Rona Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking
Nieuwsbrief
37
November 2016

RONA opiniestuk op site Stichting Maatschappij en Veiligheid en laatste ontwikkelingen bij gevaarlijke stoffen, trillingen en geluid.

Naar aanleiding van radio interview van Prof. P. van Vollenhoven zocht RONA contact met SMV.

Aangeboden werd een tekst op hun site te publiceren, zie onderstaande link:

http://www.maatschappijenveiligheid.nl/het-woord-is-aan-rona/

Met gelegenheid voor de lezer om te reageren, dus daar kunt u gebruik van maken.

Overschrijdingen van de risicoplafonds in het vervoer van gevaarlijke stoffen

Er is door ProRail een analyse gemaakt van het gebruik van het Basisnet Spoor in pakweg de laatste twee jaar om te kunnen achterhalen waardoor er op de Twentelijn en de Brabantroute zoveel ketelwagens met gevaarlijke stoffen reden, waardoor de normen, de risicoplafonds werden overschreden.

De omleidingen wegens de aanleg van het derde spoor in Duitsland is voor slechts 25% verantwoordelijk geweest wat betreft de Twentelijn (nu ineens Bentheimroute genoemd) en voor 20% en 40% voor de beide delen van de Brabantroute (Breda-Eindhoven en Eindhoven-Venlo).
Bekijken we nu enkel de Twenteroute:

- 40% veroorzaakt door een trein van Zuid-Limburg naar Tsjechië. Het bedrijf heeft een vervoerder gekozen die met locomotieven rijdt die niet geschikt zijn voor het beveiligingssysteem op het traject Roermond-Venlo en daarom moet omrijden via Utrecht en de Twentelijn.
- 30% ten gevolge van vervoerders met locomotieven die niet geschikt zijn voor de wisselstroom en de ERTMS-beveiliging op de Betuweroute.
- 5% doordat het Duitse ProRail ze niet elders kan ontvangen.

De oplossingen
Om de overschrijdingen op te lossen:
De trein van Limburg naar Tsjechië zal vanaf 2017 van Eindhoven via Den Bosch, de dan klaar zijnde bocht naar Meteren en de Betuweroute naar Tsjechië rijden.

Foto: Marcel Kistemaker

- Afspraken maken met DB-Netz, het Duitse ProRail, om beter af te stemmen met het Nederlandse Basisnet Spoor.
- “Het bureau Binnenvaart de opdracht te geven om een «makelaarsfunctie» te vervullen tussen de verladers die traditioneel van het spoor gebruik maken en de binnenvaartsector.” (Brief staatssecretaris 3 oktober 2016).
- Het opstellen van een “routeringsbesluit” (wat nog enige tijd vergt om te maken) om vervoerders zo mogelijk te dwingen bepaalde routes niet te gebruiken. Elke spoorvervoerder heeft hetzelfde recht als een automobilist: je eigen route kiezen. Dat betekent dat een spoorgoederenvervoerder zelf kiest en geen rekening houdt met de risicoplafonds. Een routeringsbesluit kan dan helpen om op bepaalde trajecten de overschrijdingen tegen te gaan.

Aan een routeringsbesluit kleven nadelen. Trajecten waar weinig of geen overschrijdingen zijn kunnen dan met gevaarlijke stoffen geconfronteerd worden. Zonder routeringsbesluit is met vervoerders (en opdrachtgevers tot vervoer) in het Limburgse afgesproken dat treinen met gevaarlijke stoffen gelijk via Zuid Limburg richting België. In de pers hebt u kunnen lezen dat ze die 18OO ketelwagens niet zo leuk vinden. Ook op de IJssellijn en de Twentekanaallijn is nog voldoende ruimte voor extra treinen met gevaarlijke

stoffen zonder dat de plafonds worden overschreden. Dat er dan meer van die treinen zouden komen wordt dan weer beperkt doordat de “geluidsproductieplafonds” van de IJssellijn en zeer zeker de Twentekanaallijn snel worden overschreden.

Informatievoorziening over de inhoud van een ketelwagen

De registratie van ketelwagens is in 40% van de gevallen foutief. Een kwalijke zaak die de staatssecretaris zeer serieus neemt. Die verkeerde registratie betreft evenwel de ketelwagens die op de emplacementen staan. Deze liggen helaas in de centra van de steden met woonkernen daarom heen. Gaat een goederentrein rijden dan dient er een wagenlijst te zijn met de inhoud van elke ketelwagen afzonderlijk. De Inspectie Leefomgeving en Transport controleert dit door filmopnamen te maken van de rijdende goederentreinen en te bekijken of de wagenlijst klopt met de oranje aanduiding van de gevaarlijke stof die in een ketelwagen zit. Dat percentage is slechts voor 2% foutief.
Deze informatie is van belang voor de hulpdiensten ingeval van een incident. Pas bij de wetenschap van wat er in een ketelwagen zit kunnen zij de juiste informatie verstrekken. Die verstrekking van ProRail aan de hulpdienst die de informatie nodig heeft zou maximaal 15 minuten duren. Bij een ernstige calamiteit heeft men maar 3 minuten de tijd voor de keuze: ontruimen of binnen blijven?!

Trillingen

Aan de Kamer is toegezegd dat er tegen het einde van het jaar informatie komt van het ministerie I&M hoe om te gaan met trillingshinder. Dat naar aanleiding van het RIVM rapport “Wonen langs het spoor”. In onze vorige nieuwsbrief hebben wij dit al aangegeven.

Stutten wegens trillingen.

Bij trillingsschade zijn er nog steeds geen positieve ontwikkelingen. ProRail (en misschien ook het ministerie) gaan nog steeds uit van een TNO-rapport uit 2004. Dat is weer gebaseerd op gegevens uit de negentiger jaren van de vorige eeuw. Met dat rapport als uitgangspunt wordt nog steeds aangenomen dat schade als gevolg van trillingen in Nederland in principe niet kan voorkomen. Klachten worden onderzocht en snel afgewezen of er wordt aangegeven dat er andere oorzaken zijn. Die zijn er soms ook. Die kunnen door anderen dan ProRail veroorzaakt worden. Denk b.v. aan grondwaterstand. In die situatie wijst elke mogelijke veroorzaker naar de ander en Nederland kent geen onafhankelijke instantie die in deze situatie klaarheid brengt. Dan moet je zelf een onderzoeksbureau en advocaten gaan inschakelen. Ook uit Elst en omgeving komen berichten van trillingsschade. Wakker worden van hevige trillingen bij het passeren van een trein. De volgende dag tref je hier en daar kalk aan in je woning.

Geluidsoverlast.

Het landsdeel Oost (Overijsel en Gelderland) en de provincies Brabant en Limburg hebben overleg gehad met de staatssecretaris o.m. over geluidsoverlast. Na dit overleg zijn de volgende besluiten genomen (tekst uit een brief van de staatssecretaris op 3 oktober):

- Beperking geluidshinder door het versneld plaatsen van raildempers op meerdere plaatsen.
- Realisatie onderdoorgangen en het aanpakken van overwegen in het kader van NaNov. Het betreft: Onderdoorgang Nieuwe Westelijke Randweg Borne, Onderdoorgang Deventer Oostriklaan, Onderdoorgang Rijksweg-Noord Elst en Weteringsewal en Maatregelen voor 5 overwegen in Rheden;
- Extra geluidsmetingen door de provincies om effecten van omleidingen in het kader van derde spoor in kaart te brengen.
- Overwegen in Borne en Apeldoorn (de Laan van Asseveld) worden onderzocht en indien overeenstemming wordt bereikt over een kosteneffectieve oplossingsrichting meegenomen in derde tranche LVO.
- Oldenzaal wordt meegenomen in de pilot gedifferentieerd rijden.

Dat zijn geluidsmaatregelen en overwegen bij elkaar. Met de overwegmaatregelen is bepaald niet iedereen gelukkig.

Raildempers verminderen het geluid met 3 dB (bij een goederentrein misschien wat minder). 3 dB is het verschil tussen 1 stofzuiger aanhebben of 2 stofzuigers. Met die 3 dB wordt gekeken naar het gemiddelde geluid. Het betekent ook een vermindering van het piekgeluid. Er zijn al plaatsen waar raildempers liggen. Met de pilot gedifferentieerd rijden in Oldenzaal wordt waarschijnlijk bedoeld een aantal proeven om te kijken wat het effect is van langzaam rijden met goederentreinen.

RONA heeft bij het laatste Algemeen Overleg van de commissie Infrastructuur en Milieu uitdrukkelijk gevraagd om langzamer te rijden tussen 23.00 uur en 07.00 uur de volgende dag. Kamerleden van Groen Links en VVD hebben daarover vragen gesteld. De volgende alinea's gaan over dat debat:

Effectieve geluidsmuur in de nacht?
Foto :Marcel Kistemaker

Staatssecretaris **Dijksma**:
Mevrouw De Boer vroeg me nog eens te kijken naar stillere treinen. Langzamer rijden betekent minder treinpaden. We moeten natuurlijk ook rekening houden met het economisch belang, zeg ik tegen mevrouw De Boer. Dat zal ze mij niet kwalijk nemen. We proberen dus inderdaad op een positieve manier van alles te stimuleren.

Bijvoorbeeld de inbouw van kunststof remblokken in plaats van gietijzeren werkt natuurlijk enorm.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik wil even wat duidelijkheid, ook voor de tribune. Gaan we nu wel onderzoeken of overleggen of er in de nacht langzamer kan worden gereden, zij het misschien tijdelijk, of niet?

Staatssecretaris **Dijksma**:
In de nacht wordt al langzamer gereden, dat was mijn antwoord in de eerste termijn al. Daar zit het punt niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Nee, dat is niet zo.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat klopt niet? Oké, dan gaan we het opschrijven, want anders ga ik fouten maken en dat moeten we niet hebben. Ik kom er gewoon nog op terug. Dat doen we dan schriftelijk. Dat moet toch, want we zijn met Hilversum en zo in de weer; de Kamer verwacht dus nog iets van mij. Dit punt nemen we dan meteen mee. Zullen we dat maar doen?

De **voorzitter**:
Ik dank de staatssecretaris voor haar beantwoording in de tweede termijn. Ik ga toe naar het lijstje met toezeggingen. Het is belangrijk dat nog even te doen.

- De staatssecretaris komt schriftelijk terug op het punt van mevrouw De Boer over langzaam rijdende goederentreinen in de nachtelijke uren.
- Alles komt dus voor het kerstreces, in dit debat dan. Ik weet natuurlijk niet hoe het er elders in de Tweede Kamer aan toegaat.

Op 7 november op een informatieavond in Elst vertelde de directeur van ProRail Noord-Oost Nederland, Jan Mulder, dat langzaam rijdende treinen minder geluid gaven.

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