

MEMO



Onderwerp Werkbezoek staatssecretaris
Van Veldhoven d.d. 14 oktober 2019;
kort verslag en nadere details
gespreksonderwerpen

Datum 22 oktober 2019
Aan Staatssecretaris Van Veldhoven
Kopie aan Silvia Koolmees, Peter Hondebrink

Het werkbezoek van 14 oktober 2019 van staatssecretaris Van Veldhoven aan Oost Nederland is door de bewoners en de bestuurders waarmee de staatssecretaris heeft gesproken als nuttig ervaren.

In de gesprekken is duidelijk het spanningsveld benoemd tussen:

- enerzijds: - het belang van spoorgoederenvervoer (relatief veilig, beter dan over de weg; bijdragend aan de reductie van de CO₂-uitstoot) en
- anderzijds: - de hinder door geluid (vooral piekgeluid) en trillingen, waaronder (vrees voor) schade;
- de zorgen over de risico's door het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- het effect van mogelijke herziening van de risicoplafonds voor de bouwopgaven in stedelijk gebied;
- mogelijke belemmeringen van toenemend goederenvervoer voor de opgave om het personenvervoer per spoor te verbeteren.

Bewoners uit Hengelo, Borne en Deventer hebben op locatie en tijdens de treinreis van Hengelo naar Deventer met de staatssecretaris gesproken over de hinder en de risico's die zij ervaren van het goederenvervoer en over mogelijke maatregelen om de hinder en risico's terug te dringen. Omleiden van het goederenvervoer om stedelijke centra werd door bewoners vaak als oplossing aangedragen. En voor de korte termijn: langzamer rijden in de nacht.

In het gesprek met de bestuurders kwam aan de orde het dilemma waarmee de lokale bestuurders zich geconfronteerd zien. Zij onderkennen het belang van goederenvervoer, maar hebben in de praktijk vooral te maken met de nadelige effecten daarvan en worden daarop aangesproken. Ze dringen aan op maatregelen op korte termijn. De staatssecretaris onderkent dit dilemma. Enkel wijzen op wettelijke normen is onvoldoende; een integrale benadering van de problematiek is nodig. Ook regelmatig (bestuurlijk) overleg en een goede communicatie zijn belangrijk. Als voorbeeld van een goed proces is genoemd de regioessies die worden gehouden (waaronder in Deventer) in het kader van het onderzoek naar de risicoplafonds.

Het zou goed zijn om in onderling overleg te zoeken naar maatregelen ter vermindering van de hinder die op korte termijn getroffen kunnen worden, ook om daarmee een signaal af te geven dat de problematiek serieus wordt opgepakt.

In Deventer worden maatregelen getroffen om het booggeluid te verminderen. Verdere toezeggingen of concrete afspraken over maatregelen zijn (nog) niet gemaakt. Afgesproken is dat details van de besproken onderwerpen per mail worden nagezonden. Hieronder enkele details.

Trillingen

De staatssecretaris i.c. het ministerie besteedt veel aandacht aan trillingen. Er is recentelijk een handreiking verschenen hoe om te gaan met (het voorkomen van) trillingshinder bij nieuwbouw. Het verminderen van trillingshinder bij bestaande bebouwing blijkt een veel lastiger probleem. Er wordt veel onderzoek gedaan, maar op korte termijn zijn geen maatregelen te verwachten.

Veel bewoners ondervinden trillingshinder; belangrijk daarbij is vaak (de vrees voor) schade. Bewoners voelen zich hierin vaak niet serieus genomen. Klachten worden meestal schriftelijk

afgehandeld en leiden vrijwel nooit tot maatregelen. Op grond van het protocol is er zelden tot nooit een aantoonbaar verband tussen trillingen en schade (scheurvorming). Dat gaat in tegen de beleving van bewoners, die dagelijks trillingen voelen. Voor het vertrouwen zou het goed zijn om vaker het gesprek aan te gaan, de situatie ter plekke te bekijken en (aan de keukentafel) uitleg te geven.

Geluid

Langs de Twentelijn is door het plaatsen van schermen een belangrijk deel van de MJPG-saneringsopgave al uitgevoerd. Langs de IJssellijn nog niet. Daar wachten bewoners al sinds 1987 op maatregelen. Vanwege de fasering in het MJPG-project is het op dit moment nog steeds niet duidelijk hoe en wanneer er gesaneerd gaat worden.

Op de IJssellijn en de Twentelijn wordt op de meeste plekken voldaan aan de wettelijke geluidproductieplafonds (GPP'S). Desondanks ondervinden veel bewoners, vooral 's nachts, hinder van (piek)geluiden van passerende goederentreinen. Dit is niet verwonderlijk: de GPP's langs het traject zijn vastgesteld op basis van het heersende niveau bij invoering (= het gemiddelde over de jaren 2006, 2007 en 2008) vermeerderd met 1,5 dB "werkruimte". In de memorie van toelichting bij de wet wordt gesteld dat het niet de bedoeling is dat de werkruimte leidt tot een structurele toename van de geluidbelasting¹. In de praktijk gebeurt dat echter wel. ProRail stuurt (overeenkomstig de letter van de wet) op de geluidproductieplafonds en niet op het destijds heersende niveau.

Daarom pleiten wij ervoor om op die stedelijke locaties waar structureel "gebruik wordt gemaakt" van de werkruimte raildempers toe te passen zodat het geluid wordt teruggebracht tot onder het heersende niveau bij invoering van de wet. Volgens de letter van de wet hoeft het niet; het is wel een maatregel in de geest van de wet. En minstens zo belangrijk: met een dergelijke maatregel, die op relatief korte termijn kan worden toegepast, geeft de rijksoverheid een signaal aan bewoners en bestuurders dat niet alleen wordt gekeken naar wettelijke normen, maar dat concrete inspanningen worden verricht om verstoring van het woon- en leefklimaat door goederenvervoer te beperken².

Langzamer rijden

In de gesprekken is verschillende keren gerefereerd aan de proef met langzaam rijden in Brabant. Een pilot ook in Twente zou sterk bijdragen aan het beeld dat serieus wordt gewerkt aan de problematiek. De Oost Nederlandse overheden hebben al vijf jaar een geluid- en trillingsmeetpunt langs het traject Hengelo – Oldenzaal. Met de meetdata van deze vijf jaar is een betrouwbare nulsituatie vastgelegd (zie bijlage). Over het emplacement in Hengelo wordt nu al langzaam gereden. Het lijkt relatief eenvoudig om als proef goederentreinen (in de nacht) vanuit Hengelo met lage snelheid door te laten rijden tot voorbij het meetpunt, dan wel goederentreinen vanuit Duitsland wat eerder af laten te remmen.

Risicoplafonds / basisnet

In de gesprekken kwam aan de orde de overschrijdingen van de risicoplafonds en de beperkte mogelijkheden tot sturing op risico's die het huidige basisnet biedt. De staatssecretaris gaf aan dat sommige lage risicoplafonds vooral waren bedoeld om vervoer via de Betuweroute te stimuleren en minder verband houden met het risico.

Wij willen er graag nogmaals op wijzen dat de focus niet alleen moet liggen op de PR 10-6-contour, maar dat zeker ook aandacht moet worden gegeven aan het groepsrisico (vastgelegd in de PR 10-7 en 10-8-contour). Vooral dit aspect is relevant voor de ruimtelijke ordening en de risicoverantwoording daarin. Als voorbeeld de situatie in Almelo. Hier ligt een schoolgebouw (ROC van Twente) vlak bij het spoor. Op grond van de wet (= het Besluit externe veiligheid transportroutes) is dit een heel acceptabele situatie: het wettelijk risicoplafond langs de route is laag; het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. In de praktijk wordt er veel meer vervoerd dan het plafond toestaat. Daardoor is in Almelo in

¹ Memorie van Toelichting; TK, vergaderjaar 2009–2010, 32 252, nr. 3; pagina 25.

² De gemeente Borne heeft in het kader van het MJPG-project een concreet voorstel gedaan. Volgens het akoestisch onderzoek zijn enkele (kostbare) verhogingen van geluidschermen doelmatig. Deze verhogingen hebben effect op slechts een beperkt aantal woningen. Borne heeft voorgesteld af te zien van deze schermverhogingen om met slechts een beperkt deel van het budget ruimhartig (meer dan wettelijk nodig) raildempers toe te passen waar veel meer bewoners baat bij hebben.

de afgelopen jaren de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico ruimschoots overschreden (zie figuur in de bijlage).

Momenteel wordt in overleg met de regio's onderzoek gedaan naar de risicoplafonds. Het is van belang dat dit leidt tot een systeem met plafonds die worden nageleefd en waarin er ruimte blijft voor de woningbouwopgaven in stedelijk gebied. Dat is immers het doel van het basisnet: niet afhankelijk zijn van de waan van de dag/het jaar, maar het bieden duidelijkheid voor de langere termijn. Voor het vervoer: risicoplafonds waarbinnen het vervoer op goede en veilige manier afgewikkeld kan en moet worden. Voor de ruimtelijke ordening: risicoplafonds waarmee rekening moet worden gehouden om een veilig woon- en leefklimaat te kunnen bieden.

Incidenten zoals in Oldenzaal waarbij in korte tijd twee keer wordt geconstateerd dat wagenlijsten niet overeenkomen met de werkelijkheid zijn zorgelijk. Bij risicobeheersing is het van belang dat de systemen die daartoe zijn ingericht goed functioneren. Dit onderwerp behoeft veel aandacht.

Mogelijke belemmering voor het personenvervoer

Gelet op het economische belang van een goede bereikbaarheid van de regio en ook gelet op de klimaatdoelstelling zal het nationale en internationale personenvervoer per spoor (waaronder de Berlijnlijn) sneller en frequenter moeten worden. Dit gaat mogelijk conflicteren met (groeiend) goederenvervoer. Voor zover ons bekend zit het trajectdeel tussen Wierden en Hengelo nu al dicht tegen de capaciteitslimiet. Daarom is het van belang dat het gebruik van de Betuweroute maximaal wordt gestimuleerd, dat goed wordt gekeken naar een evenwichtige verdeling van het goederenvervoer en dat voor de langere termijn moeten worden nagedacht of het mogelijk is goederenvervoer te ontkoppelen van het gemengde net en dit vervoer om stedelijke centra te leiden.

Goed overleg met Duitsland

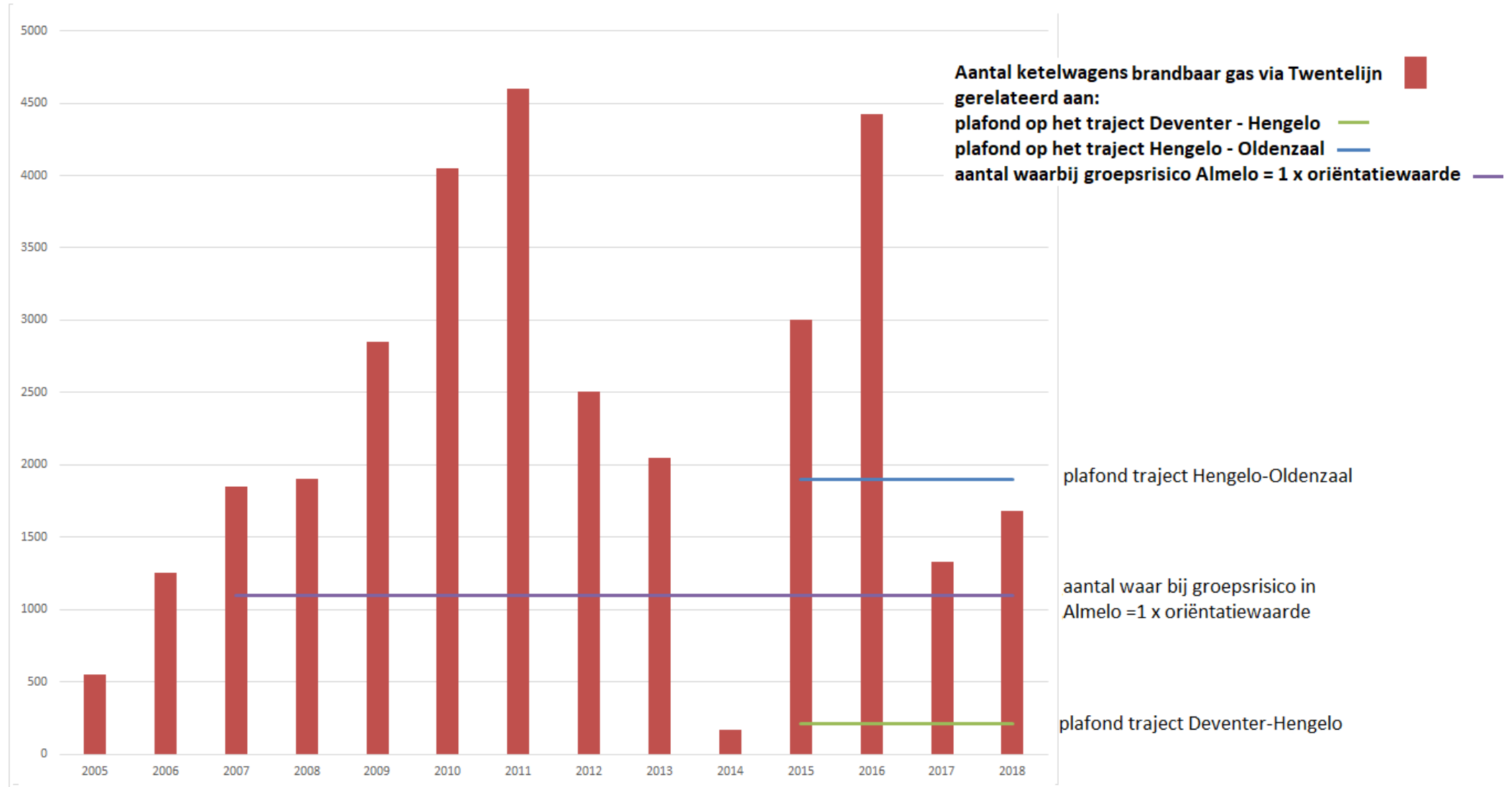
Het goederenvervoer is internationaal. Voor het welslagen van maatregelen is het nodig dat goed inzicht bestaat in de situatie in Duitsland en dat de maatregelen met Duitsland worden besproken. Als het basisnet of andere regelgeving strijdig is met Duitse uitgangspunten gaat het niet werken. Goede communicatie hierover is belangrijk. Duidelijk moet zijn waarom vervoersstromen lopen zoals ze lopen en wat nodig is om ze te kunnen sturen.

Duitsland overweegt om vanaf 2020 alleen nog stil goederenmaterieel toe te staan. Er is nog overleg met de EU of dit is toegestaan. Nederland zou hier uiteraard ook van profiteren. Het is belangrijk dat Nederland dit Duitse initiatief maximaal ondersteunt.

Bijlage

Op de Twentelijn is brandbaar gas maatgevend voor het risicoplafond (de PR 10-7 en 10-8 contour). Hieronder de aantallen ketelwagens brandbaar gas die in de afgelopen jaren over de Twentelijn zijn vervoerd, afgezet tegen de aantallen waarop de plafonds van de trajectdelen Deventer-Hengelo en Hengelo-Oldenzaal zijn gebaseerd en het aantal waarbij het groepsrisico in Almelo 1 x de oriëntatiewaarde is.

(het plafond op het traject Deventer – Hengelo komt voort uit het aantal ketelwagens dat binnen de risiconormen van de omgevingsvergunning van het emplacement Deventer kopgemaakt kon worden)



Hieronder een korte samenvatting van de geluid en trillingsmetingen die zijn gedaan langs het traject Hengelo – Oldenzaal. (de trillingssterkte is ook uitgedrukt in dB's om in dezelfde grafiek te kunnen tonen)

Van de vijf meetjaren zijn rapportages beschikbaar met analyses van de meetgegevens van dit meetpunt en van het meetpunt langs de IJssellijn.

