

*Secretariaat:
Hoefslag 12, 7213 BW Gorssel
E-mail: info@dorpsraadgorssel.nl
www.dorpsraadgorssel.nl*

Aan:

Centrum Publieksparticipatie PHS-GON,
Postbus 30316,
2500 GH, Den Haag

Commissie voor de MER
(proj 2620 tav ir. J.M. Bremmer)
Per mail kennisplatform@eia.nl

Betreft:
Zienswijze op MER 1e fase dd. mei 2013 Goederenvervoer Oost Nederland

Bathmen, 7 juli 2013

Geachte heer,

De Dorpsraad Gorssel is een vereniging die de belangen van de bevolking in Gorssel behartigt. De Dorpsraad is van mening, dat het bestaande spoor in Oost Nederland met name tussen Zutphen en Deventer langs Gorssel, ongeschikt is voor intensief goederenvervoer, en ook niet geschikt te maken is, zonder de belangen van de lokale bevolking op gebied van leefbaarheid, veiligheid, welzijn en welvaart ernstig te schaden. Bovendien is het economisch belang van het beoogde goederenvervoer voor Nederland twijfelachtig, en voor onze regio zelfs negatief. Wij raden de minister aan andere oplossingen te zoeken voor het gewenste transport, dat immers vanuit een buitenland via ons land naar Duitsland gaat, voor Duitsland bestemd is, en met Duits materieel door Duitse bedrijven wordt vervoerd. En dat tegen vergoedingen die lager liggen dan de kostprijs. Meer specifiek is onze zienswijze tegen de voorliggende MER1e fase tbv de trajectkeuze als volgt:

Algemeen:

1. De vier tracé-varianten worden met elkaar vergeleken, én met een referentievariant. Deze referentievariant beschrijft de toestand waarin géén aanpassingen aan welk tracé dan ook worden gedaan, maar waarbij wél het goederenvervoer naar de grens bij Oldenzaal wordt geïntensiveerd. Als referentiebeeld wordt 2030 gekozen, met een prognose over het aantal goederentreinen per etmaal. Het is niet duidelijk waarop die prognose is gebaseerd. Ervaring uit het verleden leert dat prognoses bij voorbeeld van de Betuweroute-bezetting te hoog zijn ingeschat. De MER zou moeten worden uitgebreid met een onderbouwing van en gebruik van een reële inschatting van de goederenstroom op het spoor.
2. Door de keuze van de referentievariant, en vervolgens het vergelijken van de vier tracés met elkaar in de mate van verbetering of verslechtering ten opzichte van die referentievariant worden de uitkomsten gemanipuleerd.
 - De Twentekanaallijn, waar nu bijna geen goederentreinen op rijden, en in de referentievariant ook niet (omdat de enkele lijn niet geëlektrificeerd is) gaat er in alle aspecten het hardst op achteruit.

- De Twentelijn, waar nu al goederentreinen over rijden, maar in het referentiegeval vier keer zoveel, gaat er in de Twentelijnvariant schijnbaar nauwelijks op achteruit ten opzichte van die referentievariant.

In de MER wordt door het kiezen van de vervoersprognoses de vergelijking der tracés en hun gevolgen gemanipuleerd. In de MER zou ook de achteruitgang t.o.v. de huidige situatie moeten worden gewogen.

3. In de MER 1998 (over de Noordelijke Aftakking van de Betuwelijn), die in 2012 door Movares is geactualiseerd, worden de varianten over bestaand spoor vermeld, en afgekeurd voor intensief goederenvervoer. Zie onderstaande quote:

2.1 Van acht naar drie alternatieven

In de NOV studie van 1998 zijn twee nulplus alternatieven en 8 alternatieven gezien.

De volgende nul-plus alternatieven zijn gezien:

- nul-plus 1 = gebruik van opgewaardeerde bestaande spoorlijnen via IJssellijn en Twentelijn
- nul-plus 2 = idem maar dan via IJssellijn en Twentekanaallijn

Van deze twee nul-plus alternatieven is in 1998 gesteld "dat deze niet aan de functionele eisen van een volwaardige transportas als een verlengstuk van de Betuweroute kunnen voldoen zonder zeer ingrijpende maatregelen als het aanpassen van de spoorafstand, de opheffing van veel overwegen, de lastige inpassing van (verdiepte) spoor kruisingen, de toegestane hellingpercentages, de ontoereikende voeding van elektrisch vermogen." Om deze redenen zijn in 1998 deze nul-plus-alternatieven niet verder in beschouwing genomen.

De vereisten zijn niet wezenlijk anders geworden, maar deze zijn thans – anders dan in 1998 - geen reden om het gebruik van de "opgewaardeerde" bestaande spoorlijnen niet in beschouwing te nemen; dat geschiedt in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Zowel de situatie als de vereisten zijn sinds 1998 niet wezenlijk veranderd. Die conclusie heeft het Ministerie van I en M niet gevolgd. Een verwijzing ontbreekt ook.

4. In de MER prognoses wordt wél uitgegaan van (t.o.v. heden) geïntensiveerd goederenvervoer, maar tevens dat de frequentie van personentreinen in de toekomst gelijk blijft. Wij achten dit niet reëel, temeer daar het programma PHS, waaruit het programma GON is voortgekomen, juist uitgaat van verhoogde frequentie van personentreinen. Dat is voor het beoordelen van de toekomstbestendigheid ook essentieel. De MER moet dan ook de nadelen van toekomstige PHS spoor intensivering meenemen en in de vergelijkingen betrekken.
5. In de MER wordt aangegeven dat de mogelijkheden voor goederentransport met binnenvaart of short-sea bij eventueel gebrek aan spoorcapaciteit mogelijk is, zij het tegen hogere vervoerskosten en langere reistijden. Afhankelijk van het te transporteren goed is reistijd goed in te plannen en geen probleem. Uit de watertransportwereld is bekend, dat vervoer over water ruim voldoende capaciteit kent, én gemakkelijk kan concurreren met spoortransport. De conclusie in de inleiding van de MER is daarmee in tegenspraak.
6. In de MER worden de tracés vergeleken op thema's: de "mensgerichte thema's", de "omgevingsgerichte thema's", en de "economische thema's". Wij zijn van mening dat de "mensgerichte thema's" in de MER oppervlakkig en generaliserend worden besproken, terwijl veel "omgevingsgerichte thema's" overbodig

gedetailleerd aan de orde komen. In de “economische thema’s” worden erg veel economische effecten in het geheel niet of veel te optimistisch meegenomen, en alleen aangestuurd op het genereren van verschilbedragen in directe investeringen om een vergelijking te kunnen maken. Reële totale kosten worden niet opgenomen. Dat is een gebrek aan de MER.

Mensgerichte thema’s (“People”)

1. De geluidsproductieplafonds worden wettelijk geregeld in de nieuwe wet SWUNG. Die regelt het maximaal toegestane geluidniveau op 50 meter afstand van het spoor. Langs de tracés treffen we grote aantallen gebouwen (woningen, scholen, bedrijfsgebouwen, binnen die grens van 50 meter, dus dicht langs het spoor. Er worden in deze MER geen maatregelen voorzien om aanvaardbare geluidsniveaus te garanderen voor deze zeer dichtbij gelegen huizen. In de MER moet beschreven worden hoe de betrokken huizen zullen worden beschermd.
2. Geluidscalculatie zoals aangegeven in de MER 1e fase wordt uitgevoerd op basis van stille wagons. In hoeverre is dit reëel? Wordt er rekening gehouden met golfslijtage, vierkante wielen, het stoten van wagons bij stoppende en stilstaande treinen? Er rijden veel (verouderde) buitenlandse wagons in Nederland. Verklaart dit (voor een gedeelte) het verschil tussen de gemeten en berekende geluidsbelasting?
Met welk tijdsinterval worden mogelijke overschrijdingen van het geluidsplafond geregistreerd, en hoe worden die aan de omwonenden ter beschikking gesteld?
Kunt u aangeven op welke tijden van de dag de geplande goederentreinen gaan rijden?
3. Op diverse plaatsen wordt in deze MER voorzien in geluidsmaatregelen. Er komen “lichte maatregelen voor”: geluidswanden van maximaal 2 meter hoog. Alle woningdelen hoger dan 2 meter boven spoorniveau (flatgebouwen, scholen met meer lagen, etc.) zullen géén baat hebben bij deze maatregelen, In de MER moet beschreven worden welke maatregelen daarvoor zullen worden genomen.
4. Op het spoorgedeelte tussen Eefde en Deventer (langs Gorssel en Joppe-Epse) vindt in de huidige situatie “lichte” geluidsoverschrijding plaats (3 tot 6 dB, dat komt feitelijk neer op een verdubbeling of ver-viervoudiging van het geluid!) t.o.v. de plafonds uit SWUNG. Maar in de referentiesituatie worden er géén maatregelen voorzien. Dat is verbazingwekkend omdat het aantal treinen niet minder wordt. Ook bij “kopmaken in Deventer” is nog steeds bijna niets nodig, terwijl het aantal goederentreinen fors toeneemt. Wij achten dit een fout in de MER, die doorwerkt in de effecten uit omgevingsgerichte thema’s en economische thema’s ter plaatse.
5. In buitengebieden wordt het geluid van passerende treinen anders beleefd dan in stedelijke omgevingen, waar het spoorlawaai optelt bij een hoger “achtergrondniveau” van verkeerslawaai en dergelijke. Dit verscheuren van de stilte voor zowel bewoners (nachtrust!) als fauna in de buitengebieden wordt in de MER geheel genegeerd, maar is een wezenlijk “mensgerichte aspect”. In de MER moet een weging worden meegenomen voor geluidhinder door (nachtelijke) goederentreinen in stilte- en natuurgebieden, en dunbevolkte agrarische zones.
6. Ca 80% van de te gebruiken wagons zou geluidarm zijn, en dus 20% niet. De wagons zijn alle eigendom van buitenlandse verhuurders, die ze verhuren aan buitenlandse vervoerders. Tenzij wettelijke eisen worden gesteld én gehandhaafd middels effectieve inspecties, aan onderhoud van wagons en geluidproductie, heeft het ministerie van I&M geen invloed op het feitelijke geluidniveau van de treinen. De MER moet rekening houden met de praktijk van achterstallig onderhoud aan materieel in combinatie met gebrekkig railonderhoud.

7. Trillingen worden in de MER beoordeeld volgens de Beleidsregel Trillinghinder Spoor (BTS) Deze zo verwarrende regeling is ongeschikt om de huidige situatie (waarin zich schadegevallen voordoen) te beoordelen. De BTS beoordeelt alleen de toelaatbaarheid van trilling-toename.
8. Via rekenmethodes van de SBR (maatregel ter beoordeling van trillinghinder aan gebouwen) wordt bekeken of het aantal woningen dat de kans loopt op schade door treinen zal toenemen. Geen wonder dat dit tussen de vier Tracé-varianten weinig verschilt. Maar maatregelen om die schade (laat staan de toename van die schade) te voorkomen ontbreken in de plannen. Dat wordt te moeilijk gevonden. In de MER moet worden aangegeven welke compenserende of reducerende maatregelen moeten worden genomen om niet alleen het schaderisico maar ook de hinder en het gezondheidsrisico door trillingen op een normaal (d.w.z. genormeerd) niveau te krijgen en te houden. De kosten van die maatregelen maken onderdeel uit van de economische aspecten,
9. De rekenmethodes van de SBR over trilling schade gaan uitsluitend over het risico van constructieve schade aan woningen. Over de vraag dus of goederentreinen het risico veroorzaken van afname van constructieve veiligheid, door trillingen. Ten onrechte acht de opsteller van de MER acceptabel dat berekeningen aantonen dat het aantal woningen toeneemt dat door treintrillingen constructief onveilig wordt. Er moeten in de MER perspectieven worden geschetst waarbij het uitgesloten wordt dat de constructieve veiligheid van gebouwen door trillingen wordt aangetast. De kosten van die maatregelen maken deel uit van de “economische aspecten”.
10. De BTS en SBR laten zich in het geheel niet uit over trilling schade die zich beperkt tot cosmetische (dit is: niet de constructieve veiligheid beïnvloedende) schade, én niet over de gezondheidsschade die direct of indirect door trillingen worden veroorzaakt. Er moeten in de MER maatregelen worden voorgesteld die kans op cosmetische trilling schade optimaal verlaagt, en de eventueel optredende schade moet worden ingeschat en vergoed. De kosten van deze maatregelen en vergoedingen maken deel uit van de “economische aspecten”.

Omgevingsgerichte thema's

1. In de MER is een fijnmazig web aan thema's gewoven waarin grondwater, oppervlaktewater en waterkeringen een belangrijke rol spelen. De combinatie van rioolwater, oppervlaktewaterinfiltratie en bluswater tgv rampenbestrijding ontbreekt in zijn geheel. Wij achten dit gezien de recente ervaring in België (Wetteren) een ernstige omissie, die een eindoordeel over de tracévarianten onmogelijk maakt. Deze effecten moeten in de MER worden verwerkt. De kosten van bijbehorende maatregelen en toekomstige beheerskosten maken deel uit van de “economische aspecten”.
2. In de MER wordt gesproken over het “vastgelegde risico-plafond”. Dit plafond is vastgesteld met de “RisicoBerekeningsMethode II” (RBMII), een methode die door de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen in 2009 als “niet robuust” is beoordeeld, dus niet goedgekeurd. De resultaten van deze tekort schietende methoden worden als vaststaande feiten gehanteerd. De risico's worden echter stelselmatig te laag ingeschat:
 - Toeslagfactoren voor overwegen worden niet meegenomen
 - Verhoogde of verdiepte ligging van het spoor wordt niet in de risicoberekening betrokken
 - De invloed van geluidschermen en dergelijke kan niet in de berekeningen worden verdisconteerd
 - De toeslagfactor voor een wissel in een trajectdeel wordt wel meegenomen, maar slechts één keer, ongeacht het aantal wissels.
 - Er wordt uitgegaan van 100 % BLEVE-vrij rijden, wat het ontkennen van een serieus risico is.

De kans op incidenten is bovendien groter geworden door het kruisen van treinen in Deventer bij de Snippeling, of overgangen van enkel naar dubbelspoor en wissels bij de bochtvarianten bij Bathmen en langs de Twentekanaallijn.

In de MER moeten de veiligheidsrisico's op basis van actuele kennis (Wetteren) en met een robuust geachte berekeningsmethode reëel worden ingeschat. De (hogere) kosten van maatregelen en beheer maken uiteraard deel uit van de "economische aspecten"

3. In de risicobeschouwingen volgens RBMII wordt niet gerept over technische gebreken aan het rollend materieel, zoals daar zijn warmlopende aspotten, lekkende ketelwagens en dergelijke. Bovendien is al jarenlang een gebrekkig veiligheidssysteem manifest. De verhoogde veiligheidsrisico's moeten in de MER worden verwerkt.
4. De keuze om het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor via Betuweroute, Elst en Oost-Nederland te laten lopen, betekent dat u kiest voor de langste route over Nederlands grondgebied. Dit is in tegenspraak met uw eigen regels en levert meer gevaar op voor de onder uw verantwoording vallende burger. Kunt u aangeven wat de verantwoordelijkheid is van het Ministerie inzake deze constatering?
5. Het met RBMII vastgelegde risicoplafond wordt voorgesteld als een grens, waaronder het veilig zou zijn. Dat is niet het geval: het is de uiterste risicogrens waarop nog juist geen (ingrijpende) maatregelen nodig zijn. Het is de grens van risico dat de overheid bereid is haar burgers in de regio te laten lopen, zonder daar iets aan te doen. Wij zijn van mening dat dit onaanvaardbaar is gezien de bevolkingsdichtheid en de aanwezige kwetsbare groepen, zeker in het licht van de discutabele rekenwijze.
6. Treinen met gevaarlijke stoffen mogen wettelijk niet stoppen onderweg. Bij de variant "kopmaken in Deventer" wordt uiteraard wél gestopt, nota bene midden in de stad. Wij achten dit een aanvaarden van vermijdbaar risico, en daarmee roekeloos gedrag van de overheid.
7. De wachtlocatie in variant Bathmen-west bevindt zich boven een waterbergingsgebied. Dit lijkt ons onverstandig in verband met de frequentie waarop lekkende ketelwagens voorkomen, en er dus gevaarlijke of giftige stoffen lekken. De MER kent dit effect niet, maar zou dit moeten kennen.
8. In de MER wordt het vrijkomen van koperdeeltjes van de bovenleidingen verwaarloosbaar genoemd. Vrijkomende fijnstoffen van remblokken en van stroomafnemers worden niet genoemd. Het lijkt ons in omgevingen met veel aansluitende bebouwing en hoge bevolkingsconcentraties wel degelijk een aandachtspunt. Bij gebouwen dicht langs het spoor leidt remstof, bovenleidingslijpsel en effecten van turbulentie tot extra vervuiling en dus extra onderhoudskosten en gezondheidsrisico. Deze elementen moeten in de MER worden verwerkt. De kosten en schadeloosstellingen van aanwonenden maken uiteraard deel uit van de "economische aspecten"

Economische aspecten

1. In de kosten voor het geschikt maken van de lijnen en kostenvergelijking tussen de tracés wordt nergens de waardevermindering van onroerend goed en planschade genoemd en meegenomen. De Vereniging van Makelaars heeft aangegeven dat woningen binnen een straal van 200 meter vanuit de spoorlijn tot 40% in waarde kunnen dalen, of zelfs onverkoopbaar worden. In de MER wordt waardevermindering onroerend goed wordt niet benoemd. Dit zijn voor de bewoners in de regio essentiële schadeposten die in de "economische aspecten" als schadeloosstellingen moeten worden meegewogen.
2. De aanlegkosten zijn heel globaal geschat. De kosten van het traject tussen Velp en Zutphen, inclusief de brug bij Zutphen, komen in de MER niet voor. Daarmee wordt

een te lage en onnauwkeurige suggestie van kostenniveaus gegeven. De werkelijke kosten van het aan te leggen tracé als geheel worden niet genoemd. Door op deze wijze het besluitvormingsproces in fases te doorlopen zonder inzicht te verschaffen in het gehele kostenniveau (niet alleen alle investeringen, maar ook alle schadeloosstellingen) wordt op misleidende wijze een besluit geforceerd.

3. De toekomstvastheid van de plannen is maar betrekkelijk. Als overheidsprognoses van goederenvervoer uitkomen (de ambities worden waargemaakt) is er geen ruimte meer voor groei van het personenvervoer. Daarmee ontstaat na 2040 weer een nieuw spoorprobleem. Dat maakt de GON-plannen ondoordacht.
4. Er wordt een reistijdwinst van 84 minuten en een energiebesparing van € 115,- per trein in het vooruitzicht gesteld. Deze geringe besparing weegt o.i. niet op tegen de landschappelijke vernieling, de geluidhinder en trillinghinder die de directe omgeving en de bewoners in de regio worden aangedaan. Bovendien gaat de energiewinst al bij de eerste keer stoppen verloren door de kosten van het weer optrekken (€ 200 per keer optrekken vanuit stilstand). In de MER wordt dus een voordeel voor de vervoerder gesuggereerd die in de praktijk niet kan worden waargemaakt. Bovendien worden de onderliggende kosten op niveau van risico en hinder op de lokale burger afgewenteld. Regionale voordelen worden niet genoemd, uiteraard omdat ze er niet zijn. In de MER moeten de voordelen voor de vervoerder reëler worden genoemd, en de (gekapitaliseerde) hinder en risico voor de omgeving en bewoners als kosten meegemeld.
5. De toegenomen wachttijden voor verkeer bij overwegen wordt wel genoemd, maar niet gekwantificeerd. De MER beperkt zich ten onrechte tot alleen maar vergelijken van tracévarianten, en het effect op het aantal overwegen waar het achteruit gaat. De economische kosten, te weten productieverlies tgv langere reistijden van het verkeer, worden niet meegenomen. Ter vergelijking: in de kosten-baten analyse van PHS worden de tijdwinsten van passagiers wél als economisch gewin geteld (à € 0,90 tot € 2,35 per passagier). In de MER dienen de kosten van vertragingen voor plaatselijk verkeer en hulpdiensten worden meegenomen bij de economische aspecten.
6. In de MER ontbreken in het geheel de kosten voor het geschikt maken van het rollend materieel (Locs) voor rijden op zowel de Betuwelijn, als de IJssellijn, de Twentelijn als het Duitse spoornet. De Betuweroute heeft het treinbeveiligingssysteem ETCS, de IJssellijn ATB fase 3, de Twentekanaallijn ATB-NG, Hengelo-Oldenzaal ATB fase 3 en in Duitsland vanaf bad Bentheim Indusi. Hoe gaan deze verschillende systemen correct samenwerken en functioneren? Dat betekent drie verschillende systemen met drie verschillende maximale vermogens, en drie verschillende beveiligingssystemen inbouwen in de locomotieven. Het maximale beschikbare vermogen op de IJssellijn en Twentelijn is dan tevens maat voor het maximale treingewicht dat over het tracé kan rijden. Dit treingewicht is lager dan wat op de Betuweroute past. Dat betekent dat om hetzelfde te vervoeren er meer treinen moeten rijden.
In de MER moeten deze kosten worden meegenomen.

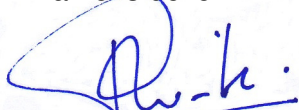
Wij verzoeken het ministerie van I&M en Prorail de kritieken en zienswijzen zoals verwoord te verwerken, en de geopperde vragen te beantwoorden.

Wij wachten uw spoedige reactie met belangstelling af.

Vriendelijk groetend,

Vereniging Dorpsraad Gorssel

Namens deze



Ir P.F.M. Wiegerinck