Rona Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking
Nieuwsbrief

36

September 2016

Ontwikkeling bij gevaarlijke stoffen, trillingen en geluid.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 23 juni 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijksma, staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. In dat overleg kwamen onderstaande punten naar voren.

Overschrijdingen Basisnet

Daarmee wordt bedoeld de Wet Basisnet Spoor. Die wet regelt een en ander wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bijvoorbeeld het maximale aantal ketelwagens met brandbare gassen per traject. Voor de IJssellijn ligt dat weer anders dan voor de Twentelijn. Zie daarvoor nieuwsbrief 35.
Soms lees je verontwaardigde vragen van Kamerleden en dan weer een staatssecretaris met haar antwoorden. Die luiden in het kort:

1. Met het basisnet biedt het dichtbevolkte Nederland meer bescherming dan Europa eist en dus zijn de overschrijdingen verantwoord, want we voldoen wel aan de Europese normen.
2. Of de normen van het basisnet zijn overschreden kun je pas vaststellen na afloop van een jaar. Dus achteraf. Het zijn immers normen per jaar.
3. Het gaat niet om het aantal ketelwagens, maar om de totale hoeveelheid gevaarlijke stoffen als brandbare gassen die vervoerd worden.
4. We gaan bekijken waardoor het fout is gegaan.

Foto: L.Dullaert

Het eerste lijkt dan op symboolwetgeving, waar je niets aan hebt. Het tweede klopt – zachtjes gezegd - niet helemaal. De Twentelijn heeft in 9 maanden 2015 al zoveel ketelwagens gehad dat ze nooit meer onder de 200 komen voor dat jaar. En de norm is officieel niet in ketelwagens maar in ketelwagenequivalenten. Niet alle ketelwagens zijn namelijk even groot. En zo maak je een norm die je in het gebruik telkens weer anders kunt gebruiken zodat je als overheid, ProRail en vervoerder weer alle kanten uitkunt.

Veiligheidsregio's (brandweer, ambulances, ziekenhuizen) op het verkeerde been gezet

Vervoerders moeten aangeven wat er in een ketelwagen zit. Dat gaat naar ProRail. ProRail verzamelt die gegevens. Is er een incident met gevaarlijke stoffen en de brandweer moet optreden dan vragen ze ProRail wat er in die ketelwagens zit. Op basis van die gegevens nemen de brandweer en andere de voor die gevaarlijke soort stoffen de juiste maatregelen. Maar …… 40% van die aanmeldingen door vervoerders, verladers, bedrijven blijkt verkeerd te zijn.

Spoor Velp. Afstand tussen spoor en woningen 12 tot 20 meter.
Geen wissels. Spoor ligt gelijkvloers

Ronduit schandalig. Een keer fout mag natuurlijk niet, maar je kunt je voorstellen dat weleens gebeurd. Maar 40% wijst er eenvoudig op dat door vervoerders, verladers en bedrijven maar weinig belangstelling voor veiligheid.

.

De staatssecretaris daarover:

1. Dat is onacceptabel.
2. “De ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) gaat intensiever handhaven door hogere boetes op te leggen en door in overleg met de sector te bekijken hoe het systeem kan worden verbeterd”.
3. “als het echt mis blijft gaan op dit punt, dan is er ultiem de mogelijkheid om vervoerders van het spoor te weren”.

Het woord “onacceptabel” is volstrekt terecht. Van de Inspectie Leefomgeving en Transport verwachten we niet veel. Die inspectie heeft al een keer gezegd dat ze enkel toezicht moet houden op de Spoorwegwet en niet op trillingen en geluid. We nemen aan dat het Basisnet Spoor geen onderdeel is van de Spoorwegwet. Waar het begrip “Leefomgeving” op slaat begrijpen wij dan ook niet.

En van het spoor weren? De Staatssecretaris:

> “Dat zal altijd een proportionele maatregel moeten zijn, maar ik vind wel dat je op een gegeven moment daarvan gebruik moet maken als dat nodig is”.
> “Dat heeft overigens potentieel grote consequenties. Als wij zeggen dat bepaalde vervoerders eraf gaan en als dat vervoerders met een zekere omvang zijn, dan is het bal”.

Deze laatste twee uitspraken van de secretaris doen de vraag rijzen of dergelijke vervoerders, verladers of bedrijven wel echt worden aangepakt.

Wel heeft de staatssecretaris toegezegd na het zomerreces met een brief te komen met daarin het pakket van maatregelen dat zij wil invoeren om de (uitvoering?) van de Wet Basisnet Spoor te verbeteren en de stand van zaken dienaangaande.

Trillingen

Een Kamerlid stelde: “met name op het gebied van trillingen er niet voldoende wordt gehandhaafd op te zwaar beladen treinen”,

> De staatssecretaris
> Twee Kamerleden “hebben gesproken over trillingen en een aanpak in de regelgeving. Ik kom eind dit jaar daarop terug. We zijn met het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) bezig om de mogelijkheden voor een regelmethodiek te onderzoeken, want ook dit moet je natuurlijk dan opnemen in regelgeving. We zijn ook met ProRail in de weer om de neveneffecten van maatregelen en trillingen te onderzoeken. We hebben die onderzoeken nodig om te bekijken welke aanvullende maatregelen je nog zou kunnen nemen en hoe die er dan uitzien”.

Besluit van deze I&M bijeenkomst:
De staatssecretaris zal eind 2016 de Kamer een brief sturen over de problematiek van trillingshinder rond het spoor en de maatregelen die zij in dat verband wil treffen.

Minder geluid in de nacht door goederentreinen gevraagd aan de commissie I&M

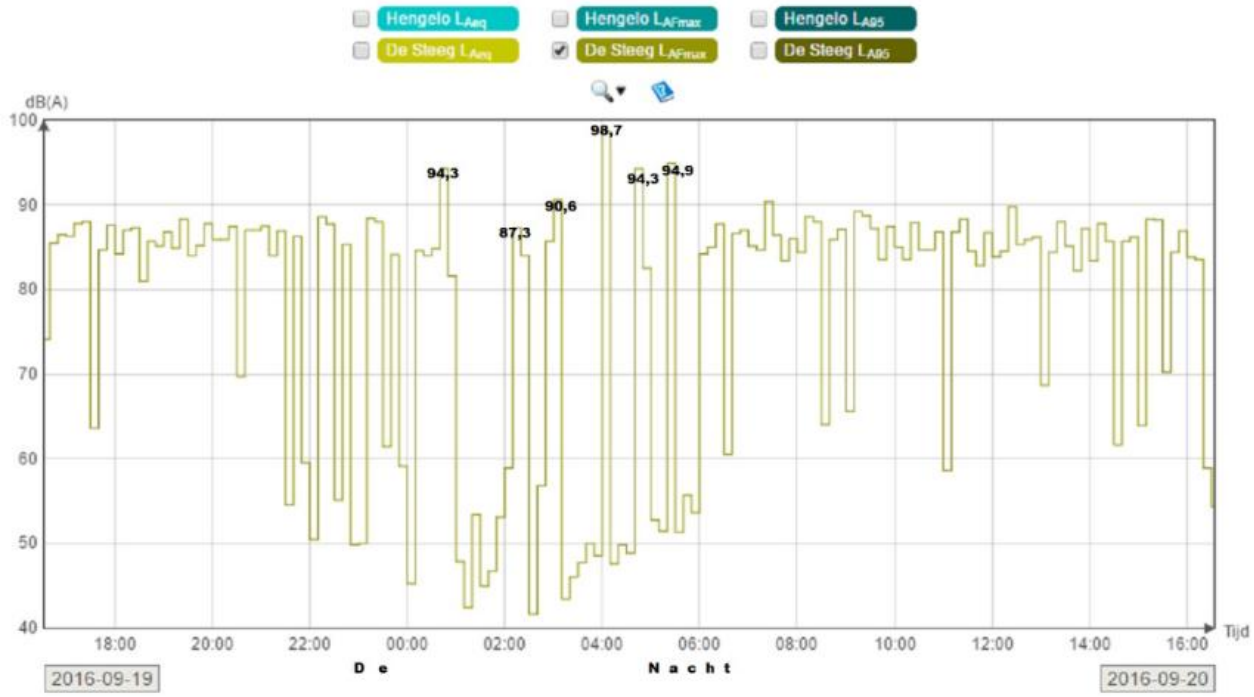
Het RONA deed in november 2015 het verzoek tussen 11 uur in de avond en de volgende morgen 7.00 uur geen goederentreinen te laten rijden vanwege de geluidsoverlast en als dat echt niet kon om dan deze treinen langzamer te laten rijden.

> De staatssecretaris daarover in dit laatste verslag:
> “Het laatste punt is de stand van zaken van snelheidsbeperkingen in de nacht. Onderzoek is in gang en gaat enkele maanden duren. We zijn nu bezig met nulmetingen, want die heb je nodig om goed te kunnen vergelijken. Dan komen er proeven. Als er afgeronde onderzoeken zijn, kunnen we gedifferentieerd rijden eventueel een plek geven in een tracébesluit”.

Dit antwoord van de staatssecretaris is ongetwijfeld ingefluisterd door haar ambtenaren.
Het RONA denkt dat dit onderzoek zal leiden tot een voor I&M, ProRail, vervoerders, verladers en bedrijven gunstig beeld. Immers er zijn al een jaar lang geluidsonderzoeken in opdracht van Gelderland en Overijssel.

De eerste rapporten die handelden over een periode in 2015 gaven hier en daar overschrijdingen aan en op andere plaatsen weer minder overlast, maar de metingen nu ("We zijn nu bezig met nulmetingen" stelde de staatssecretaris) worden uitgevoerd met veel meer goederentreinen, juist ook in de nacht, over IJssellijn en Twentelijn. Dat ten gevolge van de aanleg van het derde spoor in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen. Dus als er weer een periode minder goederentreinen rijden kan dan de conclusie enkel zijn dat de problemen in de nacht niet zijn toegenomen. En dan kunnen de goederentreinen in de nacht even snel blijven rijden.

Om een en ander aan te tonen:



Metingen sensornet op 20 september 2016.Tussen 24.00 en 06.00 uur passeerden 6 treinen in de nacht De Steeg langs de IJssellijn.
De gemeten **piekgeluiden** waren 94,3, 87,3, 90,6, 98,7, 94,3 en 94,9 dB op 17 meter afstand.
De muur van een normale woning dempt bij gesloten ramen het geluid met 20 dB.
Dus in de woning zijn de geluiden 74,3, 67,3, 70,6, 78,7, 74,3 en 74,9 dB
Vlgs. Wikipedia geeft een TV in de huiskamer een geluid van tegen de 60 dB.
Dat is lekker slapen.

Deze piekgeluiden buiten tegen de gevel ten gevolge van de passage van luidruchtige goederenwagons liggen ruim boven de Europese norm. Daarin is Nederland bepaald niet het braafste jongetje van de klas.

En verder

Middenin een antwoord spraak de staatssecretaris deze woorden:

> Ik denk aan extra maatregelen in de buurt van het spoor, maatregelen voor woningen bij hinder en overlast.

Dat is al meerdere keren toegezegd, ook door de vorige staatssecretaris. Maar wat betreft geluid zijn voorzieningen tegen geluidsoverlast allemaal weer uitgesteld tot 2020. Dus wat moeten we met een dergelijke uitspraak?

Henk Derks, Informatiemanager RONA, derks.sr@chello.nl of henkderks56@gmail.com