Rona
Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking
Nieuwsbrief

52

Juni 2021

En nu, na de verkiezingen?

Brieven aan de informateurs.

Het Landelijk Platform Overlast Goederen Treinen (LPOGT) met daarin het RONA, is onmiddellijk begonnen met het benaderen van de informateurs. Eerst een brief naar Dhr. Tjeenk Willink en daarna naar Mw. Hamer. Benadrukt werden het uitvoeren in het nieuw te maken regeringsprogramma van de motie Schonis, Ziengs, Amhaouch waarin de regering verzocht wordt "te komen met een visie op het spoorgoederenvervoer analoog aan het toekomstbeeld OV 2040, *waarbij het huidig functioneren van het Basisnet Spoor en vraagstukken over geluid- en trillinghinder ook worden betrokken*" Dat had het LPOGT bereikt na het bezoek, samen met goederenvervoerder Railgood, aan de minister in maart 2020.
Volgens het LPOGT zou het een fantastische uitvoering van die motie zijn als er voor spoorlijnen waar veel goederentreinen overheen rijden (IJssellijn, Twentelijn, Brabantroute, Meteren-Boxtel en de route Rotterdam-Antwerpen) nieuwe spoorgoederenlijnen zouden komen 1 km buiten de bewoonde gebieden. Dat is volgens het LPOGT niet alleen nodig voor de steeds grotere aantasting van de leefbaarheid, zowel door meer trillingen, meer geluid, meer gevaarlijke stoffen, maar ook doordat steeds meer mensen gaan wonen, werken, studeren en uitgaan langs het spoor en bij stations. De leefomgeving naast het spoor wordt daarmee groter qua oppervlakte en qua mensen die er aanwezig zijn.
De laatste brief, die aan Mevr. Hamer staat op de site van het RONA.

Kamer leden die zich oriënteren op de leefomgeving van het spoor.

In de vorige periode van de Tweede Kamer en van de regeringsperiode zijn er drie Kamerleden op bezoek geweest. Een maal in Hengelo en tweemaal in Velp en de Steeg. Het waren de Kamerleden Rutger Schonis (D66) uit Middelburg, Eric Ziengs (VVD) uit Assen en Mustafa Amhaouch (CDA) uit Panningen in Limburg. Juist, precies die drie Kamerleden die de bovengenoemde motie Schonis, Ziengs, Amhaouch ingediend hebben. Kamerleden die niet enkel in de Randstad leven.
Er zijn nu vele nieuwe Kamerleden. Zij moeten zich inlezen, inleven in allerlei problemen. En tot onze verrassing besloot het nieuwe D66 Kamerlid Faissal Boulakjar (D66) uit Teteringen om met zijn beleidsmedewerker Kiki Kersten (D66) uit Capelle aan de IJssel het LPOGT te vragen of zij langs konden komen om zich te oriënteren op de problemen van de leefomgeving van het spoor. Daar haakte het LPOGT graag op in, en op 28 mei hebben ze bezoeken gebracht aan de IJssellijn te Velp en aan de Brabantroute te Dorst (vlak bij Breda). En hebben zich kunnen oriënteren: de vele woningen die in Arnhem en Velp allemaal binnen de 20 meter van het spoor staan, waarvan velen met de achtertuin naar het spoor. Zo schreef een van de twee:
"*Goed om in het echt te zien wat de overlast is. Ik schrok echt van die trein om de 3 minuten"* Dat was in Dorst. Daar rijden bepaald meer goederentreinen dan langs de IJssellijn en Twentelijn en met meer herrie dan hier. Op 50 meter afstand moest de spreker van ProRail, Chiel Roovers, even inhouden met zijn uitleg, daar hij met die treinen anders niet te verstaan was. Het Kamerlid Fahid Minhas van de VVD heeft inmiddels ook aangegeven op bezoek te willen komen.

Velp. Brandweerkazerne. Covid-19-opstelling. Links vooraan Kiki Kersten en daarnaast Faissal Boulakjar. Ook de wethouders van Rheden, Gea Hofstede en Dorus Klomberg waren aanwezig. evenals de Prov. Gld. Rolf Kloosterman

Bij dit bezoek van de Kamerleden was tevens Hans-Willem Vroon van RailGood aanwezig als vertegenwoordiger van19 goederenvervoerders op het Nederlandse spoor. Hij pleitte voor meer spoorgoederenvervoer, want dat heeft veel voordelen voor het klimaat, het wegverkeer, en geeft reductie van het aantal verkeersongevallen.

En natuurlijk ook voor aparte goederenlijnen, zonder geluid, trillingen en vervoer van gevaarlijke stoffen door woongebieden.

Oplossingen op langere termijn.
Echte oplossingen zijn er alleen op langere termijn te bereiken. Meest effectief zijn natuurlijk nieuwe spoorgoederenlijnen, maar dat duurt dan nog minstens 10 jaar. Misschien dat het met de andere onderdelen wat sneller kan.
Maar bij trillingen moet het RIVM eerst komen met een berekenings-wijze voor trillingen. Daarna komt er nog wetgeving. En pas daarna welke inves-teringen ze moeten doen om het probleem echt aan te pakken.

Spoorwegovergang met veel trillingen en geluidoverlast. Dekplaten overgang werden vervangen. Nu al minder trillingen en ook minder geluid. Midden (met jasje op de arm) Faissal Boulakjar ,en op de rug Chiel Roovers van ProRail

Met geluidsoverlast is men ook al bezig sinds de jaren negentig met zoeken naar oplossingen, en ze denken pas met het huidige Meer Jaren Programma Geluid (MJPG) in 2025 klaar te zijn, als er dan nog genoeg over is van die 900 miljoen euro. Alleen al de onderzoeken naar wat er moet gebeuren kosten al veel geld. Als de motie Schonis over geluidoverlast toegepast wordt – er moet dan echt minder geluid te horen zijn – moeten al die genomen maatregelen weer worden aangepast.
Bij gevaarlijke stoffen is men al een paar jaar bezig om de Basiswet Spoor aan te passen. Die wet bepaalt hoeveel treinwagons met gevaarlijks stoffen over een bepaald traject mogen rijden. Daar zijn ze nog steeds mee bezig. Lijkt er dus op dat er te weinig spoor is voor die treinen welke niet door bewoonde gebieden gaan.
En als je al die kosten van de bubbel trillingen, de bubbel geluid, de bubbel gevaarlijke stoffen bij elkaar optelt kom je wellicht goedkoper uit als je nieuwe spoorgoederenlijnen aanlegt. Dat levert dan ook nog baten op voor economie, milieu, reductie verkeersongevallen, etc.

Oplossingen korte termijn.

De demissionair staatssecretaris, mevrouw Stientje van Veldhoven trekt pakweg 20 miljoen uit voor een beleidsintensivering trillingen. Het Joint Fact Finding (JFF) Trillingen, waarin met enkele vertegenwoordigers van spooromwonenden (RONA, LPOGT), enkele spoorgoederenvervoerders, GGD, enkele ambtenaren van gemeentes langs het spoor, NS, ProRail en Ministerie overlegd wordt, welke zaken er allemaal bij trillingen komen kijken, zoals wat je aan een nieuwbouwwoning zou moeten doen om die woning trillingvrij te krijgen Ook worden er Pilot onderzoeken verricht naar middelen bij en op de spoorbaan, bij spoorwegovergangen, en aan treinen zelf, om trillingen te verminderen. Het RIVM, TNO, TU-Delft, Deltares en ProRail zijn erbij betrokken. Er is nu ook zes wekelijks een overleg tussen enkele mensen van het LPOGT (waaronder het RONA) met ProRail, met name met de persoon die daar verantwoordelijk is voor de Pilot. Die onderzoekingen zijn wel pas over vier jaar afgerond.

Het Meer Jaren Programma Geluid (MJPG) gaat voort. Maar dat is misschien pas klaar in 2025. Feitelijk zijn we hier heel ontevreden over. De maatregelen tegen geluidsoverlast worden al genomen sinds de negentiger jaren, worden elke keer gewijzigd, leveren telkens weer ontevreden mensen op omdat ze in hun verwachting van minder geluidsoverlast weer worden teleur gesteld. Bij het RONA is de overtuiging aanwezig dat er ook te weinig geld voor beschikbaar is om bij iedereen uit te voeren dat wat nodig is om de geluidsoverlast te beperken.

Dan is er feitelijk maar een oplossing op echt korte termijn: Mankement detectie.

Veel geluid- en trillingoverlast wordt veroorzaakt doordat de wielen niet meer helemaal rond zijn en zeer zeker als dat gebrek aan rondheid steeds groter wordt. De belasting op de spoorstaaf wordt bij de mate van on rondheid van de wielen steeds groter, gevolg dynamische belasting.
Dynamische belasting houdt in: Iemand gaat op de weegschaal staan om zich te wegen. Wijzer slaat eerste een beetje uit. Als dezelfde persoon op de weegschaal springt geeft de weegschaal kortstondig een veel hogere waarde. Springt deze persoon nu van een stoel op de weegschaal dan is de kans groot dat de weegschaal dit door overbelasting niet overleeft. Zo ook met de spoorstaaf. Een beetje onrond wiel, een vlak stukje in het wiel, geeft de klap en daarmee de trilling en het geluid. Wordt de on rondheid van het wiel steeds groter, dus meer en grotere vlakken, wordt de klap steeds groter en dus de trilling en het geluid. En hoe zwaarder de goederentrein of een deel van de goederentrein door een verkeerde gewichts-verdeling, des te harder en zwaarder de klap en dus de rest. De spoorstaaf zelf wordt op deze manier ook steeds minder glad en dat veroorzaakt dan ook weer meer trillingen en geluid.

Chiel Roovers (ProRail), Hans- Willem Vroon (Railgood). Faissal Boulakjar (Kamerlid D66) en en Kiki Kersten (beleidsmedewerker D66) te Dorst na het ontvangen van shirtjes van het LPOGT

NS zorgt ervoor dat deze onronde wielen snel worden opgeknapt. Anders klagen de passagiers. Die passagiers ontbreken bij de goederentreinen en er zijn nu eenmaal ook goederenvervoerders die deze on rondheid van de wielen geen probleem vinden. Er zijn systemen die dat kunnen meten. ProRail heeft er zelf een in de rails. Maar ook systemen langs het spoor of op de trein. Als die systemen dat melden aan ProRail en die weer aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) kan er worden ingegrepen.
Die inspectie kwam zelf met dat idee. Het eerder genoemde Kamerlid Eric Ziengs heeft daar al naar gevraagd. Het zou bekeken worden Maar in de jaarverslagen van deze inspectie komen de begrippen trilling en geluid niet voor. Ook niet in haar Meerjarenplan 2020 – 2024.

Er is dus werk aan de winkel. Niet alleen voor het RONA, niet alleen voor het LPOGT. Ook voor de nieuwe Kamerleden.

Henk Derks, Informatiemanager RONA,
derks.sr@chello.nl of henkderks56@outlook.com 026-4952367
Afschriften naar: GS en PS Gelderland en Overijssel, colleges en raadsleden spoorgemeenten.