“Soms is het beter van een rijdende trein af te springen“

1. De Noordelijke aftakking van de Betuwelijn is duur, overbodig, enorm belastend voor de mensen die er vlakbij wonen en ontwrichtend voor huizen en gebouwen die er omheen staan. Vanwege de vele dorpen en steden die het spoor doorsnijdt, vormt het risico op rampen die kunnen optreden bij het vervoer van (zeer)gevaarlijke stoffen een regelrecht doemscenario.
2. Er is voorlopig geen sprake van een toename van de goederenopslag in de Rotterdamse haven. Ondernemers kiezen als alternatief voor vervoer over de weg liever voor Short Sea, transport per schip langs de kust, omdat dit goedkoper is dan vervoer per spoor.
3. Het geschikt maken van het spoor van de Duits-Nederlandse grens naar Oberhausen in het verlengde van de Betuwelijn wordt binnen een paar jaar in gang gezet en men hoopt daarmee in 2022 klaar te zijn. Dan kan de Betuwelijn eindelijk gebruikt worden waarvoor hij is aangelegd: intensief goederenvervoer naar het Ruhrgebied en richting Polen en Rusland. RONA verzoekt het parlement dan ook dringend tot heroverweging van de plannen.

Een verhelderend kijkje in de winst- en verliesrekening van ProRail:

Kosten voor het gebruik van rails en aanverwante infrastructuur door goederentreinen:	**€800 miljoen** per jaar
Betaling van goederenvervoerders voor het gebruik van de rails etc. aan ProRail:	**€250 miljoen** per jaar
Tekort:	**€550 miljoen** per jaar

Een tekort dat via het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt aangevuld door…? Juist door u, de Nederlandse belastingbetaler. Woont u in het oosten van het land aan het spoor, dan betaalt u voor uw eigen geluid- en trillingsoverlast!

Meer weten?

RONA (Het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking) heeft een informatieve, ruim 60 pagina’s tellende Flitsgids samengesteld, waarin u een doorwrochte visie vindt op de mogelijke inrichting alle 3 de lijnen voor intensief goederenvervoer. U kunt deze gids, en ook het Zwartboek, downloaden op onze website www.rona-info.nl waar ook alle bij ons aangesloten groepen vermeld staan.

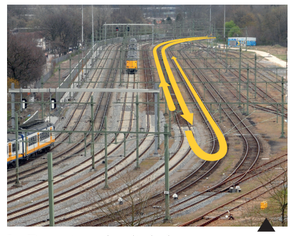
Colofon

Eenmalige RONA uitgave (oplage 10.000)
Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking
Postadres Oerbosdijk 1, 7437 TZ Bathmen
Telefoon 06-53953035
Mail Rona.info@gmail.com
Website www.rona-info.nl
Pagina RONA
@ronaspoor
Foto’s Marcel Kistemaker Persfotograaf info@fotogaleriekistemaker.nl

Wilt u ons steunen met alle plannen en acties?
Like ons of stort een bijdrage op:
Bankrekening nr. 1556.82.636
t. n. v. penningmeester RONA te Brummen
RONA voor een leefbare spooromgeving

Kedeng kedeng… kedeng kedeng

Zeg eens eerlijk: hoe zou u het vinden om dagelijks 51 (prognose voor Twentelijn) ellenlange goederentreinen, deels bestaand uit tankwagens met gevaarlijke stoffen, langs uw achtertuin te horen èn te voelen rijden?



In Deventer wisselt de loc van voor naar achter. Treinen met gevaarlijke stoffen mogen nergens stoppen, maar hier moet dat dus wel. Saxion Hogeschool, het ROC en enkele woonwijken liggen vlakbij dit emplacement.

Een voorbeeld van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de IJssellijn via de traverse in Velp

Het begin van de Twentekanaallijn bij Eefde, van 2-baans naar 1-baans spoor.

Zutphen is een druk spoorwegknooppunt met vele wissels en dichte bebouwing langs het spoor

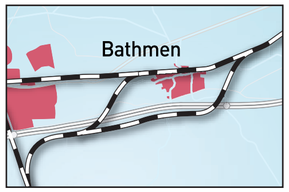
Een voorbeeld van trillingsschade aan de Tapuitstraat in Hengelo

Tussen Elst en Oldenzaal liggen liefst 111 gelijkvloerse spoorwegovergangen.

Drukke gelijkvloerse spoorwegovergang met in de buurt een verpleeghuis, twee scholen, een brandweerkazerne en een tankstation dat ook LPG verkoopt

Bathmen in de tang

Bathmen komt als de plannen doorgaan volledig in de tang te liggen. Noordelijk de Twentelijn, oostelijk of westelijk een boog, zie ook inzet kaartje. De bevolking roert zich danig om het tij te keren. Hetgeen resulteerde in 1302 Zienswijzen op MER1 en artikelen in diverse kranten. Voor info www.bvbbathmen.nl



RONA Actieagenda

Zaterdag 7 september 13:00 uur:	Manifestatie in Delden van AGH, Actiegroep Goederenvervoer Hof van Twente.
Dinsdag 10 september 13:30 uur:	Officieel aanbieden van RONA infokrant aan de voorzitter en leden van de Commissie IenM in de Tweede Kamer.
Donderdag 12 september 10:00-14:00 uur:	Algemeen Overleg Cie. IenM in de Tweede Kamer. RONA laat een bus rijden en roept gedupeerden op om deze vergadering bij te wonen.
Maandag 23 of 30 september 20:00 uur:	Symposium van No Rail in Metropool Hengelo over Externe Veiligheid op het spoor.
Vrijdag 11 oktober 19:30 uur:	Manifestatie van bij RONA aangesloten groepen op de IJsselkade in Zutphen, met aansluitend fakkeltocht over de IJsselbrug.

Inlichtingen op www.rona-info.nl of via ronarijssenholten@gmail.com

Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking

Informatiekrant

Rona

september 2013

Pagina 2

-Het wachten is op de grote klap
-Scenario’s blijken niet te kloppen
-Gebruik Betweroute

Pagina 3

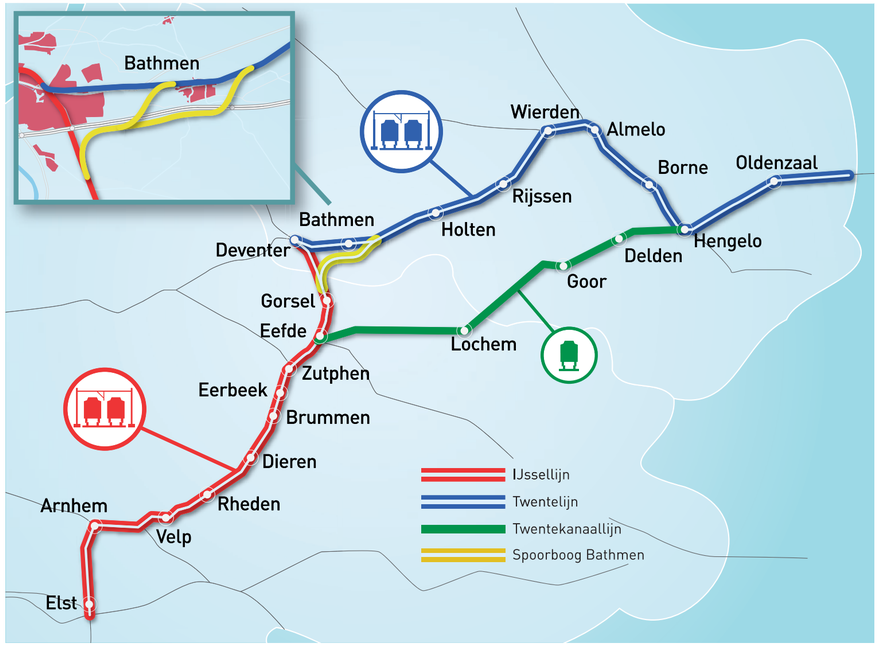
-Wat zeggen de deskundigen ervan?
-De negatieve effecten van goederenvervoer per spoor

Pagina 4

-Van een rijdende trein springen
-Kedeng kedeng…
-Foto-impressies

Beste mensen: zet uw gedachten op een ander spoor!

De treinramp bij het Belgische Wetteren van 4 mei 2013 ligt menigeen nog vers in het geheugen. Op het spoortracé tussen Brussel en Gent vlogen die nacht enkele ketelwagens (tankwagons) gevuld met 300 ton acrylonitril na een explosie in brand. De machinist reed niet alleen te hard, maar miste bovendien een rood sein. Door een flinke remmanoeuvre ontspoorde de goederentrein. Resultaat: 1 dode, 100 gewonden, 400 mensen die voor controle of verzorging naar het ziekenhuis moesten en nog eens 2000 mensen die werden geëvacueerd. Neveneffecten op het milieu: 250 ton schroot, ruim 5.500 ton verontreinigde grond en zo’n 4.400 kubieke meter met acrylonitril vervuild water. Wie denkt: dat zal ons niet zo snel gebeuren, moet zich nog eens achter de oren krabben.



In 2012 werd op het Nederlandse spoor liefst 175 keer een rood sein genegeerd. Meestal loopt het met een sisser af, maar soms gaat het lelijk mis.

Het grote gevaar van nog meer goederenvervoer door Oost-Nederland.
Van oudsher doorkruisen spoorlijnen dorpen en steden. Logisch, want het is belangrijk dat stations centraal liggen en makkelijk bereikbaar zijn. Ook in Oost-Nederland is dat het geval. De beoogde route voor intensief goederenvervoer richting Duitsland, Polen en Rusland – de zogenaamde IJssel - Twente – Twentekanaal-lijn – doorsnijdt het hart van talloze plaatsen en loopt daar gevaarlijk dicht langs woonwijken en instellingen als scholen, kinderopvang en tehuizen. Frequent goederenvervoer maakt niet alleen de kans op rampen groter, maar zorgt ook voor ongezond veel geluidsoverlast en verhoogde concentraties metaalfijnstoffen, voornamelijk veroorzaakt door wrijving van treinen langs rails en bovenleidingen. Bovendien ontstaan door trillingen steeds meer scheuren in woonhuizen en andere gebouwen vlak langs het spoor.

Als het tij verloopt, moet men de bakens verzetten.
Er bestaan al lang plannen de spoorweg Elst - Arnhem - Deventer -Oldenzaal of de lijn Zutphen - Hengelo - Oldenzaal geschikt te maken voor intensief goederenvervoer. Daarbij werd uitgegaan van aannames en prognoses die inmiddels voor een groot deel achterhaald zijn. Daarnaast zullen de investeringen om voorzieningen aan te brengen op en langs het gekozen tracé, om te voldoen aan alle wettelijke voorwaarden en normen voor wat betreft veiligheid, geluidhinder en maximale fijnstofconcentraties, enorm zijn. De ervaring leert bovendien dat grote projecten als dit geplande Goederenverkeer Oost-Nederland (GON) fameus zijn vanwege hun exorbitante begrotingsoverschrijdingen. Denk slechts aan het Fyradebacle, de HSL Zuid en de Betuwe-route.

Een prachtig alternatief ligt reeds grotendeels klaar.
Nu we het toch over de Betuweroute hebben: die is speciaal aangelegd voor intensief goederenvervoer oostwaarts en voldoet aan vergaande eisen en normen. Het probleem tot nu toe was alleen, dat dit traject voorbij de Duitse grens overgaat naar ‘gewoon’ spoor. Echter: de aanleg van de verlengde Betuwelijn in Duitsland komt steeds dichterbij. Als alle procedures zijn doorlopen en vergunningen zijn verleend, gaat men naar verwachting binnen twee tot drie jaar aan de slag. Het tracé wordt ingericht voor frequent goederenvervoer en zal volgens planning in 2022 gereed zijn. Dat betekent dat goederen dan direct vanuit de Rotterdamse haven snel, relatief veilig en over een speciaal daarvoor bestemd spoorrichting Ruhrgebied, Polen en Rusland kunnen worden getransporteerd.

De beste oplossing ligt voor de hand!
Het lijkt erop dat bepaalde politici en sommige andere beslissers een eenmaal ingezet traject maar moeilijk kunnen verlaten, ook al ligt een beter alternatief voor de hand. De keuze voor intensief goederenvervoer door Oost-Nederland brengt niet alleen grote kans op gevaarlijke situaties, maar ook vele andere nadelen met zich mee. Daarover leest u alles in deze krant. Ons verzoek: zet uw gedachten eens op een ander spoor. De Betuwelijn heeft de belastingbetaler handenvol geld gekost en wordt tot nu toe slechts mondjesmaat gebruikt (zie ook staafdiagram op pag. 2). Nu men in Duitsland een begin maakt met het doortrekken van deze goederenvervoerlijn, lijkt elke investering in een andere variant op voorhand weggegooid belastinggeld. Elke eurocent kan slechts één keer worden uitgegeven. Zeker nu we een periode van beperkte groei tegemoet gaan, is het zaak verstandig om te gaan met gemeenschapsgelden met **de belangen van honderdduizenden kiezers in Oost-Nederland!**

Langs de route Elst - Deventer - Oldenzaal wonen 661.000 mensen, langs de lijn Elst - Twentekanaal - Oldenzaal wonen 456.000 mensen. Binnen 200 meter van het spoor bevinden zich zeven grote woonverblijven (een gevangenis en verzorgingstehuizen), acht medischevoorzieningen en liefst 59 onderwijsinstellingen en kinderdagverblijven.

Het wachten is op de grote klap!

Bijna overal is veiligheid tegenwoordig een belangrijk issue, maar als het om railvervoer gaat, blijft het bij beloften en toezeggingen. Jaarlijks gaat zo'n 3,5 miljoen ton (!) gevaarlijke stoffen over het Nederlandse spoor en hoewel Rail Cargo beweert dat het transport van die stoffen veilig is, laat de praktijk een ander beeld zien: De invoering van het Europese veiligheidssysteem ERTMS, European Rail Traffic Management System, wordt voortdurend uitgesteld, veel rollend materieel verkeert in deplorabele technische staat en er wordt voor wat betreft het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen flink met getallen gegoocheld. En waar hebben we het eigenlijk precies over als we praten over gevaarlijke stoffen? Over brandbare gassen, giftige gassen, zeer giftige gassen, zeer brandbare vloeistoffen, giftige en zeer giftige vloeistoffen. Stoffen waarvan je denkt: voorzichtig, voorzichtig, voorzichtig a.u.b.!

Gedateerde veiligheidssystemen
Het railtransport in Nederland kent diverse veiligheidssystemen. De meest toegepaste is ATB EG, Automatische Trein Beïnvloeding Eerste Generatie. Dit is een ouderwets systeem, waarvan inmiddels drie versies bestaan. Dit ATB EG systeem was ook in gebruik tijdens het ernstige ongeval in Amsterdam, waarbij zelfs een dode viel te betreuren. Volgens de Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn moet Nederland op nieuwe lijnen verplicht het ERTMS invoeren - zoals dat ook bij de Betuwelijn is gebeurd - en het ETCS, het European Train Control System. Dagelijkse praktijk is, dat er vooral wordt geïnvesteerd in het bestaande ATB-systeem. Na een nieuwe generatie nu in een verbeterde versie. Zonde van het geld, want uiteindelijk moet het Europese systeem toch een keer worden ingevoerd. Zonde ook vanwege de slechts matige veiligheidsgaranties die dit oude systeem biedt, zeker op de IJssel-, Twente- en Twentekanaallijn met liefst 111 gelijkvloerse spoorwegovergangen, waarvan de overwegbomen bovendien af en toe haperen.

Niet altijd lekker rollend materieel
Veel spoorwegongelukken ontstaan door technische mankementen aan rollend materieel. Te denken valt aan wielen die niet helemaal rond zijn, oververhitte lagers, gebroken assen en bouten, en te hete aspotten. Het onderhoud- en controleprobleem is niet alleen een Nederlandse zaak: dagelijks rijden hier goederen- en tankwagons uit allerlei EU-landen over het spoor. De inspectie van V&W (thans Infrastructuur en Milieu) meldde destijds dat 'het aantal vastgestelde afwijkingen te hoog is' en 'dat de slechte staat van het goederen-materieel een internationaal karakter heeft' (Evaluatierapport 2009).
Gegevens waar veel mensen die vlak langs een van de Oost-Nederlandse spoorlijnen wonen en/of werken slapeloze nachten van krijgen. Er denderen dagelijks grote hoeveelheden (zeer) gevaarlijke stoffen vlak langs hun behuizing. Er hoeft maar IETS mis te gaan en er volgt een fatale KLAP!

Jongleren met cijfers
De Adviesraad Gevaarlijke Stoffen, afgekort AGS, heeft in zijn advies van mei 2010 opnieuw vastgesteld dat de berekening van omgevingsrisico's voor Goederenvervoer Oost-Nederland ONVOLDOENDE transparant, verifieerbaar en robuust is. De cijfermatige exercitie (lees: het gegoochel met getallen) doet geen recht aan de complexiteit van vele situaties. Als tekortkomingen worden o.a. genoemd:
1. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de 111 gelijkvloerse spoorwegovergangen.
2. Het verschil in snelheid van treinen wordt niet meegerekend: hoe sneller een trein rijdt, hoe hoger het ongevallenrisico.
3. De verhoogde of verdiepte ligging van het spoor op verschillende plaatsen wordt bij de calculaties genegeerd.
4. Vanwege geluidsschermen is het spoor op sommige plaatsen moeilijk te bereiken voor hulpdiensten; deze invloed is niet meegenomen in de berekeningen.
5. Er wordt geen rekening gehouden met bepaalde risicovolle objecten langs het spoor, zoals een LPG tankstation, een verpleegtehuis, een vestiging van een gashandel, een school met 800 leerlingen, etc.
Er is geen toename van het goederentransport per spoor oostwaarts te bespeuren, vervoerders kiezen eerder voor de Short Sea route, het geschikt maken van de IJssel-, Twente- en Twentekanaallijn voor intensief goederenvervoer kost al gauw zo'n 400 miljoen euro, de Betuwelijn kampt met een capaciteitsoverschot. Je vraagt je af wie eigenlijk echt belang heeft bij deze Oost-Nederland variant. De ingenieurs- en bouwsector misschien?

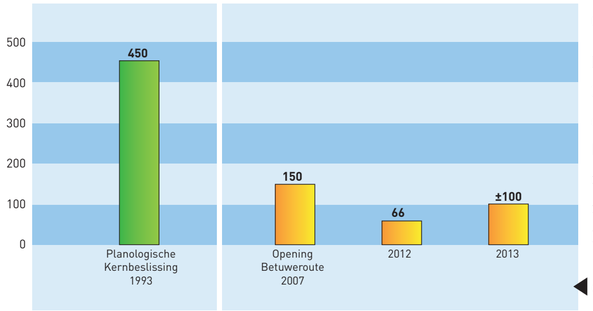
Steeds weer blijken scenario's niet te kloppen...

De Rotterdamse haven verwachtte na het gereedkomen van de tweede Maas-vlakte een flinke toename van de overslag richting Noordoost Duitsland, Polen en Rusland. In 2012 nam de overslag naar deze gebieden volgens het Nieuwsblad Transport echter met 5% af, dit jaar volgde tot nu toe bovendien geen groei. Anno 2013 wordt 20 miljoen ton overslag van de in totaal 430 miljoen ton via het spoor afgevoerd, waarvan 17 miljoen ton oostwaarts, kortom, nog geen 5%. Daarvan gaat reeds 72% over de Betuweroute richting Duitsland, 23% via Venlo en slechts 1-5% via Oldenzaal. Sinds jaar en dag vindt in Rotterdam veel overslag van goederen plaats die verder per Short Sea (coaster) richting Oostzeehavens gaan, zoals Bremerhaven, Hamburg en Dantzig. Dit is goedkoper dan per trein.

Geld weg en geen enkel resultaat.
In Europa loopt een experiment, genaamd Marco Polo, dat als doel heeft goederen die landinwaarts moeten worden getransporteerd steeds minder per vrachtwagen en steeds vaker per trein en schip af te voeren, de zoge-naamde Modal Shift. Men wil ondernemers en vervoerders bewegen tot 20% van de goederen via het spoor af te voeren. Echter: vervoerders laten zich niet dwingen en kiezen zelf de meest optimale transportmethode. De Europese Rekenkamer in Brussel heeft het Marco Polo project inmiddels afgeserveerd omdat het sinds 2003 meer dan 500 miljoen euro heeft gekost en vrijwel niets heeft opgeleverd.

Ook op langere termijn weinig groei.
Uiteraard heeft deze gang van zaken directe invloed op de prognoses voor het Goederenvervoer Oost-Nederland. De aangekondigde toename van het transport per spoor van 15% in het kader van het Marco Polo project bleek luchtfietserij en van een algehele toename van de goederenoverslag is op dit moment geen sprake. Bovendien vormen de groeiverwachtingen voor de komende jaren geen enkele aanleiding om op korte termijn veel extra overslag te verwachten. Toch gaat de politiek door met het idee meer goederenvervoer door Oost-Nederland te leiden alsof er niets is veranderd. Tegen de tijd dat de economische groei weer aantrekt en wellicht ook het goederentransport per spoor toeneemt, is waarschijnlijk het Duitse traject in het verlengde van de Betuwelijn gereed (verwacht 2022) en kan dat spoor de benodigde extra capaciteit leveren.

Conclusie: het sein staat al een poosje op rood, maar het lijkt of iedereen gewoon doordraaft.



Gepland en daadwerkelijk gebruik Betuweroute

Bij de Planologische Kernbeslissing 1993 ging men ervan uit dat er 450 treinen per 24 uur (in beide richtingen) over de Betuweroute zouden rijden. Bij de opening van de spoorlijn in 2007 werd dit aantal voor het jaar 2012 bijgesteld tot 150 per 24 uur. In werkelijkheid reden er dat jaar gemiddeld 66 goederentreinen per 24 uur in beide richtingen. In het eerste kwartaal van 2013 nam het aantal toe tot ongeveer 100 treinen. Dit voorbeeld geeft aan dat wishful thinking blijkbaar grotere invloed heeft bij het nemen van beslissingen dan gezond verstand.

Gebruik Betuweroute: verticale as: aantal treinen per 24 uur - horizontale as: in het jaar.

Wat zeggen de deskundigen ervan?

1. Over de Milieu Effect Rapportage, (MER):

De Milieu Effect Rapportage Plan Hoog Frequent Spoor 1e Fase (betreffende het goederenspoor Zutphen - Hengelo) kwam uit in mei 2013 en werd opgesteld door ingenieursbureau MOVARES.
Er was nogal wat commentaar op deze rapportage, onder andere van de Commissie voor de MER - die oordeelt over de kwaliteit van rapportages en het ministerie van Infrastructuur en Milieu adviseert - en vond dat de informatie ontoegankelijk werd gepresenteerd. Milieu-effecten van intensief goederenvervoer werden bijvoorbeeld niet per afzonderlijk spoortracé getoond. Bovendien ontbreken gegevens over risico's voor specifieke groepen, zoals scholen, kinderdagverblijven instellingen langs het spoor. De commissie heeft de staatssecretaris geadviseerd de tekortkomingen te laten herstellen - de rapportage dus te laten herzien - en pas daarna een beslissing te nemen. Dit advies heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu echter naast zich neergelegd.
Kortom, het beleid stoelt op onvolledige en ondoorzichtige informatie. Saillant detail: in 2012 werd minister Schultz van Haegen van Infrastructuur – maar ook staatssecretaris Mansveld - in verlegenheid gebracht doordat haar staf een politiek gevoelig stuk dat de veiligheid op het spoor in twijfel trekt niet naar de Tweede Kamer stuurde. De Kamer voelde zich onjuist geïnformeerd. Voor zover bekend, zijn de verantwoordelijke ambtenaren niet ontslagen of overgeplaatst.

2. Over de geschiktheid van de IJsselijn voor gevaarlijke stoffen:

De door de minister opgeheven Adviesraad voor Gevaarlijke Stoffen verklaarde in het verleden dat de IJsselijn structureel ongeschikt is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en daar ook niet geschikt voor te maken valt. Er bestaat inmiddels weliswaar een Wet Basisnet Spoor die zogenaamde risicoplafonds aangeeft ter voorkoming van ongevallen met gevaarlijke stoffen, maar die biedt geen enkele harde garantie. De wet geeft slechts aan dat over een bepaald traject een maximaal aantal tankwagons met bepaalde gevaarlijke stoffen mag rijden. Controle vindt nauwelijks plaats en wanneer dat al gebeurt, uitsluitend achteraf. Om te illustreren hoe een ongeluk zou kunnen uitpakken: in 2007 vielen bij een explosie van een LPG-trein in het Noord Italiaanse Viareggio 32 doden en 200 gewonden. Een dergelijke explosie is ook hier denkbaar en zou een stad als Goor of Velp volledig wegblazen. Helaas, de wet schiet tekort en verklaringen van een ter zake kundige raad worden terzijde geschoven.

De negatieve effecten van goederenvervoer per spoor

Geluidsoverlast

Voor alle industriële 24/7 (continu: 24 uur per etmaal en 7 dagen per week) bedrijven in Nederland geldt een uniforme nachtelijke geluidsnorm die de 45 dB (decibel) niet mag overschrijden. Dat is in de Wet Geluidhinder vastgelegd. Een 's nachts passerende goederentrein produceert pieken (beter nog: lawaai-pieken) van liefst 90 dB en zelfs meer. De geluidsoverlast van treinen wordt echter per acht uur berekend. Wanneer er 's nachts één of twee goederentreinen per uur voorbijkomen, blijft het geluids-niveau gemiddeld binnen de wettelijk vastgestelde norm van maximaal 70 dB per acht uur.
Volgens een rapport van de GGD Enschede zijn deze geluidspieken voor langs het spoor wonende mensen desastreus: ze worden steeds wakker, bouwen daardoor een slaaptekort op, gaan fouten maken op hun werk en worden uiteindelijk soms zelfs ziek. Maar niemand kan ook maar ergens terecht met klachten: het geluid blijft binnen de wettelijke norm en mensen staan daardoor volledig machteloos.

Wat zegt de wet eigenlijk precies?
De Wet Geluidhinder is voorzien van een Memorie van Toelichting, waarin interessante gegevens staan genoemd. Bijvoorbeeld dat vanaf 55 dB bij langdurige blootstelling aan te hoge geluids-niveaus de volgende effecten optreden:

vlnr: Jan Bron Regio Twente, bewoonster Tapuitstraat, Ov. gedeputeerde Ineke Bakker en Staatssecretaris Mansveld.

1. Verstoring van slaap en rust
2. Beïnvloeding van het vegetatieve zenuwstelsel
3. Beïnvloeding van het centrale zenuwstelsel met als gevolgen hoofdpijn, vermoeidheid en psychosomatische klachten, die worden bestreden met medicijnen. Bijkomend gevolg: een hoog geneesmiddelengebruik.
4. Negatieve effecten op de werkprestatie.

Gelijke monniken, gelijke kappen.
Voor de aanwonenden van de Betuwelijn geldt een geluidsniveau van gemiddeld 55 dB over een periode van 8 of 24 uur. Ook mensen langs de Twentelijn zouden recht moeten hebben op dezelfde maximale geluidsoverlast. Helaas, een aanvaardbaar geluidsniveau valt in het oosten gewoonweg niet te realiseren. Daarom is en blijft deze route structureel ongeschikt voor railgoederenvervoer.
De wetgever hanteert verschillende maximaal toelaatbare geluidsniveaus: 45 dB voor de industrie, 55 dB voor de Betuwe-route, 70 dB voor de Twentelijn. Het lijkt of willekeur regeert.

Trillingsoverlast

Niet alleen lawaai zorgt voor overlast. Een minstens zo groot probleem vormen de trillingen die voorbijrijdende goederentreinen veroorzaken. Voor wat betreft trillinghinder bestaat er geen wetgeving, slechts een besluit: beleidsregel trillinghinder spoor. En een schaderegeling kent noch dit besluit noch een andere wet tot nu toe helaas niet. Een bijzonder wrange situatie voor mensen die langs het spoor wonen. Niet alleen zijzelf, ook hun huizen lijden eronder en worden bovendien minder waard. Verkoop maar eens onroerend goed met scheuren in de muren vanwege voortdurend langs denderende goederentreinen.
Als je langs het spoor woont, accepteer je dat er regelmatig een stoptrein of een intercity rijdt. De situatie wordt totaal anders als er 's nachts steeds meer zwaar beladen goederentreinen langskomen. Treinen die niet alleen veel extra lawaai produceren, maar ook zulke sterke trillingen veroorzaken dat je muren scheuren gaan vertonen.
Waar moet je heen met je klachten? Naar ProRail? De vervoerder? De aannemer die het spoor in opdracht van ProRail onderhoudt? Het ministerie? Wie het weet mag het zeggen. In de praktijk worden mensen van het kastje naar de muur gestuurd, niemand is of voelt zich verantwoordelijk. Op de vraag naar de naam van de vervoerder krijg je het antwoord: Dat is bedrijfsgevoelige informatie die niet bekend mag worden!
Je kunt het toch niet maken om mensen zelf voor lichamelijke en bouwkundige schade op te laten draaien doordat er - uiteraard ongevraagd - steeds meer goederentreinen vlak langs hun huizen komen? Normaal gesproken betaalt 'de vervuiler', in Oost-Nederland draait de gedupeerde voor de rekening op. Ter illustratie: De bevingen in Groningen heeft de NAM al ruim 24 miljoen euro gekost vanwege 9000 schademeldingen. Daarnaast heeft ook minister Kamp de gedupeerden in Groningen steun toegezegd. Dat voelt als rechtsongelijkheid voor de gedupeerden met trillingsschade, veroorzaakt door railverkeer, in Landsdeel Oost.

Stapelgek plan

In Delden, Goor, Lochem en omgeving stapelen de emoties rond de plannen met de Twentekanaallijn zich op. Reden voor AGH, Actiegroep Goederenvervoer Hof van Twente, om de handen uit de mouwen te gaan steken, en met een ludieke actie aandacht te vragen voor o.a. de verwachte problemen rond de te plaatsen geluidsschermen.Op zaterdag 7 september van 13:00 tot 16:00 uur wordt er een protestmanifestatie gehouden bij de spoorwegovergang aan de Spoorstraat in Delden, o.a.door het stapelen van kratten tot een 4 meter hoge wand langs het spoor conform de plannen.U bent van harte welkom om te bekijken wat dat betekent, zo'n hoog scherm in je straat, of om een handje mee te helpen met het stapelen.Want het moet toch niet gekker worden! Voor inlichtingen kunt u te recht op www.twentekanaallijn.nl of mailen naar:
agh@twentekanaallijn.nl