en Detailniveau, PHSGON **Namens Dorpsraad Gorssel**

Algemeen

Deze Milieu Effect Rapportage(MER) dient uitgevoerd te worden door (economisch) ongebonden, onafhankelijke partijen om iedere vorm van belangenverstrengeling of de schijn daarvan te voorkomen. In dit verband kan Prorail niet als onafhankelijk worden aangemerkt.

Zoals u aangeeft bij externe veiligheid is Basisnet onderdeel van deze MER. Wij menen daarom dat dit overal in deze notitie van toepassing is en benoemd moet worden.

Verder dient de studie inzage te geven aan welke wettelijke kaders wordt voldaan en mogelijk niet wordt voldaan om de veiligheid en leefbaarheid te garanderen.

De MER moet inzicht geven in zowel de effecten van de geplande goederentreinen als de effecten die resteren na het treffen van maatregelen. Wij willen dus dat naast de effecten van het rijden van de treinen óók wordt onderzocht wat de milieueffecten zijn van de maatregelen zélf.

Enkele voorbeelden:

- Een geluidsscherm kan effectief zijn om geluidsbelasting te beperken maar kan een negatief effect hebben op omgevingskwaliteit (landschappelijk of stedenbouwkundig), woongenot (uitzicht) gezondheid (licht, luchtkwaliteit) veiligheid (bereikbaarheid voor hulpdiensten, vluchtroutes) en natuur (leefgebied en verbindingen);
- Het sluiten van overwegen kan effectief zijn om de veiligheid te vergroten, maar kan leiden tot extra geluidsbelasting, luchtvervuiling en gevaar op andere plekken (wijziging verkeersstromen) en kan zeer negatief zijn voor bereikbaarheid (hulpdiensten en sociaal in stedelijke gebieden) en recreatie en toerisme (in landelijke gebieden),

In het verlengde van uw benadering om naast de milieueffecten en de maatregelen ook de kosten in beeld te brengen, zijn wij van mening dat dus ook de kosten van de neveneffecten van de maatregelen zélf in het onderzoek meegenomen moeten worden, zoals gevolgkosten voor omliggende infrastructuur, economische schade (vestiging bedrijven, bereikbaarheid en toerisme) en waardevermindering woningen en bedrijfspanden.

Ook als deze kosten strikt genomen niet ten laste komen van dit project (en door anderen worden gedragen, ten gevolge van dit project), zijn wij van mening dat deze in kaart gebracht moeten worden, om een zuiver beeld te schetsen van de gevolgen omwille van een zorgvuldig besluit.

Het effect van de maatregelen moeten na realisatie worden gemeten conform de uitspraak van de voormalige minister Eurlings, die zei; "meten is weten".

De Tracéwet geeft aan dat de resultaten naar en reacties naar de Commissie MER gaan "waar onafhankelijke milieudeskundigen" in zitten. Deze stap moet in het aangegeven proces worden opgenomen. De namen van bij de uitvoering van de MER betrokken partijen dienen openbaar en inzichtelijk te zijn.

Volgens het regeerakkoord dient de kwaliteit van de maatregelen en oplossingen het leefmilieu aan het spoor niet te verslechteren. Goederenvervoer in de nacht is hierbij uitgesloten. De wetgeving voorziet in een minimale "oplossing" die hier niet voldoet.

Kunt u aangeven in welke mate en omvang er maatregelen worden getroffen om dit regeerakkoord gestand te doen?

U geeft aan dat "medio 2012 is er een ijk-moment gepland" en dat is dan "het moment om vast te stellen of alle onderdelen van het programma nog voldoende passen binnen de tijdplanning en het beschikbare budget". Wij zijn van mening dat er hierbij ook aangegeven moet worden wat er gebeurt als dit niet het geval blijkt te zijn.

Tijdplanningen kunnen aangepast worden, maar wij hebben op de plenaire bijeenkomst van 18 januari in Hengelo begrepen dat, als het budget niet toereikend blijkt te zijn om alle noodzakelijke maatregelen te bekostigen, het plan niet door gaat:

a. Betekent dit ook dat de MER op dat moment stopgezet wordt? Klopt het dat de maatregelen uitgevoerd moeten worden binnen het thans beschikbare budget en er dus geen sprake zal (kunnen)

zijn van verhoging van het budget om alle benodigde maatregelen alsnog te kunnen bekostigen? als dit de maatregelen wél mogelijk zou maken?

b. Betekent dit dat er geen gebruik gemaakt zal worden van wettelijke mogelijkheden om plafonds te verhogen omdat de uit te voeren maatregelen “onuitvoerbaar of disproportioneel zijn”?

Hoofdstuk 1

Uitgaande van het feit dat PHS voorwaarde is voor Basisnet spoor zullen de effecten voor de leefomgeving rond het spoor, veroorzaakt door de goederenstroom als gevolg van Basisnet spoor, onderdeel moeten zijn van deze MER.

De aansluiting van de Betuweroute op de IJssellijn moet gezien de impact op geheel Oost Nederland, onderdeel zijn van deze MER. Het lokale effect van de aansluiting op het reizigersvervoer is beperkt. De gelijkvloerse spoor aansluiting van de Betuwelijn in Elst is volgens de 'Trajectnota/MER NO verbinding' uit december 1998: “uitsluitend te gebruiken voor lokaal vervoer, werkvervoer en eventuele omleidingen met maximaal 10 treinen per dag per richting”.

Tevens wordt in die nota vermeld dat: “voorrang van goederenvervoer op het reizigersvervoer van Elst tot Zutphen leidt tot een vergaande beperking van het huidige en toekomstige reizigersvervoer en kan niet als een oplossing worden aangemerkt”.

ProRail bereidt nu een ongelijkvloerse aansluiting in Elst voor waarvoor geen MER-onderzoek zal plaatsvinden.

Kunt u in de MER aangeven hoe dit mogelijk is?

Hoofdstuk 2

2.1 Wat vooraf ging

De opmerking: “Deze goederenroutering is een randvoorwaarde” refereert aan een oplossing van treingoederenvervoerders. Dit is niet overeenkomstig/ gaat voorbij aan de boodschap van de Tweede Kamer aan de minister in nov 2010 en het advies van de MER-commissie van feb 2012 waarbij de minister is verzocht een andere of aangepaste oplossingen te zoeken voor het goederenvervoer in Oost Nederland, waarbij vervoer over water nadrukkelijk is genoemd.

“De studies n.a.v. de aangenomen moties vallen buiten het bereik van deze MER”.

Dit met dien verstande dat de studies vergelijkbaar moeten zijn met deze MER zodat een goede en verantwoorde beslissing kan worden genomen over het nut en noodzaak van goederenvervoer per trein door Oost Nederland én de mogelijke alternatieven.

Dit o.a. aan de hand van de kosten en de baten en een actualisatie van de MKBA.

De studie omvat alle maatregelen die nodig zijn om twee goederenpaden per uur per richting mogelijk te maken”. Dit is een te beperkte zienswijze. Het betreft niet alleen de maatregelen maar ook de gevolgen van de maatregelen, en de oplossing daar weer van. Hierbij wordt gedacht aan o.a. de gewijzigde afhandeling van het lokale verkeer, de daarmee gepaard gaande toename van geluidbelastingen op woningen, de effecten op de verkoopbaarheid van die woningen en het effect van de maatregelen.

De vrije kruising Elst is noodzakelijk voor het mogelijk maken van het goederenvervoer in heel Oost Nederland.

Voor het reizigersvervoer heeft deze lokaal invloed, wat beperkt is tot de snelheid. Deze vrije kruising moet onderdeel zijn van de MER omdat het belang voor Oost Nederland vele malen groter is.

De genoemde planhorizon van 10 jaar staat een goede, economisch verantwoorde, duurzame oplossing voor treingoederenvervoer in de weg. De M.K.B.A. is onderdeel van de besluitvorming. De kijkhorizon moet corresponderen met de tijdstermijn gehanteerd in de M.K.B.A.

2.3. Vervoersprognose

De vervoersprognose betreft hier zowel reizigers- als goederenvervoer. In het kader van de moties en het verzoek tot alternatieve oplossingen moet hier onderscheid gemaakt worden tussen goederen die een bestemming vinden aan onze sporen, transitigoederen die over Duitsland kunnen rijden en goederen die met een andere modaliteit kunnen worden afgehandeld.

Dit dient vergezeld te gaan van een kosten-baten overzicht van de verschillende modaliteiten. Doel is een objectief beeld te geven van wat absoluut noodzakelijk is en wat gewenst is aan capaciteit.

Onoplosbare situaties moeten worden aangegeven. Van onoplosbare situaties kan geen kostenraming gemaakt worden, maar juist daarom moeten deze expliciet in het MER-rapport worden opgenomen. Het wegens onoplosbaarheid niet treffen van maatregelen, het niet voldoen aan de wet door gebruik van ontheffing of het verhogen van plafonds mag géén onderdeel zijn van de MER.

Hoofdstuk 3

3.1 De tracé varianten en de referentie

De tracévarianten kunnen niet los gezien worden van keuzes in Basisnet spoor. Waarbij nadrukkelijk naast de IJssellijn de Twentekanaallijn in beeld is. Deze keuzes dienen integraal in de MER te worden meegenomen

In de variant “kopmaken in Deventer” is sprake van rangeeractiviteiten die vallen onder het regiem van de plaatselijke omgevingsvergunning (milieuvergunning). Wij gaan ervan uit dat in de MER de aanvullende eisen van de gemeente Deventer integraal worden meegenomen, evenals alle kosten die gemaakt moeten worden om aan deze eisen te voldoen. Mocht hiervan worden afgeweken dan zien wij dat graag vermeld.

Voor zover ons bekend betreft goederenrouting PHS-Oost-Nederland uitsluitend vervoer vanaf de Betuweroute naar bestemmingen over de Duitse grens. Er zal dus in de MER van worden uitgegaan dat er géén stops, overstand of rangeeractiviteiten (m.u.v. eventueel kopmaken in Deventer) zullen plaatsvinden op het traject tussen Elst en de grens bij Oldenzaal/Bentheim.

Wij gaan ervan uit dat alle maatregelen die getroffen moeten worden om te kunnen garanderen dat de goederentreinen onderweg geen stops behoeven te maken in de MER worden meegenomen. Hierbij dient in elk geval opgenomen te worden de gevolgen bij zeker te verwachten verstoringen als vertraagde reizigerstreinen op het traject, blokkades op stations door volle perronsporen en brugopenstellingen.

Mocht in (al dan niet voorziene) situaties wel de optie open moeten zijn om tussenstops te maken, dan gaan wij ervan uit dat in de MER wordt aangegeven op welke locaties hiervoor zijn aangewezen en welke extra maatregelen dan getroffen moeten worden voor de omliggende bewoners om de veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, geluid en trillingen ter plaatse binnen de norm te houden.

3.2 Referentie-situatie

Vervoer beperkt zich niet alleen tot treinen. Voetgangers, fietsers en auto's zijn een wezenlijk deel van de problematiek. Ook die vormen van mobiliteit zien wij als onderdeel van de MER en zullen moeten worden opgelost. Dit met behoud van omgevingskwaliteiten.

Gesteld is door de provincie dat nu 15 goederentreinen van de Twentekanaallijn gebruik maken. Dat is echter aanzienlijk lager. We zien graag een onderbouwing van de gehanteerde cijfers.

Volgens de nota gaat de MER uit van:

- Het gereed zijn van “Sporen in Arnhem”;
- Het gereed zijn van de herinrichting spoorzone Zutphen (incl. IJsselbrug);
- Het gereed zijn van de ongelijkvloerse kruising bij Velperbroek;
- Het uitgevoerd zijn van de MIRT-projecten 2010 en niet-MIRT-projecten;
- Het uitgevoerd zijn van alle vereiste maatregelen om onder de plafonds te blijven;
- De op basis van theoretische berekeningen en bureauonderzoek voorspelde niveaus van geluid, trillingen en gevaar;
- Het uitgevoerd zijn van autonome ontwikkelingen op basis van plannen die er nu zijn;
- Dat vervoerders meer gebruik gaan maken technische ontwikkelingen op gebied van van stiller materieel;
- De prognose van het aantal goederentreinen;
- De prognose van het aantal reizigerstreinen (die nog niet bekend is);

Welke autonome ontwikkelingen en plannen worden hier bedoeld en hoe worden die meegenomen?

Hoe ziet de prognose van het aantal goederentreinen er uit als de huidige subsidie wordt afgeschaft en andere routes of modaliteiten aantrekkelijker worden voor de vervoerders?

Wat is de prognose van het aantal reizigerstreinen?

Behoren het uitgevoerd zijn van de NaNOV-afspraken en de gevelisolatie tgv de Raillijst ook tot de uitgangspunten van de MER?

Betekent dit, dat als deze aannames niet juist zijn, of anders blijken te zijn, het MER onderzoek hierop aangepast wordt?

Betekent dit dat, zolang deze aannames geen feit zijn, de uitvoering van het project wordt opgeschort?

Van welke voorrangregels wordt uitgegaan als de prognose reizigersvervoer bekend is en kan dit leiden tot een bijstelling van de prognose voor het aantal goederentreinen waar in de MER van wordt uitgegaan?

Alvorens over te gaan naar een volgende fase vragen wij u ons en andere belanghebbenden te informeren welke projecten worden bedoeld met 'MIRT projecten 2010' en 'niet-MIRT projecten' waarvoor opdracht is verstrekt voor 1 juli 2011. Hierdoor kunnen partijen tijdig reageren.

Gegeven het feit dat PHS aangeeft dat er budget is, moeten eerst de NaNOV afspraken zijn uitgevoerd voordat met PHS/Basisnet kan worden gestart.

Voor de omgeving geldt, dat eerst de ruimtelijke, economische en infrastructurele maatregelen moeten zijn uitgevoerd voor het goederenvervoer van PHS/Basisnet kan plaats vinden. Deze volgtijdelijkheid is evident direct belangrijk voor de kwaliteit van leefmilieu langs het spoor.

Voorts vermeldt de Trajectnota MER/NO verbinding: "bij het vervoer van goederen via het bestaand spoor, de oriënterende waarde van het groepsrisico mogelijk wordt overschreden in Arnhem, Velp, Dieren, Brummen, Zutphen, Deventer, Almelo, Borne, Hengelo en Oldenzaal".

Kunt u aangeven hoe zich dat verhoudt tot de veiligheid aan het spoor ter plaatse?

Wij zijn van stellige mening dat ook de risico's in kernen kleiner dan 30.000 inwoners in de MER moet worden meegenomen en de resultaten daarvan expliciet in het eindrapport moeten worden opgenomen, ongeacht of dit al dan niet aanleiding geeft tot noodzakelijk te treffen maatregelen.

Hoofdstuk 4

Het belang van milieueffecten van het goederenvervoer kan enkel plaats vinden door weging met alternatieven -de invulling van de moties- die op eenzelfde wijze vergelijkbare informatie moeten bevatten. Deze MER is richtingbepalend voor de inhoud van de andere studies.

Wij zien de MER PHS-GON als een studie die gewogen moet worden met de andere vergelijkbaar uitgevoerde studies conform de moties in de 2^e Kamer van november 2010. Omdat PHS-GON niet door de Tweede Kamer akkoord is bevonden zullen de resultaten van de studies aan de Tweede Kamer moeten worden voorgelegd. Afhankelijk van het resultaat kunnen vervolgstappen worden genomen.

Mocht er afgeweken worden van deze procedure vragen wij u dit in de MER te onderbouwen.

Hoofdstuk 5

Algemeen

Zie hoofdstuk 4

5.2 Geluid

Het betreft hier niet alleen een aanpassing aan het spoornet, maar ook aanpassingen aan de lokale infrastructuur die geluidbelastingen enorm kunnen beïnvloeden. De oplossing voor het afhandelen van het vergrote wegverkeersprobleem als gevolg van PHS/Basisnet moet inzichtelijk worden gemaakt en worden getoetst aan vigerende regelgeving.

Wij zijn van stellige mening dat in het onderzoek op basis van cumulatie van bestaand geluid (reizigerstreinen, goederentreinen, emplacementsactiviteiten, autoverkeer en overige bronnen) óók meegenomen moet worden de eventuele plaatselijke toename van het geluid van wegverkeer als gevolg van aanpassingen in de infrastructuur (afsluiten overwegen, toegangswegen ongelijkvloerse kruisingen) of toename dichtligtijden van overwegen (stilstaand verkeer).

Er dient in het MER-onderzoek aantoonbaar rekening te worden gehouden met de toekomstig. toegestane maximale geluidbelasting door treinen, aslasten van 22,5 ton, 700 mtr. lengte en snelheden conform personentreinen van 100-120 km/u. Tevens zou meegenomen moeten worden,

wat de consequenties zijn, als de lengte van de goederentreinen groter dan 700 mtr zou worden (Hiermee blijken proeven genomen te worden).

SWUNG voorziet niet in door geluidschermen verlegde geluidbelastingen. Deze beïnvloeden echter wel ons leefmilieu. Wij zien deze verlegde geluidbelastingen graag in de MER meegenomen vergezeld met hoe dit probleem wordt opgelost.

Nadrukkelijk vragen wij een adequate oplossing voor woningen en de buitenruimten van woningen gelegen nabij overwegen. De geluidbelasting neemt toe door toename van het aantal treinen, het moeilijk toepassen van geluidwerende oplossingen en de toename van wegverkeer door het sluiten van overwegen elders.

Om de geluidbelasting door treinen in beeld te brengen en te houden vragen wij om een permanent representatief netwerk van geluidmetingen waarvan de metingen openbaar zijn.

Naast de gangbare metingen moet er aandacht zijn voor piekgeluid en laag frequent geluid. Zaken die relevant zijn voor bewaking van ons leefmilieu.

Een van de maatregelen ter beperking van geluidhinder kan zijn het reduceren van de snelheid van de treinen. Wilt u de effecten hiervan in deze studie in beeld brengen?

Het stiller worden van treinen laat meer treinen toe op het baanvak waardoor incidenteel geluid verandert in continugeluid zoals bij wegverkeergeluid. Wij verzoeken u aan te geven hoe u hier rekening mee houdt bij het bewaken van omgevingskwaliteit en leefmilieu.

In het verlengde van uw benadering om naast de milieueffecten ook de kosten van de te treffen maatregelen in kaart te brengen, zijn wij van mening dat ook de gevolggkosten meegewogen moeten worden.

Door makelaars is in 2009 een schatting gemaakt van de waardedaling van woningen bij intensivering van goederenvervoer. Voor alle woningen langs het traject Elst-Oldenzaal is dit geraamd op 625 miljoen waarbij mogelijke onverkoopbaarheid van woningen buiten beschouwing is gelaten.

In het budget voor PHS is daarmee geen rekening gehouden.

Wij vragen om een integrale benadering wat PHS/Basisnet de gemeenschap kost, ongeacht wie dat uiteindelijk gaat betalen.

Werkverkeer op het spoor en ander incidenteel treinverkeer op het spoor dienen aantoonbaar in de geluid-belastingberekeningen te worden meegenomen.

De MER moet in kaart brengen wat de gevolgen voor de gezondheid zijn bij mensen wonend nabij het spoor veroorzaakt door de geluidbelasting in relatie tot studies over dit onderwerp.

5.3 Externe veiligheid

De spoorlijn Arnhem-Velp-Dieren-Zutphen-Deventer is 150 jaar geleden aangelegd met het doel woonkernen met elkaar te verbinden voor lokaal reizigersvervoer. Niet om (zoals de Betuwelijn) zover mogelijk van kernen transitio van goederen te plegen.

Al in 1997 kwam men dan ook tot het besluit, dat het bestaand spoor over Arnhem/Zutphen/Deventer richting Oldenzaal niet geschikt was voor intensief goederentransport:

- In het Persbericht van 28 april 1997 van de Directoraat- Generaal Rijkswaterstaat werd reeds aangegeven dat het onderzoek naar goederentransport via Elst, Arnhem en verder, zowel op het gebied van geluidshinder als op het gebied van veiligheid slecht scoorden, waardoor het uitwerken van dit alternatief minder zinvol was en in de ijskist ging.
- Ook in de Startnotitie wordt aangegeven, dat het bestaande spoor de nodige problemen zal geven, te weten: onvoldoende capaciteit en ontoelaatbare omgevingshinder. (blz 17 en 18 van deze notitie).
- Netelenbos heeft destijds gezegd dat IJssellijn geschikt is voor maximaal 21 treinen per etmaal. Of waren aan dat aantal ook te treffen maatregelen gekoppeld?
- In het Achtergronddocument 'Voorgenomen activiteit en alternatieven' van de Trajectnota/MER NO verbinding van november 1998, staat vermeld dat de overschrijdende waarde van (*alleen al*) het berekende groepsrisico in Arnhem niet oplosbaar is.

Welke maatregelen zijn uitgevoerd waardoor er nu wel door 40-62 goederentreinen zonder aanvullende maatregelen, gebruik kan worden gemaakt van de IJssellijn?

Kunt u aangeven hoe de MER rekening houdt met een ongeluk gecombineerd met een kettingreactie (uitbreiding van de gevolgen van een ontsporing, brandende of ontploffende wagon) met naast of nabij het spoor gelegen bedrijven met gevaarlijke stoffen?

Wij zijn van nadrukkelijke mening dat in de MER op het punt van veiligheid er rekening mee gehouden moet worden dat uit recent onderzoek (inspectie Verkeer & Waterstaat) blijkt dat 25% van de door heel Europa rijdende goederenwagons technische gebreken vertoont. Kunt u aangeven hoe dat van invloed is op de nu vastgestelde veiligheid?

Kunt u aangeven hoe u de veiligheid van het spoor voor de omgeving kunt toetsen, terwijl de risicokaarten niet geactualiseerd zijn?

In de Wet Basisnet spoor wordt formeel rekening gehouden met bekende bouwplannen rond het spoor. Deze wet treedt dit jaar in werking. Per traject geldt een plafondsrisico. Als die grenswaarden op het gemengde net relatief laag worden gehouden zal gebruik van de Betuweroute en daarmee op de IJssel-Twente/Twentekanaallijn sterk toenemen.

Gemeenten krijgen geen garantie dat in de toekomst niet nog meer goederentreinen met gevaarlijke stoffen zullen passeren. Zodra de veiligheid van wagons verbetert, zullen er bij gelijkblijvende risicogrenzen, meer treinen mogen rijden. De maatregelen wegen echter niet op tegen het extra gevaar. Hoe worden dan de risicoberekeningen uitgevoerd?

Er wordt aangegeven dat het bij de MER. 2e fase niet gaat om vergelijkingen van varianten en modaliteiten terwijl dit wel moet gebeuren gezien de moties van de 2^e Kamer uit november 2010. Kunt u onderbouwen waarom dit niet gebeurt?

Uit eigen opname van het RONA blijken er in de 'Knelpuntenlijst' van de overheid nogal wat 'objecten', binnen de daarbij gehanteerde grenzen van 50 en 100 meter, te ontbreken. Daaronder ook alle bedrijven die op de BRZO-lijst voorkomen, zelfs die tegen het spoor liggen. Deze lijst moet worden bijgewerkt en de gevolgen ervan worden verwerkt in de andere resultaten. In ieder geval moeten de BRZO gecategoriseerde bedrijven worden verplaatst. Ten tweede moet de gehanteerde grens van 100 meter naar 250 meter omdat een ontploffende LPG-wagon alles binnen een straal van 250 meter vernietigt. Wij verzoeken u deze maatregelen én de daarmee gemoeide kosten in de MER-rapportage op te nemen.

Het hoofdrapport 'Trajectnota/MER NO verbinding' van december 1998 vermeldt dat in Arnhem-centrum, Zutphen, Deventer, Hengelo en Oldenzaal de contour van het individuele risico (bij de in 1998 verwachte hoeveelheid goederenvervoer) op 25 à 35 meter uit hart spoorbaan zal liggen. Voorts vermeldt dit rapport dat: "bij het vervoer van goederen via het bestaand spoor, de oriënterende waarde van het groepsrisico mogelijk wordt overschreden in Arnhem, Velp, Dieren, Brummen, Zutphen, Deventer, Almelo, Borne, Hengelo en Oldenzaal".

Op de plenaire bijeenkomst van 18 januari j.l. in Hengelo hebben wij begrepen dat het geplande aantal wagons met gevaarlijke stoffen zodanig zal zijn dat er géén maatregelen getroffen hoeven te worden.

Wij vragen met klem om onderbouwing van die mening in de MER.

In het Hoofd rapport 'Trajectnota/MER NO verbinding' van november 1998, staan uitgangspunten voor het ontwikkelen van alternatieven. Wij zijn van mening dat in deze MER de relatie moet worden aangetoond tussen de huidige maatregelen en de maatregelen uit 1998 en waarom daar verschillen zijn ontstaan inclusief onderbouwing.

Wij zien graag een onderbouwing opgenomen waarom gekozen wordt voor ATBvv in plaats van het door Europa aanbevolen EMRTS.

In de nieuwe wet vervoer gevaarlijke stoffen wordt bepaald dat individuele vervoerders niet verantwoordelijk zijn voor het onder het risicoplafoond blijven en dat ProRail eens in de 5 jaar dit achteraf moet toetsen en vervolgens passende maatregelen voor moet stellen die via de minister aan

de Tweede Kamer worden voorgelegd. Dit `achgraf toetsen` kan dus in de praktijk betekenen dat er gedurende 2 tot 7 jaar veel méér gevaarlijke stoffen worden vervoerd dan het plafond toestaat. Wij zijn van mening dat dit (onvoorspelbare) risico expliciet in de MER-rapportage moet worden opgenomen, tenzij expliciet wordt aangegeven dat er een regiem zal gelden waardoor overschrijding van het plafond in de praktijk niet voor zal komen. Uiteraard met hoe zo'n regime zal zijn ingericht.

Het verkleinen van de kans op een ongeval

Plasbrandgebieden zonder aandacht.

Volgens het Basisnet Spoor kennen IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn geen plasbrandaandachtsgebieden.

Een plasbrand kan evenwel ook op een plek langs deze drie lijnen plaats vinden. Ook daar moet aandacht aan besteed worden. We wensen deze gebieden voortaan te noemen: "plasbrandgebieden zonder aandacht". Toch vinden wij dat aan de "plasbrandgebieden zonder aandacht" de nodige aandacht moet worden besteed. Die aandacht is gebaseerd op het verkleinen van de kansen, juist daar waar veel concentratie van mensen is.

Dat houdt in dat met name aandacht besteed moet worden aan de cumulatie van kansen (waar de RBMII berekeningen geen rekening mee houden):

1. Spoordijken of lagere spoorverhogingen bij woningen die 30 meter of minder van het spoor liggen.
2. De aanwezigheid van benzinstations met LPG binnen de 30 meter van het spoor en op een grotere afstand indien het spoor hoger ligt dan het benzinstation.
3. De aanwezigheid van bedrijven met een BRZO-kwalificatie binnen de 30 meter van het spoor en op een grotere afstand indien het spoor hoger ligt dan het bedrijf met een BRZO-kwalificatie.
4. De aanwezigheid van transformatorhuisjes binnen de 30 meter van het spoor.
5. De aanwezigheid van een overweg in de buurt van een benzinstation met LPG en/of een bedrijf met BRZO-kwalificatie (de vrachtwagen met diepvrieskippen bij Maarsbergen kan makkelijk vervangen worden door een vrachtwagen met wat gevaarlijker goed).
6. De kosten die gemaakt moeten worden voor:
 - a. Maatregelen voor voorzieningen bij woningen binnen de 30 meter van een spoordijk.
 - b. De verplaatsing van benzinstations met LPG buiten het plasbrandgebied zonder aandacht, dan wel het afkopen van het LPG-aandeeel. Zie ook: Locatie risicovolle inrichtingen.
 - c. De verplaatsing van BRZO-bedrijven buiten het plasbrandgebied zonder aandacht. Zie ook: Locatie risicovolle inrichtingen.
 - d. De verplaatsing van transformatorhuisjes buiten het plasbrandgebied.
 - e. Het vervangen of doen sluiten van een overweg i.v.m. punt 6 (niet nodig bij verplaatsing)

Locatie risicovolle inrichtingen

Wij verstaan daaronder bedrijven, voorzieningen die bij een eenzijdig incident dan wel een ongeval van twee of meer partijen de gevolgen van het incident of ongeval aanmerkelijk kunnen verzwaren.

Wij denken aan:

- Bedrijven met BRZO-kwalificatie,
- Het Bedrijvenpark Twente. Dit heeft een BRZO-kwalificatie, maar er staan heel veel bedrijven.
- Benzinstations met LPG,
- Gasontvangststations en/of gasverdeelstations
- Nijhof Wassink te Rijssen met tanktransport, tankcleaning en brandstoftransport

Diverse van deze bedrijven, voorzieningen staan binnen de 200 meter van het spoor. Het kunnen cumulerende factoren zijn voor de gevolgen van een incident of ongeval. Gelet op het vervoer van LPG zou een afstand van 250 meter nog beter zijn.

Graag zouden we onderzocht willen zien:

Welke van deze bedrijven komt, gezien de kosten van verplaatsen of beeindigen van een activiteit, in aanmerking voor gehele bedrijfsverplaatsing, en waarheen dan?

Leidingen

De drie lijnen komen nogal eens in de buurt van hoge druk gasleidingen. Vele malen kruisen deze leidingen het spoor en er zijn nogal wat leidingen die parallel lopen dicht aan het spoor en tegelijkertijd door bebouwde kommen.

Onderzocht dient te worden:

1. In hoeverre deze leidingen in strijd zijn met artikel 19a en artikel 20 b en c van de Spoorwegwet.
2. Wat de kosten zijn van eventuele verplaatsingen indien noodzakelijk.

De bestrijding van ongevallen met gevaarlijke stoffen

Bereikbaarheid

Doel is uiteraard dat de hulpdiensten bij een ongeval met een goederentrein zo snel mogelijk ter plekke kunnen zijn.

Dat hangt af van:

1. De wegen.
 - Welke afstand is voor de hulpdiensten nodig, aanvaardbaar om het spoor te kunnen bereiken?
 - Welke onderdelen van elke lijn afzonderlijk zijn in dit kader onvoldoende te bereiken?
 - Wat zijn de kosten om eventuele tekortkomingen het hoofd te bieden?
2. Het al of niet vollopen van het wegennet.

Voorbeelden ter verduidelijking:

 - Een ernstig ongeluk op de weg tussen Ellecom en Dieren veroorzaakte een compleet infarct. Legaal te gebruiken was een parallel lopende tweebaansweg pakweg 1 kilometer meer naar het oosten. Een kruising daarbij met een lichtinstallatie die dit totaal niet aankon. Een rit over die weg van normaal nog geen 5 minuten duurde nu een uur. En de weg tussen Ellecom en Dieren was afgesloten.
 - Een omgevallen vrachtwagen op de A 348 leidde tot een afsluiting van de A 348. Op het alternatief van de dorpenroute door de gemeente Rheden ging een traject van hooguit 5 minuten naar ook een rijtijd van een uur. Verkeerslichten in De Steeg kon het plotseling afbuigende verkeer van de snelweg niet aan.
 - Met een ongeval op het spoor kunnen overwegen op een bepaald deel dicht blijven. Het verkeer kan niet weg.

Daarom de vragen:

 - Langs welke delen van het spoor van de drie lijnen kunnen verkeersinfarcten ontstaan waardoor hulpdiensten niet, dan wel met veel moeite, de ongevalsplek kunnen bereiken?
 - Wat zijn de kosten om eventuele tekortkomingen het hoofd te bieden?
3. De ligging van de hulpdiensten t.o.v. de overwegen langs het spoor.
 - Waar worden hulpdiensten gehinderd door het spoor?
 - Wat zijn de kosten voor voorzieningen waardoor de hulpdiensten niet gehinderd worden?

Bestrijdingsmiddelen.

Volgens de afdeling Preventie, Preparatie en Proactie van de veiligheids- en gezondheidsregio Gelderland -Midden is een bluswatercapaciteit nodig van 360 m³

Langs de IJssellijn is die capaciteit slecht 60 tot 90 m³.

Hoe is het gesteld met de bluswatercapaciteit langs elk van de drie lijnen?

Wat zijn de kosten van voorzieningen om de bluswatercapaciteit tot het vereiste peil op te voeren?

Kwaliteit van de bestrijding.

De bestrijding van de brand van ChemiePack in de gemeente Moerdijk leek op zichzelf al een ramp. Een dergelijke situatie mag langs elk van de drie lijnen niet voorkomen. Derhalve de volgende vragen:

1. Hoe komt elke uitrukkende hulpdienst eenheid aan de juiste informatie t.a.v. gevaarlijke stoffen die bij het ongeval betrokken zijn.?

2. Voldoen rampenplannen en aanvalsplannen per veiligheidsregio aan de eisen die gesteld worden voor de bestrijding van de diverse stoffen die over elk van de lijnen vervoerd worden?
3. Voldoen kennis en vaardigheden van de personen die worden ingezet bij een bestrijding van de gevolge van dergelijke rampen aan de noodzakelijk eisen?
4. Wat zijn de kosten van het op peil brengen en houden van rampenplannen, aanvalsplannen, kennisvermeerdering en vaardigheidstraining?
5. Welke stoffen worden actief door de hulpdiensten besteden en welke stoffen niet (laat men uitbranden).
6. Wat zijn effecten van de mogelijke vervuiling op de grondwaterhuishouding incl. ondergrondse sprengen.

5.5 Trillingen

Een van de maatregelen kan zijn het reduceren (c.q. niet verhogen) van de aslast van de treinen. Wilt u de effecten hiervan in deze studie in beeld brengen?

Een van de maatregelen kan zijn het reduceren (c.q. niet verhogen) van de snelheid van de treinen. Wilt u de effecten hiervan in deze studie in beeld brengen?

Wij vragen u de effecten op bodemtrillingen van de verschillende fundatie methodes o.a. grout-injectie, het meer-massa-veersysteem ten gevolge van gelaagde bodemopbouw enz. in beeld te brengen.

De MER moet in kaart brengen wat de gevolgen zijn van trillingen voor de gezondheid en de rond het spoor liggende bebouwing in relatie tot studies over dit onderwerp

Het omleiden van wegverkeer o.a. vrachtwagens) door het sluiten van overwegen kan leiden tot trillingen in gebouwen langs een andere overweg, en langs andere straten en wegen, een verkeersintensivering ter plaatse. Dit dient inzichtelijk te worden gemaakt in deze MER.

Wijze van onderzoek MER 2e fase Elst-Oldenzaal; Ook hier dient gebruik te worden gemaakt van al verrichte metingen. Hieruit blijkt dat de huidige (referentie situatie) al niet deugt.

Bij berekeningen dient er aantoonbaar rekening te worden gehouden met treinen van de volgende specificatie;
aslasten van 22,5 ton, 700 mtr. lengte en snelheden conform personentreinen, 100-120 km/u

Tot nu toe is uitgegaan van trillingen bij 'slappe' grondlagen. Met de kort onder de oppervlakte gelegen zeer harde oerlagen in het gebied van de Zuidelijke Veluwezoom valt te voorzien dat trillingen daar tot op veel grotere afstand van het spoor zullen worden doorgegeven.
Kan dit inzichtelijk gemaakt worden in de berekeningen?

Bekend is dat de bodemgesteldheid van grote invloed is bij trillingen waardoor bronbestrijding essentieel is. Wij gaan ervan uit dat in de MER behalve een berekening van de te verwachten trillingen en te treffen maatregelen ook de mogelijke bronmaatregelen worden meegenomen.

Om trillingschade door treinen in beeld te brengen vragen wij om een onderzoek naar een permanent representatief netwerk van voor trillingregistratie gecombineerd met het meten van verticale en horizontale beweging bij een representatief aantal woningen en bedrijfsgebouwen.
De uitkomsten van de MER. 2e fase moeten vergeleken kunnen worden met resultaten van de andere moties van de 2^e Kamer van november 2010.

5.6 Ecologie

De toch vrij recent vastgestelde Ecologische Hoofd Structuur wordt weer doorbroken. Kunt u aangeven waar dit het geval is, welke maatregelen worden getroffen om dit te compenseren of aan de andere kant te voorkomen dan wel te beperken.

De te verwachten geluidsniveaus en trillingsniveaus in brede gebieden rond het spoor gaan wijzigen, en niet alleen overdag, maar ook 's nachts zal voor grote aantallen vogels en andere dieren acceptabele niveaus worden overschreden. In de MER dient aandacht te worden besteed aan deze wijze van aantasting van de fauna, en de maatregelen die ter compensatie worden genomen.

5.7 Waterhuishouding

De spoorlijn loopt direct langs enkele waterwingebieden. Wij gaan er van uit dat de MER in de bescherming van deze gebieden voorziet en de daarmee gemoeide kosten, in het MER-rapport worden opgenomen.

Op verschillende plaatsen langs het traject zal bij hoge waterstanden het vereiste grondwater peil van 1,75 meter onder BK of lager niet gegarandeerd zijn. Wij gaan ervan uit dat alle te treffen maatregelen om de stabiliteit van de spoorbaan (bij extra belasting door zware goederentreinen) te waarborgen in de MER worden meegenomen, evenals de daarmee gemoeide kosten)

5.8 Archeologie

De spoorbaan ligt op diverse plaatsen dicht bij oude begraafplaatsen en kerkhoven. Graag in de MER rekening te houden met de rust op gebied van trillingen en geluid op deze plaatsen hoort te heersen.

5.9 Bodem

5.10 Landschap

De spoorlijn loopt door een aantal bijzondere landschappen met een hoge recreatieve waarde. Door de geluidtoename van vooral het aantal goederentreinen zal deze waarde achteruit gaan waardoor deze gebieden voor recreanten minder aantrekkelijk worden. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de lokale economie. Wij dringen erop aan deze gevolgen in de MER te onderzoeken. Wij gaan ervan uit dat de treffen maatregelen en de directe en indirecte kosten daarvan in de MER worden meegenomen.

5.11 Barrière werking

Door het sluiten van een aantal overwegen ontstaat omrijschade (voor bedrijven). Door het sluiten van een aantal overwegen, dan wel langere dichtligtijden daarvan, wordt de barrièrewerking in veel plaatsen vergroot. Door het sluiten van overwegen ontstaan er punten in diverse bebouwde kommen, die niet of slecht bereikbaar zijn voor hulpdiensten tgv elders gesloten spoorbomen. Wij zijn van mening dat barrièrewerking moet worden opgelost door maatregelen dan wel moet worden gecompenseerd en gaan ervan uit dat dit in de MER wordt meegenomen.

5.12 Ruimtelijke effecten

De ruimtelijke effecten zullen onder andere betrekking hebben op de onmogelijkheid dicht langs het spoor te bouwen. Dit zal tot waardedaling van bouwgrond leiden. We gaan ervan uit dat de schade aan al uitgevoerde projecten of op al bestaande plannen in de MER wordt meegenomen.

5.13 Energieverbruik

Voor vooral het laten rijden van meer goederentreinen is meer energie nodig zijn waartoe extra onderstations zullen moeten worden gebouwd. In de MER moet worden aangeven in hoeverre daarmee in het budget rekening is gehouden. In de MER zien wij graag een vergelijk tussen de verschillende vervoersmodaliteiten (water, weg, spoor) betreffende het verwachte, toekomstig, energieverbruik en CO2 uitstoot. Door de barrière werking veroorzaakt door het railverkeer moet het overige verkeer omrijden. Dit moet bij het energie verbruik van treinen worden opgeteld.

5.14 Robuustheid

Het niet opwaarderen van het huidige spoor op grond van de technische specificaties als voorzien in de Trajectnota-MER NO verbinding, doet de vraag rijzen of gesproken kan worden van voldoende robuustheid.

Wij gaan ervan uit dat de maatregelen die nodig zijn om deze robuustheid te realiseren worden meegenomen in de MER, dan wel als conclusie wordt opgenomen dat robuustheid in deze situatie niet te realiseren is.

5.15 Bouwtijd en bouwkosten

Wij willen in de MER een planning van de volgtijdelijke maatregelen zien met daar aangegeven wanneer het spoor intensiever dan de nul-situatie zal gaan worden gebruikt.

De termijn waarbinnen de spoorbaan Elst-Oldenzaal voor gebruik gereed is zal wellicht niet in 2020 worden gehaald. Voor de bouwkosten is het budget leidend.

Wordt er in de MER rekening mee gehouden dat een langere bouwtijd tot (onvoorziene) kostenstijgingen kan en zal leiden en wordt dit in de berekening van de totale kosten meegenomen. Als de snel groeiende goederenstroom niet meer kan worden afgehandeld door andere sporen en de sporen in Oost Nederland niet gereed zijn, wat betekent dat voor de goederenstroom? Kunt u in de MER aangeven hoe het goederenaanbod dan wordt getransporteerd?

GorsseL, 10 maart 2012
Dorpsraad GorsseL