

## Wonen langs het spoor

januari 2015

*In deze flyer vindt u informatie over recente ontwikkelingen met betrekking tot de voorgenomen toename van spoorgoederenvervoer in Oost-Nederland.*

### **Rampenoefening IJssellijn**

Zoals beloofd in “Wonen langs het spoor” van november 2014 hebben we geprobeerd de status van de voorgenomen rampenoefening in de gemeente Rheden te achterhalen. En met resultaat. De oefening is gehouden met behulp van een in de computer geanimeerde (en daardoor meerdere malen bruikbaar) omgeving. Het verloop van de ramp is vastgelegd op film ([http://www.rheden.nl/Inwoners/Nieuws/Film\\_over\\_ramp\\_met\\_goederentrein](http://www.rheden.nl/Inwoners/Nieuws/Film_over_ramp_met_goederentrein)) en getoond aan de Rhedense gemeenteraad. De gekozen locatie was station Dieren in overleg met de gemeenteraad en vanwege de herkenbaarheid. Een botsing met een vrachtwagen veroorzaakte een wagonbrand die vervolgens oversloeg naar wagons met giftige chemicaliën waardoor er een zeer giftige (blauwzuur)gaswolk ontstond. Een echte ramp met ook evacuatieproblematiek. De Rhedense gemeenteraad, zich nu volledig bewust van mogelijke gevolgen, spreekt zich uit tegen het vervoer van gevaarlijke stoffen door haar dorpskernen. Het College spreekt de intentie uit om met andere gemeenten langs het spoor contact op te nemen om mogelijk gezamenlijk actie te ondernemen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen in soort en hoeveelheid wordt geregeld in de wet Basisnet. Deze wordt begin april vastgesteld. Haast lijkt geboden.

Was de oefening in onze ogen representatief? Wij misten het uur dat nodig is om te achterhalen waar de ramp precies is, om welke wagon het gaat, van ProRail te horen om welke stof het gaat en dan de goede blusmiddelen ter plekke hebben. Rond het station Dieren is een uitgebreid wegennet. Er zijn nogal wat locaties langs de sporen waar dit niet of beperkt aanwezig is en een verkeercongestie de slecht bereikbare plek onbereikbaar maakt. Bij een gaswolk moeten mensen binnenblijven met ramen en deuren gesloten tot na drie maximaal vier uur het binnenklimaat net zo giftig is als buiten. Echter in Wetteren kwam het giftige gas via de riolering de woning binnen waardoor deze tijd heel sterk verkort wordt. En wat gebeurt er wanneer de lekkende wagon zich op een hoger gelegen stuk spoor bevindt naast een op 14 meter afstand liggend blok rijtjeswoningen? Enz, enz....

In de wandelgangen werd bevestigd dat de hulpdiensten deze ramp maar net aan konden. Wij denken op basis van de voorgaande opmerkingen dat de werkelijkheid nog veel taaier kan zijn.

Het openbaar maken van de film leverde nogal wat reacties op. Waarbij Omroep MAX er op 23 januari een nieuwsitem van maakte. Naast de Rhedense wethouder mevrouw Olland in het kader van hoor en wederhoor sprak de directeur van Koninklijk Nederlands Vervoer, de heer Toet. Hij vond de oefening niet realistisch en stelde dat iedereen langs het spoor rustig kon gaan slapen.

Je vraagt je toch af waarom miljoenen zijn uitgegeven aan veiligheidsinstallaties langs de Betuweroute als het zo veilig is.



## **De verbouwing van de Betuweroute**

*Het nieuws over goederentreinen betreft de aanleg van het 73 km lange “derde spoor” in Duitsland. Wat betekent dit voor u in Oost-Nederland? In “Wonen langs het Spoor” van juni/juli en november 2014 staat het nodige al aangegeven. Hoe staat het er nu voor?*

Op 22 januari j.l. meldde De Gelderlander dat er vanaf april volgens de Betuweroute-exploitant Keyrail 35 goederentreinen per week acht jaar lang gaan rijden over de IJssellijn. Dit volgens de huidige prognoses. Deze prognoses zijn echter continu aan verandering onderhevig omdat ze afhankelijk zijn van de het verzoek om capaciteit van de vervoerders. De vervoerders hebben immers (vanuit Europa gedicteerde) vrije routekeuze daar waar er spoorcapaciteit aanwezig is.

We hebben deze prognose van 35 goederentreinen per week gedurende acht jaar geverifieerd bij ProRail. ProRail gaf aan dat het bericht over 35 treinen niet geheel correct was. Het betreft treinen die bij Oldenzaal de grens overgaan en dus niet enkel over de IJssellijn rijden.

Het streven blijft om gevaarlijke stoffen over de Betuweroute af te handelen, maar ProRail heeft ook hier vrije route keuze - begrenst door de aanwezigheid van spoorcapaciteit en de wettelijk begrensde hoeveelheid wagons per spoor (IJssellijn max. 3000 wagons/jaar).

Nu is er op de IJssellijn wettelijk bepaalde “geluidruimte” voor een maximum van 5/6 treinen gemiddeld per dag en die zal ongetwijfeld worden benut. Tevens rekent de geluidwet met een gemiddeld aantal treinen over het gehele jaar. Dus als het 35 extra goederentreinen zouden zijn geweest dan was er wettelijk geen bezwaar.

Wij gaan er van uit dat de aantallen over de Twentlijn blijven zoals ze eerder door ons werden vermeld. Voor de Twentlijn Deventer-Hengelo 44 treinen per dag één week per maand. Nu rijden er 15 goederentreinen.

## **Trillingshinder**

In 2009 lag er al een motie in de Tweede Kamer met de vraag om nieuwe wetgeving voor trillingshinder. Vier jaar na dato is de overheid een studie gestart naar de gezondheidseffecten van geluid en trillingen. De resultaten van deze studie, ook belangrijk voor het verzet in Oost-Nederland, zou ten tijde van dit schrijven openbaar worden. Helaas hebben we nog niets gezien. Inmiddels hebben we proeven gedaan met het meten van trillingen veroorzaakt door treinen. Dit met een nieuwe en zeer betaalbare techniek. Op een zestal locaties langs de lijn hebben we gemeten. De proef resulteerde in de nodige product aanpassingen. Wij denken dat nu iedereen die aan het spoor woont met dit materiaal kan controleren of trillingen veroorzaakt door treinen zijn huis schade kunnen berokkenen of misschien al hebben berokkend. Binnenkort zullen we hier apart aandacht voor vragen.



## De N18

Ondertussen is de N18-fase 1 Groenlo-Enschede op het niveau van het Tracébesluit gekomen en toch zijn en blijven er stemmen die pleiten voor een autosnelweg i.p.v., een meanderende opwaardering van de huidige weg N18.

Nu is er gekozen voor opwaardering van de bestaande weg waardoor minder efficiënte

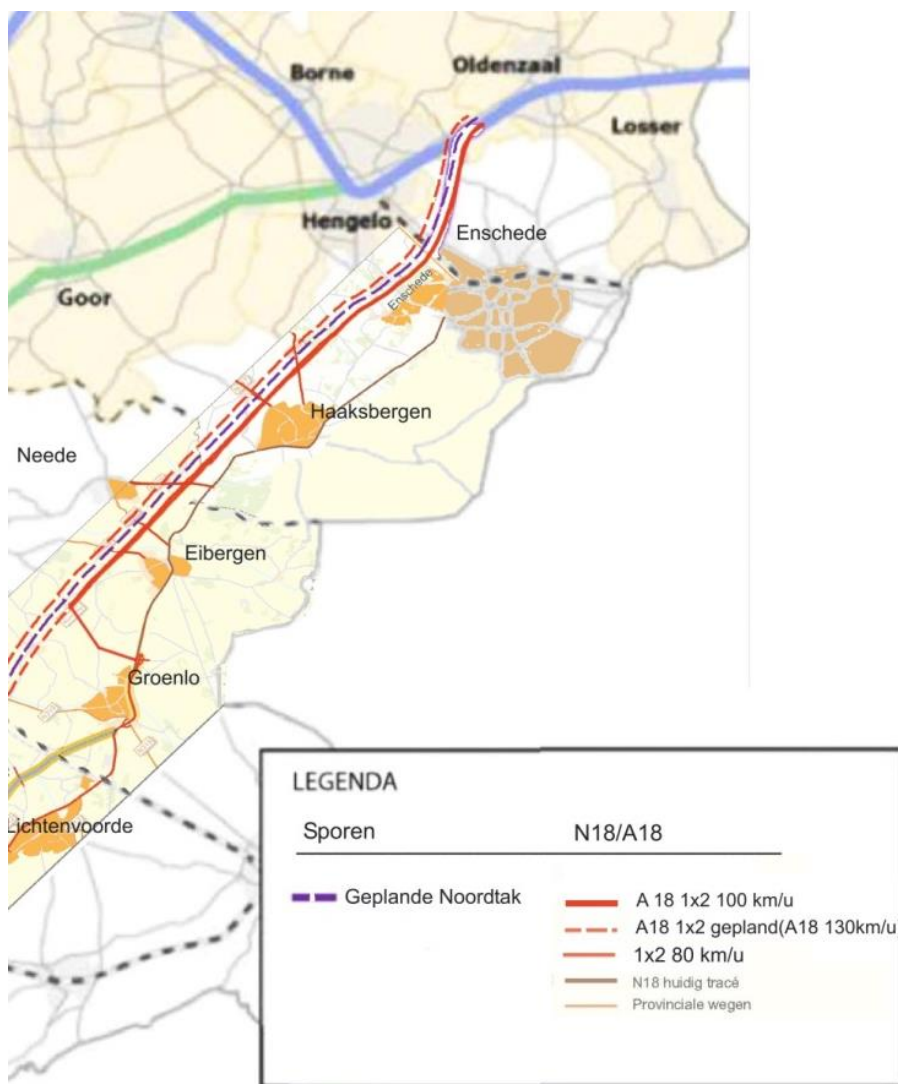
afhandeling van het transitoverkeer Arnhem-Nijmegen-Doetinchem/ Enschede plaatsvindt, de druk en hinder op het lokale wegennet blijft en wellicht de hinder van het verkeer nog zal toenemen. De luchtkwaliteit en CO<sub>2</sub> uitstoot worden niet gereduceerd en de reistijd maar beperkt verbeterd. Wij verwachten dat de beperkte capaciteitswinst van de nieuwe N18 de noodzaak voor een echte oplossing voorlopig weg zal nemen.

Als Stichting Spoorhinder zijn we al twee jaar bezig om een A18/Noordtak combinatie te promoten. Om zo een aanleg voor een minimaal budget (door I&M geraamd op 1,4 miljard) te realiseren. Dat betekent de kortste weg, een nagenoeg rechte lijn door het landschap. Wij vragen ons dan ook af of het uitgangspunt voor een goede oplossing niet moet zijn: een efficiënte en toekomstbestendige auto(snel-)weg die naast verbetering van de lokale ontsluiting, een substantiële bijdrage levert aan het transitoverkeer op de A12, A50 en A1. Daarmee krijgt de problematiek een boven-regionaal belang en wordt de noodzaak tot oplossen groter.

Ook bundeling met een goederentreinspoor, de Noordtak, kan daaraan bijdragen. Het tussen de rijbanen projecteren van het spoor resulteert in een bijzonder efficiënte en dus kostenreducerende aanleg zonder extra schade aan de omgeving.



De nu in uitvoering zijnde N18 1e-fase kan in plaats van de huidig gekozen locatie worden gelokaliseerd op het geplande tracé van de toekomstige autosnelweg. Hiermee wordt de veiligheid en leefbaarheid bij Eibergen en Haaksbergen op een vanzelfsprekende wijze, zonder kostbare ringweg, opgelost. Kortom, een misschien wel unieke kans om de ontsluiting van de Achterhoek op een zeer verantwoorde moderne wijze en grootst mogelijke duurzaamheid en de minste schade, te realiseren.



Op het moment van schrijven overhandigen de Provincies en het Havebedrijf het definitieve kostenoverzicht van een Noordtak door de Achterhoek aan de Tweede Kamer. De door ons hier voorgestelde aanpak is hier niet meegenomen. Een gemiste kans. Nu maar hopen dan N18-fase 2 beter verloopt. Wij zullen er hard aan werken.

### ***Leefbaarheid in kaart gebracht***

Rustig slapen? Hier brengen wij een 1 op 1-weergave van de leefbaarheidssituatie in beeld van een betrekkelijk willekeurig gekozen woning op 50 meter afstand van het spoor.

In het geluidregister ([www.geluidspoor.nl/geluidregisterspoor.html](http://www.geluidspoor.nl/geluidregisterspoor.html) klik op kruisje) kunt u de maximale (maar in feite gemiddelde) geluidbelasting, het Geluidplafond, bij uw woning opzoeken.



Heersende waarde bij de eerste vaststelling: 62.4 dB  
Wetsartikel op basis waarvan het eerste Gpp is vastgesteld: art. 11.45 Lid 1

Geluidproductieplafond (Gpp): 63.9 dB  
Ingangsdatum Gpp: 24-6-2014  
Geluidwaarde (Gw): 63.9 dB  
Correctiefactor dunnelijn (Cdl): 0.0 dB  
Plafondstatus: Vigerend

In dit geval bedraagt het Geluidplafond (Gpp) 63,9 dB. Piekwaarden van geluid (95dB) worden hier niet in meegenomen. Bij het Rijksinstituut voor volksgezondheid (RIVM) kunt u de indicatie geluidkwaliteit bij uw woning opzoeken ([http://www.rivm.nl/Onderwerpen/G/Geluidbelasting/Geluidbelasting\\_per\\_postcodegebied](http://www.rivm.nl/Onderwerpen/G/Geluidbelasting/Geluidbelasting_per_postcodegebied)). In dit geval was dat slecht/zeer slecht.

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu  
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

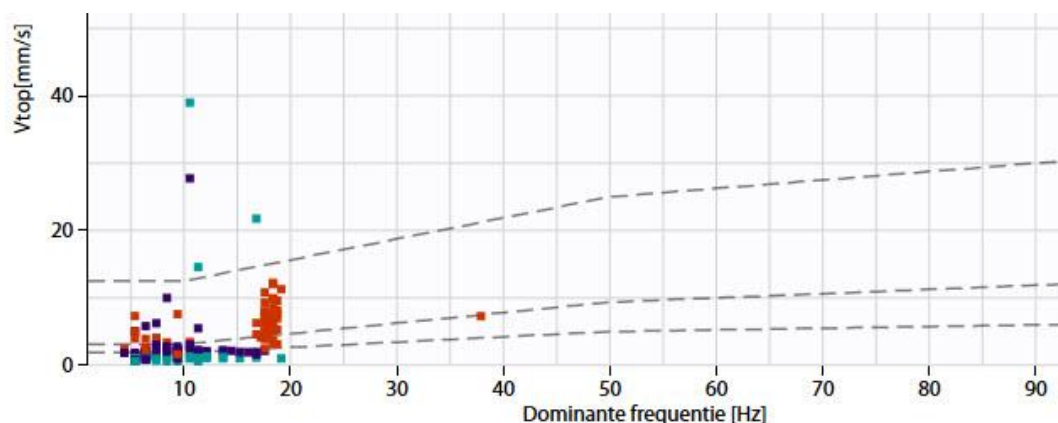
Home Thema's Bibliotheek Onderwerpen RIVM

Geluid

Home Geluidbelasting

Geluidbelasting	Lden in dBA	indicatie geluidkwaliteit in de leefomgeving
Achtergrond	>65	zeer slecht
Doel en gebruik		

Trillingsmetingen op dezelfde plek gaven een overschrijding van de richtlijn SBR-A schade aan gebouwen. De woning op deze locatie heeft als grenswaarde ter voorkoming van gebouwschade de middelste stippellijn. De rode stippen zijn overschrijdingen van die grenswaarde.



Daarnaast ontbreken veiligheidsmaatregelen die gangbaar zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dus kunnen we vaststellen dat er van het advies van de heer Toet, zie het begin van deze nieuwsbrief, om rustig te gaan slapen, geen sprake is..

Stichting Spoorhinder

Het bestuur