Rona Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking
Nieuwsbrief

38

Maart 2017

Gevaarlijke stoffen, geluid en lobbyen.

Groei gevaarlijke stoffen

Het aantal ketelwagenequivalenten dat meer rijdt dan wettelijk is toegestaan is weer toegenomen.
Een ketelwagenequivalent is of één ketelwagen of twee kleine containers die op een wagen staan.

Uit kwartaalcijfers die je kunt lezen bij Infomil blijkt dat er in de eerste negen maanden van 2016 weer meer ketelwagenequivalenten van diverse soorten gevaarlijke stoffen reden dan is toegestaan. In de 12-maandelijkse periode van 1 juli 2015 tot en met 30 jun 2016 reden er net nog wat meer ketelwagenequivalenten dan in de 9 maanden van 2016, maar met nog drie maanden erbij lijkt het onontkoombaar dat er weer veel meer reden.
Een teveel aan ketelwagenequivalenten wil nog niet zeggen dat de grenzen overschreden worden. De ketelwagenequivalenten worden gebruikt om de overschrijdingen van - zoals het officieel heet – het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Dan wordt er ook rekening gehouden met bijv. het aantal omwonenden en nog meer factoren.
Op de Twentelijn rijden van elke soort gevaarlijke stof meer ketelwagenequivalenten dan toegestaan en daarvan zoveel dat het waarschijnlijk is dat beide risico's daar overschreden zijn. Voor IJssellijn en Twentekanaallijn geldt dat nog niet.

Te Zutphen. Foto: Dullaert

De staatssecretaris wil maatregelen nemen, maar moet eerste de aantallen over een bepaalde periode kennen voordat zij wettelijk maatregelen kan nemen. Of het met zo'n besluit lukt om allen binnen de grenzen te krijgen blijft voor ons de vraag.

Snelheidsverlaging goederentreinen in de nacht?

In november 2015 heeft het RONA gevraagd goederentreinen langzamer te laten tussen 23.00 en 07.00 uur. Dat betekent minder geluid. In De Steeg worden piepgeluiden gemeten van regelmatig 92 tot 97 dB in de nacht. Kamerleden vragen ook deze maatregel in te voeren:

> 27 oktober 2016: Mw. Liesbeth van Tongeren (GL):
> Is het mogelijk om treinen langzamer en niet in de kern van de nacht te laten rijden, zodat mensen nog een beetje kunnen slapen? Dit is een vraag die al tijden door omwonenden wordt gesteld.
>
> 27 oktober 2016: Mw. Betty de Boer (VVD) :
> Er wordt nadrukkelijk gevraagd door mensen die langs goederentrajecten wonen om 's nachts langzamer te rijden. Nu is het 's nachts iets rustiger op het spoor, de treinen gaan verder Duitsland in, maar het zou veel minder geluidsoverlast met zich mee kunnen brengen.
>
> 20 december 2016:. Dhr. Hoogland (PvdA):
> Aan de andere kant is er de overlast. Ik heb de data van de piekbelasting 's nachts gezien. Tussen 2.00 en 6.00 uur zijn er permanent pieken van boven 90 decibel. Dat is echt heftig. Ik snap dat het lastig is, maar het gaat over mensen die er elke nacht wakker van liggen.

De staatssecretaris beantwoordt, zowel mondeling tijdens het overleg als in brieven aan de kamer. Stukken daaruit:

- Op dit moment kan snelheidsbeperking niet worden afgedwongen bij de vervoerders.
- In 2016 zijn onderzoeken gestart op vijf locaties waarbij wordt gekeken of langzamer rijden leidt tot lagere trillingsniveaus.
  Ook wordt gekeken welke eigenschappen van spoor en treinen nog meer bijdragen aan de trillingsniveaus en onder welke condities en randvoorwaarden vermindering van trillingen mogelijk is.
- Geanalyseerd wordt hoe het mogelijke voordeel van minder geluid- en trillinghinder kan worden afgewogen tegen het nadeel van verlies aan reistijd (m.a.w. extra kosten van de vervoerder).
- Dit onderzoek wordt in fases uitgevoerd en is naar verwachting gereed eind 2017.

MJPG oftewel Meer Jaren Programma Geluidsanering.

Na eerdere wetgeving en programma's die al weer terzijde zijn geschoven is er nu dit programma om geluidsoverlast te verminderen. Bewust geschreven: verminderen. Want langs bestaand spoor mag het geluid altijd meer zijn dan langs nieuw spoor. Volgens dat programma moet eerst gekeken worden naar de mogelijkheden om het spoor zelf en/of de treinen stiller te maken zijn. Zo niet dan kan er gedacht worden aan geluidschermen en pas daarna aan gevelisolatie.

Willem Alexanderweg, Delden
Bestaande situatie tijdens MER PHS
Goederenroute Oost Nederland

Willem Alexanderweg, Delden
Situatie als plannen waren doorgegaan met
MER PHS Goederenroute Oost Nederland.

Het tempo is veelbelovend!:

2017: akoestisch onderzoek. Eind jaar afgerond.
2018: plannen vaststellen. Eind van het jaar klaar. Gelet wordt op wat doelmatig is.
2019: vaststellen plannen, zienswijzen, indienen bezwaarschriften.
2020: concrete plannen voor de uitvoering. Geen einddatum genoemd. Rijkswaterstaat gaat wat wegen betreft ervan uit dat het in 2023 klaar is.

Langzamerhand ben je blij dat de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland nog niet na 2022 klaar zijn. Dan kunnen we tenminste nog enige jaren profiteren van de genomen maatregelen, die de vorige staatsecretaris M. Wilma Mansveld, aangekondigd heeft in een brief aan de Tweede Kamer op 14 oktober 2014:

> "Daarnaast onderzoek ik de mogelijkheden om binnen het Meerjaren Programma Geluid (MJPG) prioriteit te geven aan die spoorlocaties die extra overlast zullen kunnen ondervinden door de tijdelijke herroutering van het goederenvervoer. Conform motie Van Veldhoven/De Rouwe zal, samen met ProRail, in kaart worden gebracht wat de gevolgen kunnen zijn ten aanzien van een tijdelijke toename van trillingen. Een dergelijke onderzoek is complex en vraagt daarom de nodige tijd. Ik verwacht de uitkomsten hiervan eind van dit jaar."

Erg lange tijd

Dat duurt dus jaren……! Zowel de snelheidsverlaging in de nacht als het MJPG. De titel van dat laatste programma is dan ook zeer treffend. Het geeft immers aan hoe lang het moet duren.

Dan hebben we ook nog wel even tijd om een oude koe uit de sloot te halen.

Op 2 mei 1995 verscheen een RONA-rapport: Noordtak: een bedreiging voor meer dan honderdduizend mensen. Dit rapport ging uit van de bestaande route van Elst tot en met Oldenzaal via de IJssellijn en Twentelijn. Hoofduitkomsten in dat rapport: meer dan 66500 mensen wonen binnen de 200 meter van het spoor en meer dan 110.000 tussen de 200 en 500 meter van datzelfde spoor.
Eén van de uitkomsten was dat er langs IJssellijn en Twentelijn samen 3211 woningen binnen de 50 meter van het spoor staan. Die 50 meter is de grens voor de geluidsberekeningen van de overheid.
Die 3211 woningen - omgerekend tegen het gemiddeld aantal mensen dan in een woning huist, 2,69 personen in dat jaar – herbergen dan 8.633 mensen. Die woningbezetting is dan wel gedaald, maar er zijn inmiddels ook de nodige woningen bijgekomen.

Dus kun je concluderen dat er wel rekening wordt gehouden met de belangen van vervoerders die in de nacht pakweg 40 minuten meer tijd nodig hebben om van Elst naar Oldenzaal te komen en niet met de slaapbehoeften van ruim 8.000 mensen.

Deze cynische beschouwing beëindigen we nu. Er zijn ook tekenen van bereidheid om te luisteren, om een aan ander aan te pakken. Dat bleek ook al uit de vragen van de Kamerleden bij het verzoek langzaam te rijden in de nacht. (Zie: Snelheidsverlaging goederentreinen in de nacht).

Overleg met het ministerie van IenM,

Op 8 januari was er een politiek café in Diepenheim. Staatssecretaris Sharon Dijksma en Burgemeester Rob Welten van Borne waren de hoofdpersonen in gesprekken die vooral over het vervoer van gevaarlijke stoffen ging. Vragen stellen. Contacten zoeken. Dat kregen we met de staatssecretaris en zij regelde een gesprek van RONA met het ministerie.

Het geplande gesprek van een uur duurde bijna anderhalf uur en had vooral het karakter van kennismaking. Onderwerpen die de revue passeerden:

- Geluid:
  - Twijfels of de berekeningen en metingen van geluidsoverlast wel kloppen.
  - Voor vragen over het geluid neemt het RONA contact op met het RIVM.
  - Het nog niet gerealiseerd zijn van het Europese passeergeluid voor treinen waardoor treinen minder geluid uitstoten dan de Nederlandse wet op dit moment toestaat.
  - Het langzamer rijden van goederentreinen in de nacht (zie Snelheidsverlaging goederentreinen in de nacht)
- Trillingshinder:
  - Na het vorige jaar verschenen rapport “Wonen langs het spoor” van het RIVM over trillingshinder wordt er nu gezocht een uniform rekenmodel voor het hele land. Diverse modellen van andere landen worden daarbij bekeken, ook een Zweeds model. Aan elk model dat men tot nu toe heeft gevonden zitten de nodige haken en ogen.
  - Er is al een maatregelencatalogus, maar men kent nog niet een maatregel die in bijna alle gevallen gunstig werkt.
- Trillingsschade: De TNO protocollen worden aangepast.
- Gevaarlijke stoffen:
  - Het routeringsbesluit dat de staatsecretaris overweegt.
  - De bestrijding van een al of niet ernstig incident dat wordt overgelaten aan regionale bestuurders en veiligheidsregio’s. Tot nu toe is het niet duidelijk wie daar verantwoordelijk voor is. We komen nu uit bij acht instanties.
  - Voor informatie aan burgers moeten we terecht bij het bestuurlijk overleg in de regio.
  - Voor handhaving dienen we ons te wenden tot de Inspectie Leefomgeving en Transport.

De mensen van het ministerie gaven aan te ver op afstand zaken te moeten regelen en de feitelijke praktijk te weinig te kennen. We hebben nu een vast aanspreekpunt bij het ministerie en in het najaar zullen we daar weer verschijnen. Dan kunnen we toespitsen op enkele punten.

Werkbezoek Kamerleden

De voorbereidingen voor de verkiezingen van 15 maart vonden natuurlijk al plaats in 2016. De VVD-kamerleden Betty de Boer en Remco Dijkstra zagen hierin de mogelijkheid om de zgn. Bentheimroute (IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn bij elkaar) te bekijken en hebben het RONA gevraagd dit te verzorgen. In 4 uur tijd kun je niet alles bekijken en bespreken en dus moet er gekozen worden. De IJssellijn en Twentelijn in Deventer met uitzicht op het gehele complex van station en emplacement, Zutphen met de te laag zijnde en gebrekkige IJsselbrug en de smalle straatjes van de wijk De Hoven bij het spoor, geluidsmeetpunten in Brummen en De Steeg, stationsbezoek in dorp Rheden met rit over de lange Parallelweg, een bezoek aan een flat met scheuren aan de spoorzijde in Velp en eindgesprek in een woning aan de Parallelweg te Velp.

Gejah Regeterschot vertelt aan van links naar rechts Remco Dijkstra, Betty de Boer en Anja Prins hoe het is om te leven met geluid en trillingen tijdens de nachtelijke uren

Met beide Kamerleden had het RONA al prima contact net zoals met andere Kamerleden die zitting hebben in de commissies Spoor en Leef-omgeving van CDA, CU, D'66, Groen Links, PvdA en SP. Wethouder Liesbeth Grijsen van Deventer gaf uitgebreid informatie over de problemen met de treinen met gevaarlijke stoffen in Deventer. Wethouder Nicole Olland van Rheden gaf informatie over de ingewikkelde problematiek van geluidsvoorzieningen in de diverse Parallelwegen langs het spoor met woningen die allemaal binnen de 25 meter van het spoor staan. VVD-Statenlid Anja Prins van Gelderland liet zich ook uitgebreid informeren.

De Kamerleden en Anja Prins werden goed van informatie voorzien. Betty de Boer heeft inmiddels pittige vragen gesteld aan de Staatssecretaris.

Die gaan over de hoeveelheid extra treinen ten gevolge van de aanleg van het derde spoor, over de bekendheid bij brandweer en gemeentes van de gevaarlijke stoffen die vervoerd worden, de verantwoordelijkheid voor de maatregelen bij een al dan niet ernstig incident, over de effectiviteit van maatregelen bij geluid en trillingen en eerdere toezeggingen die gedaan zijn, over de bereidheid om goederentreinen stiller te maken.
Kortom: het is een zinvol bezoek geweest.

In discussie met wethouder Liesbeth Grijsen van Deventer over gevaarlijke stoffen op de stationslocatie

Algemene Ledenvergadering RONA

Deze is op donderdag 20 april in het Gemeentehuis van Rheden, Hoofdstraat 3, 6994 AB in De Steeg
Aanvang: 19:30 uur sluiten 22:00 uur. U bent van harte welkom.
Zet u het al vast in uw agenda?

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