

### De doelen van het RONA nog even op een rijtje.

#### Feitelijk zijn dat er maar drie:

- 1 Geen geluidsoverlast
- 2 Geen trillingsoverlast
- 3 Geen gevaarlijke stoffen

Van goederentreinen over de bestaande spoorlijnen in Oost Nederland. Als deze drie doelen gehaald worden dan kan het RONA zich opheffen!

Maar de werkelijkheid is: dat er steeds meer langere en zwaardere goederentreinen, ook met gevaarlijke stoffen, rijden en dat het nog minstens jarenlang zal duren voordat er daadwerkelijk een oplossing in beeld komt!

#### Oplossingen:

##### Meer treinen over de Betuwe Route?

*Door nog jarenlange werkzaamheden aan Derde Spoor in Duitsland, en door het feit dat de vervoerder bepaalt welke route hij kiest en wat hij er voor wil betalen, geen oplossing voor korte termijn.*

*Op lange termijn zal het ook vastlopen in het Ruhrgebied.*

##### Stillere treinen?

*Daar wordt aan gewerkt en is hier en daar beslist al te merken, maar metingen tonen ook aan dat als er in een stille trein ook maar 1 wagon zit die oud is, deze piekgeluid veroorzaakt waardoor de oplossing teniet wordt gedaan en er ook meer trillingen zijn.*

##### Langzamer rijden?

*Jaren geleden al om gevraagd en proeven werden toegezegd. Deze gaven aan dat er een neveneffect was dat er dan meer trillingen waren. De proef loopt nog steeds, in Brabant is er in de Kerstperiode langzaam gereden. We zijn nog steeds benieuwd.*

##### Vervoer van gevaarlijke stoffen anders?

*Aangetoond is dat vervoer per spoor veelmalen veiliger is dan over de weg! Vervoer over water kent ook problemen, het niet aanwezig zijn van voldoende blusbotten, en de lage of hoge waterstanden.*

##### Bleef voor RONA maar 1 alternatief over:

*Dat er eindelijk een besluit genomen zou worden na 25 jaar vooruitschuiven, over de aanleg van een nieuwe Noordtak van de Betuwe.*

*En dat er een spoorgoederenlijn, min of meer parallel aan A18 en N18, wordt aangelegd richting Duitse grens.*

*De kosten daarvan zijn door RONA vergeleken met de kosten voor aanpassen van de 3 bestaande lijnen en het rapport daarover is in juni aangeboden aan de Staatssecretaris en op het ministerie van IenW.*

Inmiddels zijn er meerdere presentaties van de RONA Visiescan gegeven, o.a. aan ministerie en ProRail, en lijkt het proces in gang te zijn gezet. We zijn uitgenodigd voor een presentatie door leden van landelijke Kernteam TBOV 2040, welke specifiek gaat over openbaar vervoer in relatie tot goederenvervoer in de regio Oost Nederland. Relevant zijn met name de noordelijke verbinding vanaf Betuweroute naar Bad Bentheim over bestaande verbinding (IJssellijn/Twentelijn/Twentekanaallijn) en nieuwe verbinding door de Achterhoek (A18). Ook de impact voor bestaande corridor Amersfoort-Bad Bentheim komt aan de orde.

#### Nieuwe Noordtak:

Nieuw spoor produceert veel minder geluid, veel minder trillingen, loopt niet door woonkernen, biedt optimale veiligheidsmaatregelen, is zonder overgangen en gelijkvloerse kruisingen, zoals in stadscentra, levert kortere rittijden op, welke daardoor goedkoper en duurzamer zijn, en minder Co2 en Nox uitstoot genereren.

Uiteraard zijn er ter plekke ook nadelen, saneringen van onroerend goed, kwetsbaarheid van natuurgebieden en overlast door bouwwerkzaamheden etc...

Maar men wordt wel keurig schadeloos gesteld, schade aan onroerend goed langs bestaand spoor is nog nooit vergoed, en 60.000 mensen zijn niet beschermd v.w.b. veiligheid en leefbaarheid.

Tussen Elst en De Lutte liggen ettelijke natuurgebieden die ook blootgesteld worden aan uitstoot van geluid, trillingen en luchtvervuiling. Bij nieuw spoor kan daar nog rekening mee worden gehouden door de keuze van het traject. Uiteindelijk wonen er ook veel minder mensen dicht op het spoor, zo rond de 6.000, die mogelijke nadelige effecten kunnen ervaren.

## Geluidsoverlast

Al eerder meldde het RONA in een nieuwsbrief dat volgens de **metingen van DGMR** in De Steeg er bijna geen goederentrein meer bij mag komen op de IJssellijn, terwijl **metingen van het RIVM** een tiental km



De Steeg, DGMR meet aan het balkon.

verderop in Brummen aangeeft dat er bijna twee keer zo veel goederentreinen overheen kunnen. Tussen Brummen en De Steeg gaat er geen trein op of af, dus het zijn precies dezelfde treinen.

Het RIVM heeft gedurende een week 20 cm boven de microfoon van DGMR een microfoon van het RIVM gehangen. Er was een afwijking



Brummen, RIVM meet in een lantaarnpaal

tussen de metingen - kleine afwijkingen zijn gebruikelijk en de RIVM microfoon was van mindere kwaliteit - maar het RIVM concludeerde dat de metingen die DGMR in de Steeg doet een goed resultaat van de werkelijkheid geven. Waardoor het verschil? Daar is men nog mee bezig!!

**De wet bepaalt dat berekeningen van ProRail** - waarbij ProRail rekening moet houden met de diverse treintypen die over een bepaald traject rijden – aangeven hoeveel geluidsoverlast wij gemiddeld hebben. De **RIVM metingen** moeten bekijken of het systeem ongeveer klopt. De **DGMR metingen** worden al jaren door de regio gehouden in Gelderland en Overijssel om te inventariseren hoe het in de praktijk is.

Het **MJPG Meer Jaren Programma Geluid** is in uitvoering. Er gebeurt dus iets, maar het tempo is op zijn zachtst gezegd niet hoog. Pas in 2025 begint men met de laatste uitvoeringsmaatregelen. Aldus [ProRail](#) zelf op haar site van 18 juli 2019. Er zijn op meerdere raildempers gelegd, rubberblokken langs de zijkant van de rail. Volgens ProRail dempen ze het geluid met 3 dB. Buitenlandse bladen geven echter aan dat het zich beperkt tot veelal 1,5 dB. Op deze opmerking van RONA werd geantwoord dat het in Nederland wel 3 dB is, daar het Nederlandse spoor anders is aangelegd! Verder literatuuronderzoek door RONA bevestigde de ProRail opmerking niet.

Pas in 2021 vindt de sanering plaats (schermen, misschien woningisolatie) van de zwaarst belaste huizen die meer dan 75 dB gemiddeld op de gevel hebben staan. Pas daarna, en als er nog voldoende budget over is, worden woningen van waarschijnlijk meer dan 70 dB aangepakt.

**Composiet remmen** op goederenwagens is een manier waarmee het ministerie poogt goederentreinen minder geluid te laten maken. Met die remmen blijven de wielen langer gaaf, en dus rond, en dan maken ze minder geluid. Je merkt af en toe een goederentrein die minder geluid maakt dan andere treinen. Maar veel goederentreinen - die het laatste jaar bijna allemaal de maximale lengte hebben van 740 meter - hebben een paar wagens erin zitten waarvan de wielen bepaald niet rond zijn. Dan is het piekgeluid weer even hoog en zijn de composiet remmen minder zinvol gebleken.

## Trillingen.

Voor nieuw spoor is er wetgeving: De Beleidsregel Trillinghinder Spoor. Voor bestaand spoor geldt deze beleidsmaatregel echter niet. Nu is men wel bezig met wetgeving voor trillinghinder, dus ook voor bestaand spoor. Reeds een paar jaar geleden heeft het RIVM de hinder die omwonenden van het spoor ervan hadden onderzocht in: [Wonen langs het spoor](#). Er komt nu regelgeving.

Het RIVM ontwikkelt een [rekenmodel voor trillingen](#) waarmee vastgesteld kan worden hoeveel trillingoverlast er feitelijk is, en of er op die plek maatregelen getroffen dienen te worden. Het vaststellen van trillingoverlast is lastiger dan bij geluid. Voor trillingoverlast zijn verantwoordelijk niet alleen de trein, de snelheid ervan, de kwaliteit van de spoorbaan, maar evenzeer de kwaliteit van de bouw van de woning en zeer zeker de kwaliteiten van de grond waarop de woning is gebouwd.

Het RIVM [herhaalt voor een deel](#) het al eerder gedane onderzoek van "Wonen langs het spoor".

Het ministerie is begonnen aan een project rondom het thema Trillingen: **Joint Fact Finding over trillingen**. In twee jaar tijds worden er met een achttal bijeenkomsten per jaar geprobeerd om tot oplossingen voor de problematiek te komen. Daarbij zijn uitgenodigd NS, organisaties van beroepsvervoerders, enkele gemeenten, ProRail, de GGD, en bewonersgroepen. RONA en groepen uit Brabant nemen deel. Deskundigen kunnen per onderdeel daarbij ook worden ingeschakeld.

## Vervoer gevaarlijke stoffen.

Dat kwam in 2018 negatief in het nieuws vanwege de overschrijdingen van de risiconormen. In nieuwsbrief 45. De Benthemroute zijn we daar aardig diep op ingegaan. Maar punt van zorg is toch het **Groepsrisico** dat houdt in: de kans per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. De kans dat er mensen overlijden bij een ongewoon voorval wordt kleiner naarmate het materiaal waarmee vervoerd wordt beter van kwaliteit is. Bij de ontsporing van een goederentrein bij Vlissingen omstreeks kerst 2018 kantelden twee wagons met daarin LPG. De kwaliteit van de wagons was dusdanig dat er verder niets gebeurde. Maar al is die kans kleiner, ontsnapt er wel een gevaarlijk goedge dan is het effect groter naarmate er meer mensen in die omgeving aanwezig zijn.



Wonen en recreëren bij schaatshal De Scheg.  
Foto, Marcel Kistemaker, Hengelo.

In de wetgeving is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bepaald dat gemeente verantwoordelijk zijn voor het groepsrisico. Elke gemeente dient te berekenen hoe groot het groepsrisico in de buurt van het spoor is. De gemeente berekent dat en dient daarbij mee te nemen de hoeveelheid ketelwagens met gevaarlijke stoffen die langs komen, de soort van gevaarlijke stoffen, de hoeveelheid mensen die er wonen, werken, studeren, er tijdelijk verblijven. Bijvoorbeeld winkels en uitgaan. Ook moet de gemeente bekende bouwplannen in de buurt van dat spoor meenemen. In die berekening is een grens **de oriëntatiewaarde**.

Die grens mag overschreden worden als er goede motieven voor zijn.



Studeren op de HBO te Almelo  
Foto, Marcel Kistemaker, Hengelo

En thans zijn er problemen gekomen die een tiental jaren geleden een minder belangrijke rol spelen. De Nederlandse bevolking groeit per jaar met 100.000 mensen. Dus meer woningen. En we hebben al woningnood. De auto wegen raken overvol. Klimatologische omstandigheden dwingen ons tot een andere inrichting. Vandaar dat de rijksoverheid besloten heeft dat **wonen, werken, studeren, uitgaan en winkelen vooral langs het spoor en bij stations moeten plaats vinden**. Dat betekent meer hoogbouw. Zelfs zijn er plannen (Utrecht CS en Den Haag CS) om over de stationsemplacementen heen te bouwen. De overvolle wegen dwingen ons tot het vervoeren van gevaarlijke stoffen per spoor.



Werken langs het spoor te Zutphen.  
Foto, Marcel Kistemaker, Hengelo

Op zich is dat veiliger. De kans op een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen is bij vrachtwagens groter dan bij het spoor. Die vrachtwagens moeten dan ook buiten dorpen en woonwijken rijden. Dus een kleinere kans op een ongewoon voorval met een gevaarlijke stof bij het spoor, maar wat als er wel iets gebeurt? **Want veel meer gevaarlijke stof bij elkaar, veel meer mensen bij elkaar**.

En kunnen gemeentes bij het berekenen van de grens, de oriëntatiewaarde rekening houden met plannen die pas gemaakt worden over 15 of 20 jaar?

De wet die gaat over het vervoer van gevaarlijke stoffen is de wet Basisnet. Dat wordt momenteel aangepast. Het RONA blijft er attent op.

In de volgende nieuwsbrief zullen we nader ingaan op hetgeen de laatste tijd is gedaan door RONA.

Vereniging Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA).

Ingeschreven bij KvK te Enschede, nr. 40104732.

Rabobank rekeningnummer: NL32RABO 0155 682.636 t.n.v. RONA. Email [ronaspoor@gmail.com](mailto:ronaspoor@gmail.com)

Website: [www.rona-info.nl](http://www.rona-info.nl)