

Zienswijze op aanvulling MER1e fase

1. Wettelijke kaders

1.1. Referentiesituatie

De referentiesituatie gaat uit van “geen enkele mitigerende maatregel” maar wel van groei van het spoorgoederenvervoer, en wat er dan in 2030 is aangericht in onze omgeving. Ik ben er voorstander van als referentiesituatie de huidige situatie en het huidige spoorgebruik te nemen. De in de MER gehanteerde referentiesituatie is dermate onwenselijk, dat elk van de vier tracevarianten er relatief vriendelijk door gaan uitstralen. Dat is misleidend.

1.2. Geluidseisen.

De nieuwe wetgeving Swung heeft hetzelfde karakter als de geluidhinderregelgeving rond Schiphol. Er wordt vanaf gezien geluidsniveaus te meten, Men zal uitgaan van berekende hinder via tellen van treinen en aannamen van geluidproductieniveaus er trein (treinsoort). De gevolgen van overbeladen treinen, achterstallig onderhoud aan materieel en spoor, welke alle tot hogere geluidproductie leiden, komen in de handhaving niet tot uiting. De geluidproductie per treinsoort is genormeerd, ongeacht wat het in de praktijk is.

In de wetgeving is geen ruimte voor een vergelijking van het treingeluidniveau met het plaatselijke achtergrondgeluidniveau. In onze stille landelijke omgeving is verstoring door passerende treinen veel schadelijker dan is de reeds verprutste stedelijke en industriële omgeving van het westen van het land. Op de toegestane productieniveaus zou in onze regio een strafkorting moeten gelden.

1.3. Trillingen

Er is geen wettelijk kader waaraan trillinghinder en schade door trillingen kan worden getoetst. Wetenschappelijk is de materie rond trillingen dermate ingewikkeld dat de overheid heeft afgezien van wettelijke bescherming. Middels een flinterdunne beoordelingsrichtlijn waarvan de voorspellende waarde nulkommanul is wordt de indruk gewekt dat aan het onderwerp serieuze aandacht wordt geschonken. Burgers die na realisatie van de onzalige plannen klagen over hinder of schade door trein gerelateerde plannen worden tegemoet getreden met een beoordelingsprotocol van Prorail. Dit protocol is een beslissingsboom, die in 99 van de 100 mogelijke uitkomsten gaat concluderen dat de schade niet door het spoor kan zijn veroorzaakt, waardoor de bewijslast teruggelgd wordt bij de claimant.

Ik pliet ervoor dat alvorens grootschalig zwaar goederenvervoer per spoor langs de bewoonde gebieden te voeren, er handhaafbare en beschermende wetgeving moet komen die de individuele burger beschermt tegen de oppermachtige overheid.

2. Toekomstvastheid

Het is duidelijk dat geen van de vier besproken tracés voldoende toekomstvast zijn. Wijzigingen in capaciteit voor zowel reizigers als goederenvervoer is alleen mogelijk door intensiever spoorgebruik, waarvoor de ruimte op de tracés tekort schiet.

3. Uitgangspunt 4 tracevarianten

Er is voor gekozen om eerst een trajectkeuze tussen Eefde en Oldenzaal te beschouwen. Als daar eenmaal een keuze is gemaakt wordt dan pas een MER-onderzoek gedaan naar de gevolgen voor het hele tracé tussen Els en Oldenzaal. In het nu voorliggende onderzoek worden alleen die elementen beschouwd en kostentechnisch gewogen, die nodig zijn om de vier varianten te kunnen vergelijken. Het kostenniveau van GON over het gehele trace van Elst tot Oldenzaal (inclusief waardedaling onroerend goed, alle ingrepen aan en rond het spoor, veiligheidsmaatregelen in de directe omgevingen etc) is nog in het geheel niet in beeld.

Ik pleit ervoor om met de meeste spoed dit onderzoek te doen.

Gorssel, 24 januari 2014
Ir P.F.M. Wiegerinck