

HOE

SPOORT

HET

BETER



PHS-Goederen routing Oost-Nederland, de capaciteitsverbetering van het spoor in midden-Nederland

Stichting Spoorhinder januari 2014

Inhoud

blz.

Inleiding	3
Stichting Spoorhinder	3
Samenvatting/conclusie	4
Probleemstelling	5
Is PHS-GON noodzakelijk?	6
De I&M plancriteria met een toelichting	6
Alternatief 1: Nieuw goederenspoor	7
Alternatief 2: Binnenvaart	9
Waarom (voldoet het huidige plan GON niet)?	9
Alternatief 3: PHS-GON met beperkte schade	14
Tot slot	14

Inleiding

Waarom dit rapport? De discussie over de Goederen Routing Oost-Nederland(GON) spitst zich toe op de spoor oplossingen rond Deventer. Het besef dat dit een onderdeel van een minder optimale oplossing is dreigt uit het oog te worden verloren. Wat is hier aan de hand? Duidelijk is dat het scheiden van het personen- en goederenvervoer op het spoor voor beide vervoersstromen capaciteitsruimte en betrouwbaarheid oplevert.

In West-Nederland ontstaan knelpunten door de aanwezigheid van goederentreinen op spoor dat ook voor personenvervoer wordt gebruikt. Dit veroorzaakt een verschuiving van het spoorgoederenvervoer naar Oost-Nederland. Dit heeft tot gevolg dat er zware en soms met giftigstoffen beladen goederentreinen hier door dorps en stadskernen rijden. De leefbaarheid wordt hier onder onacceptabele druk gezet. Maatregelen brengen geen oplossing. Het probleem wordt dus niet opgelost maar verschoven. In deze nieuwe routing speelt de voor goederenvervoer aangelegde Betuweroute een belangrijke rol. Dit is een half afgemaakt traject dat geen aansluiting vindt op een volwaardig spoor voor goederenvervoer.

Sinds 2009 hangt de toename van het treingoederenvervoer als een zwaard van Damocles boven de hoofden van inwoners in Oost-Nederland. Protesten, hebben wel tot mooie woorden geleid maar niet tot daden. De moties uit 2010 verzoeken de minister andere mogelijkheden te gaan onderzoeken. De daarop volgende rapporten beschreven slechts de onmogelijkheden en gingen voorbij aan de kansen en de voorwaarden. Drie jaar later, nadat vele mensen er tijd en geld in hebben gestopt zijn we niets verder. Aanwonenden, en nu ook de Provincies en het Havenbedrijf, zijn genoodzaakt om die alternatieven, voor zover zij dit kunnen, zelf in beeld te brengen. Vervolgens worden de wellicht betere oplossingen door I&M weggewuift met te laat, te duur of niet mogelijk. Deze houding hindert een weloverwogen besluit waar de inwoners van Nederland mee worden gedupeerd maar ook Nederland als exportland schade wordt aangebracht.

Daarom wordt in dit rapport op zeer beknopte wijze het proces weergegeven. Gevolgd door een analyse van- en toelichting op de plancriteria met daaraan gekoppeld twee alternatieven. Ook de gevolgen voor de leefbaarheid in Oost-Nederland bij uitvoer van PHS-GON worden in beeld gebracht met daaraan gekoppeld een "quick and dirty" oplossing. Een oplossing waarbij het gebruik en de leefbaarheid maximaal in balans worden gebracht maar niemand gelukkig wordt. We willen hiermee zo volledig mogelijk zijn.

Daarom vragen wij u om ruim baan te geven voor onderzoeken naar bovengenoemde alternatieven waar zowel de mogelijkheden van een nieuw spoor en goederenvervoer met de binnenvaart wordt onderzocht in samenhang met mogelijke economische ontwikkeling in Oost-Nederland. Het criterium toekomstvast(50-100 jaar), het uitgangspunt van PHS-GON, staat centraal.

Gemeenschapsgeld uitgeven om problemen te verschuiven van West naar Oost-Nederland is niet zinvol. Het kan zoveel beter.

Stichting Spoorhinder
Rheden 16 januari 2014

Stichting Spoorhinder

Wie zijn wij? De Stichting Spoorhinder stimuleert het vinden van een duurzame oplossing voor het goederenvervoer in Oost-Nederland. Zij vertegenwoordigt de belangen van een kleine 2500 gezinnen wonend aan de IJssel, Twente- en Twentekanaal-spoor-lijn.

Samenvatting/conclusie

In het onderstaande schema worden de in dit rapport beschreven varianten beoordeeld aan de hand van de huidige plancriteria aangevuld met criteria van Spoorhinder. Feitelijk is dit de samenvatting van dit rapport en geeft tevens inzicht in de beste plannen. In de tekst vindt u de onderbouwing van dit schema.

De oplossingen met de meeste voordelen zijn: 1-nieuw goederenspoor, 2- binnenvaart, 3-snelheidsverlaging IJssellijn/Twentelijn. Wanneer weegfactoren worden toegekend aan specifieke criteria dan kan de ranglijst veranderen. **Wegen de kosten zwaar dan is vervoer via de binnenvaart of de Randstadroute de beste optie.** Zo wordt zichtbaar gemaakt dat de geplande routes in de PHS-GON/ MER 1^e fase veel beperkingen hebben en dat andere varianten veel positiefs bieden.

Oplossingsrichtingen	Betwroute-IJssellijn-Twentelijn	Betwroute-IJssellijn-Twentekanaallijn	Huidige(Randstad)route	Nieuw goederenspoor N18	Binnenvaart	Snelheidsverlaging IJssellijn/Twentelijn
Criteria						
Kortste weg	0	+	0	+	-	0
Snelheid	0	0	0	+	0	0
Capaciteit	0	0	0	+	+	-
Capaciteit gevaarlijke stoffen	-	-	-	+	+	0
Veiligheid	-	-	-	+	+	+
Beveiliging	-	-	0	+	+	-
CO2 reductie	0	0	0	+	0	+
Kosten belastingbetaler	0	0	+	-	+	+
Schade leefomgeving	-	-	0	+	+	0
Verdienste bedrijfsleven	-	0	0	+	-	-
Trillingen	-	-	0	+	+	+
Geluid	-	-	0	+	+	0
Duurzame oplossing	-	-	-	+	+	-

Probleemstelling

4 juni 2010: Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede kamer (VENW/DGMO-2010/5651):

“Deze voorkeursbeslissing is gebaseerd op de planstudies die in het kader van PHS sinds eind 2008 zijn uitgevoerd...” Het betreft de planstudies (inclusief de gedefinieerde onderzoeksgebieden) “Utrecht-Den Bosch”, “Utrecht-Arnhem”, “Den Haag-Rotterdam” **en de planstudie toekomstvaste routing spoorgoederen-vervoer.**

De bestaande sporen in Oost-Nederland worden aangewezen als onderdeel van de toekomstvaste routing voor het spoorgoederenvervoer om de problemen op het spoor in West-Nederland op te lossen. Ondanks de ongeschiktheid/beperkingen die ontstaan door de dicht op het spoor aanwezige bebouwing met woningen die binnen 7 meter van het spoor liggen. Hierbij is niet direct het “geringe” aantal treinen de discussie *maar de ernstige overlast samen met de opmaat die gegeven wordt naar 2 goederensporen en op termijn maximaal 2-3 goederensporen* (1 van de PHS varianten). Tenslotte gaat het om een toekomstvaste routing.

De moties uit 2010 resulteerden in rapportages waar oplossingsmogelijkheden gecombineerd met investeringsplaatjes ontbreken. Hierdoor wordt het zicht op andere, wellicht betere, oplossingen ontnomen. Het ministerie lijkt daarmee vast te houden aan het oorspronkelijke PHS-GON plan op basis van al of niet reële feiten. Hierbij hanteert zij de volgende criteria:

- Bestemming
- Kortste weg
- Snelheid
- Capaciteit infrastructuur
- CO2 reductie
- Kosten

De plafonds voor geluid en vervoer van gevaarlijke stoffen waren op dat moment nog niet vastgesteld. Toch werden de sporen in Oost-Nederland aangewezen voor een “toekomstvaste routing” waarbij de volgende nadelen worden geaccepteerd:

- Aanwezigheid van belemmerend reizigersvervoer.
- Het onduidelijk beheer en de onveiligheid die ontstaat door betrokkenheid van twee organisaties Keyrail/ProRail.
- De blijvende knelpunten t.a.v. het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Capaciteit beperkingen door de nauw omsloten bebouwing.
- Investerings zonder duurzaam karakter.
- Drie verschillende voedingsspanningen voor de locomotief op gehele traject.
- De risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen door dorps- en stadskernen.
- De (aantoonbare)klachten van omwonenden omtrent de leefbaarheid met de nu al “lichte” personentreinen.
- Schade voor omwonenden (waarde daling huizen, vruchtgebruik eigendommen) en lokale economie (vestigingsklimaat, toerisme).
- De onoplosbare hinder van geluid en trilling overlast.
- De verouderde baanbeveiliging.
- Slecht presterend controle apparaat (ILT -afdeling van I&M).
- Het ontbreken van controle door onafhankelijke partijen.

Is PHS-GON noodzakelijk?

Nieuwsbrief I&M betreffende PHS-GON sept 2013:

“Klopt het dat het goederenvervoer ook als de Goederenroute oost- Nederland (GON) niet wordt uitgevoerd groeit? Ja. **Als de Goederenroute oost-Nederland niet wordt uitgevoerd zullen deze treinen vanuit Rotterdam via de Randstad en Amersfoort naar Deventer rijden en van daar via de Twentelijn naar Hengelo en Oldenzaal/grens**”(bron: Nieuwsbrief I&M betreffende PHS-GON sept 2013). Conclusie: de bestaande routing heeft voldoende capaciteit, de herrouting is niet noodzakelijk vanuit capaciteitsproblemen.

(Hierbij was nog geen sprake van, via de achterdeur, het onaantrekkelijk maken van de route voor vervoerders ten gunste van het personenvervoer door aanpassing van de voorrangsregels. Een vreemde maatregel omdat het aantal treinreizigers is gekrompen. Bron; overleg I&M-belangenroepingen 8 januari 2014). De koppeling met PHS is dus overbodig.

Hoewel er meer mensen wonen in de Randstad is de bebouwing verder van het spoor gelegen dan in Oost-Nederland. In I&M termen gesproken wordt voldaan aan de wet, het spoor daar veilig, geeft geen overlast, dus is geen probleem. Helaas is het voldoen aan de wet geen oplossing voor het probleem.(zie hoofdstuk *Waarom voldoet het huidige plan PHS-GON niet?*).

De I&M plancriteria met een toelichting

Bestemming

Een door Spoorhinder gemaakte analyse op basis van gegevens verstrekt door I&M (*Treinen herkomst en bestemming bij een hoog economisch scenario 2020- Rapport Maximalisering Betuweroute 2010*) en Bureau Voorlichting Binnenvaart blijkt dat bij een hoog economisch scenario, het aantal treinen wat noodzakelijkerwijs op duurzame wijze, via Oldenzaal het land verlaten 12 stuks per dag per richting bedraagt. Scandinavië (6 treinen) wordt hierbij logischer wijs bediend door de kustvaart. De overige treinen kunnen, na het oplossen van problemen in Duitsland, een kortere route rijden. Voorlopige conclusie: **12 treinen rechtvaardigen geen herrouting en investeringen in Oost-Nederland als de bestaande Randstadroute al geheel is toegerust.** De groeiverwachting is door de economische ontwikkelingen gereduceerd en het betreft hier dus minder dan 12 treinen.

Kortste weg/CO2 reductie

Er van uitgaande dat dit een valide argument is dan kunnen de volgende spooroplossingen worden benoemd:

1- een optimalisatie van de Randstadroute m.n. nabij Diemen. De Twentelijn wordt nog altijd gebruikt voor goederenstromen uit de haven van Amsterdam. Combinatie is dus mogelijk..

2-de routing over de Betuweroute, IJssellijn en Twentekanaallijn of Twentelijn. De IJssellijn en Twentekanaallijn hebben nu nauwelijks goederenvervoer.

De keuze voor de Twentekanaallijn zou een derde, nagenoeg Oost-West geprojecteerde goederenspoorlijn zijn. Gelegen pal ten zuiden(16 km) van de Twentelijn. Deze verdichting van goederenspooren is visie loos en geeft economisch nauwelijks rendement. Het brengt decennia lang enorme schade toe aan een gebied waar natuur, woon, werk en leefomgeving van hoge kwaliteit zijn.

Het gebruik Twentekanaallijn impliceert het gebruik van de IJssellijn wat ook daar onoplosbare problemen met betrekking tot de leefbaarheid met zich mee brengt. **Het treingooederen vervoer is (kunstmatig) goedkoop en CO2 vriendelijk. Deze beide eigenschappen maken andere milieuwaarden zoals natuur, lokale economie, leef- en woonklimaat, belangrijker.**

3-een geheel nieuw spoor levert de kortste weg gekoppeld aan maximale CO2 reductie door het ontbreken van o.a. personenvervoer.

Onze voorlopige conclusie is dat de criteria Kortste weg/CO2 reductie als weegfactor door deze milieu vriendelijk transportwijze zeer ondergeschikt zijn.

Snelheid/capaciteit infrastructuur

Snelheid is gerelateerd aan het aantal treinen per tijdseenheid, dus capaciteit. Die is niet optimaal op een lijn met gemengd vervoer. Ook in Oost –Nederland niet.

Daarnaast is gemengd vervoer is minder veilig. Wordt hier snelheid gekoppeld aan just in time delivery van goederen op de gewenste bestemming dan is het een kwestie van goed plannen en speelt snelheid nauwelijks een rol. Voorlopige conclusie: indien snelheid/capaciteit weegfactoren zijn dan is nieuw spoor de oplossing

Kosten

PHS-GON is een project wat tweemaal meer kost dan het oplevert (Bron: I&M-MKBA 2010) becijferd in de periode dat er sprake was van twee goederensporen. Het kiezen van een verliesgevende oplossing ligt bij geldschaarste niet voor de hand. Hierbij laten wij het ontbrekende duurzaamheids aspect nog buiten beschouwing. Het PHS-GON gereed maken van de Twentekanaallijn is door ProRail begroot op 263/369 miljoen. KNV, de vervoerders, calculeren het economisch effect voor de spoorgoederenvervoerders tussen de 270/328 miljoen bedraagt, gerekend over een periode van 50 jaar (Bron: Transport Online juli 2013). De economische verdienste is, rekening houdend met renteverliezen, negatief. Maatregelen langs de IJssellijn zijn daarin niet meegenomen. ***Als kosten een criterium zijn dan is de goedkoopste oplossing de huidige situatie (Randstadroute) handhaven.***

Conclusie op basis van de gehanteerde criteria

Er is bij Spoorhinder toch de behoefte om de criteria uit te breiden met zaken als kosten, voor de belastingbetaler, schade, duurzaamheid etc. Uit de toelichting blijkt dat nut en noodzaak zijn wat ons betreft niet zijn aangetoond. De keuze voor bestaande sporen lijkt ingegeven door "goedkoop" gebruik van bestaand spoor gecombineerd met de politieke drang om meer treinen op de Betuweroute te laten rijden. Maar het niet voltooiën van de Betuweroute mag wat ons betreft niet worden afgewenteld op aanwonenden in Oost-Nederland waar dan onoplosbare problemen ontstaan. ***Er bestaan andere, betere oplossingen.***

Alternatief 1: Nieuw goederenspoor

Regeren is vooruit zien. Het Havenbedrijf heeft geen last gehad van de recessie en heeft de afgelopen jaren een groei van 2-3%, gebaseerd op de toenemende wereldhandel, gerealiseerd. De verwachting is dat de groei met ingang van dit jaar verder toeneemt. Om de stroom goederen te faciliteren moet er capaciteit worden gecreëerd liefst conform de modaliteitsverdeling afgesproken met de overheid. Dus treingoederenvervoer. Maar dan moet er nu begonnen worden met de realisatie van een serieuze oplossing. De tot nu toe door I&M geproduceerde prognoses met een kijkhorizon van 10 jaar bleken nauwelijks de realiteit in beeld te brengen.

Dit betekent dat er besluiten moeten worden genomen op basis van visie.

Een visie die gebaseerd is op duurzaamheid, scheiding van personen- en goederenvervoer gelegen buiten dorps en stadskernen gekoppeld aan andere weg en/of water infrastructuur (Groene Corridors).

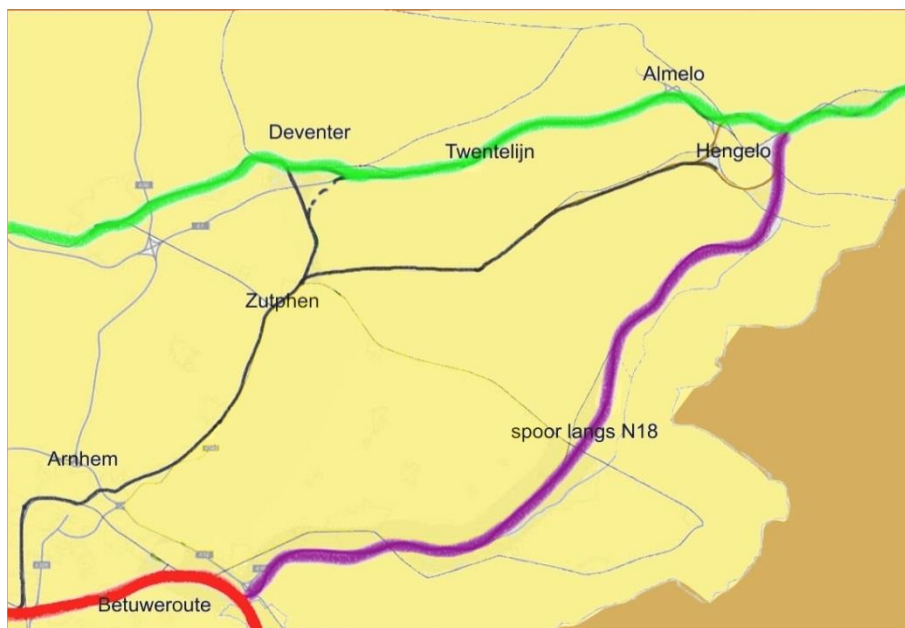
Voordelen:

- Bestemming
- Kortste weg
- Snelheid maximaal
- Capaciteit infrastructuur maximaal ook voor gevaarlijke stoffen
- Veiligheid maximaal/modern
- Bescherming leefomgeving maximaal
- Duurzame investering
- Eenduidige voedingspanning locomotieven
- CO2 reductie

Feitelijk wordt hiermee een half afgemaakt project, de Betuweroute, verder voltooid. Het gebruik van de Betuweroute wordt op deze wijze gestimuleerd. Door de scheiding personen- goederenvervoer wordt in grote delen van het land de effectiviteit van het personenvervoer verbeterd.

Op basis van de rapportages n.a.v. de moties uit 2010 komt een route naast de N18 hiervoor in aanmerking omdat:

- **Het dun bevolkt gebied betreft.**
- **De route buiten dorps en stadskernen is gepland.**
- **Goede bouwgrond betreft.**
- **Geen dure kunstwerken(viaducten e.d.) behoeft.**
- **Maximale bescherming voor woon en leefklimaat kan worden gerealiseerd**
- **Geen vorming van nieuwe barrières in het landschap ontstaan.**
- **Het kansen biedt voor de lokale economie.**
- **De bundeling weg en spoor Europees de voorkeur heeft(Groene Corridors).**
- **Gelijktijdige aanleg A18 kan kosten reduceren.**
- **Het de kortste weg is van de hier genoemde varianten.**



De geschiktheid van deze route vertaalt zich in de kostprijs, vanaf 1,4 miljard €(bron; Actualisatie Trajectnota / MER, Noord Oostelijke Verbinding 24 mei 2012, blz. 45)

Kosten

Er zijn economen die stellen dat investeren in infrastructuur vooruit loopt op economische ontwikkeling. Met PHS-GON, goederenvervoer over bestaand spoor, zijn de problemen op korte termijn "opgelost". Maar op lange termijn moet toch een duurzame oplossing, een dedicated goederenspoor, worden gerealiseerd. Dus goedkoop is duurkoop. Wel "politiek veilig" maar slecht voor de BV Nederland. Spoorhinder is van mening dat het verschil in kosten tussen beide opties niet groot is. De effecten zijn voor het hele goederen en personenvervoer in midden-Nederland substantieel. Een duurzame oplossing vereist wel een gedegen plan omdat planwijzigingen tijdens uitvoering negatieve gevolgen heeft voor de budgettering. Omdat er tijd verloren gaat met de planvorming, financiering en de realisatie kan in de tussentijd kan het huidige spoor, de Randstadroute, worden gebruikt. Tenslotte is hier geïnvesteerd in maatregelen en er is voldoende capaciteit. Beseffend dat dit belastend is voor de aanwonenden in West-Nederland stellen wij vast dat het probleem simpel weg in Oost-Nederland leggen een hoog "over de schutting" gehalte heeft. Het echt oplossen van dit probleem is een belang wat ons allen aangaat.

Alternatief 2: Binnenvaart

Om de groeiende stroom goederen te faciliteren moet er capaciteit worden gecreëerd. Gaan wij er van uit dat de capaciteit van de Betuweroute al vergeven is. En storen wij ons niet aan de modaliteitsverdeling afgesproken met de overheid met betrekking tot de Tweede Maasvlakte, dan kan de binnenvaart voorlopig een goed alternatief bieden. Omdat een groot deel van de treinen rijdend over Oldenzaal omrijden vanwege infrastructurele problemen in Duitsland zal er een signaal richting Duitse overheid gegeven moeten worden om hiervoor een oplossing te creëren. De Nederlandse oplossing zal anders nooit een duurzaam karakter bezitten. Een mogelijk wat minder efficiënt vervoer naar de omrij bestemmingen kan helpen het probleem in Duitsland zichtbaar te maken.

Een door Spoorhinder gemaakte analyse op basis van gegevens verstrekt door I&M en Bureau Voorlichting Binnenvaart blijkt dat bij een hoog economisch scenario, gemaakt in 2010 voor 2020, dat het aantal treinen wat noodzakelijkerwijs op duurzame wijze, via Oldenzaal het land verlaten 12 stuks per dag per richting bedraagt. Bestemming Berlijn en Polen (treinen naar Scandinavië worden hierbij geacommodeerd door de kustvaart). Nader onderzoek toont aan dat deze bestemmingen ook met hulp van de binnenvaart kunnen worden bereikt. Op dit moment varen er geen directe lijndiensten met containers tussen Rotterdam en Berlijn. Wel is er het nodige vervoer van Bulk vanuit ons Deltagebied (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) naar Magdeburg en Berlijn. ***Voor de bestemming Berlijn en Polen kan de binnenvaart wel een deeloplossing bieden. De containers worden dan vanuit de Rotterdamse haven naar Duisburg getransporteerd om daar overgeslagen te worden op het spoor richting Oost Europa.*** Tegenover een scenario waarbij containers direct per spoor vanuit de zeehaven naar Oost Europa getransporteerd kunnen worden kent het "binnenvaarts scenario" wel een extra overslag. De handlingkosten om de container vanaf het schip op de trein te zetten in Duisburg rond de €50 tot €75 zullen liggen. Daarbij zal dit binnenvaarts scenario een iets langere doorlooptijd hebben. De vraag is of dit écht een probleem zal zijn. Gaat het bijvoorbeeld om intercontinentaal containervervoer met een herkomst uit bijvoorbeeld het verre Oosten dan maken na een reis van enkele weken op zee, die paar extra uren weinig uit. Zolang de levertijd maar betrouwbaar is. Bij continentaal vervoer ligt dit anders, daar zijn doorlooptijden vele malen korter. Sinds vorig jaar zijn er echter toch een aantal ondernemers die kiezen voor vervoer over water in een continentale vervoersstroom. Kijk bijvoorbeeld naar Heins, Mars en Bavaria.

De binnenvaart oplossing heeft in dit scenario geen investering en prognoses zijn daarmee minder belangrijk. **De overslagkosten kunnen worden verwerkt in het eindproduct terwijl in een spoorse oplossing over bestaand spoor de last voor een groot deel moet worden gedragen door aanwonenden in de vorm van schade en beperkingen in vruchtgebruik.** Het is een signaal aan de spoorbranche om na decennia lang de leefomgeving te hebben genegeerd dit nu als factor mee te nemen in het beleid.

Waarom (voldoet het huidige plan GON niet)?

De overleggen tussen de belangengroeperingen en I&M/ProRail komen altijd neer **op "wij voldoen aan de wet". De praktijk op het spoor is echter anders.** Snelheden, met tot gevolg overschrijding van geluid plafonds en enorme trilbelastingen op de omgeving zijn aan de orde van de dag. De leefbaarheid langs het spoor staat enorm onder druk. Sancties op wettelijke overtredingen zijn ons niet bekend en deze lijken dan ook niet te werken. De positie van I&M/ProRail; wetgever/wetontwikkelaar, beheerder, probleem vaststeller, informatieverstrekker, ontwikkelaar en exploitant is nagenoeg onaantastbaar. **Nieuwe wetten vallen positief uit voor het bedrijfsleven. Innovatie blijft uit, dis-respect voor de leefomgeving is het resultaat.** De schade die ontstaat bij aanwonenden is niet te verhalen (v.a. 625 miljoen €).

Om wat inzicht te geven in de problematiek worden de hoofdthema's; trillingen, geluid en veiligheid hieronder weergegeven.

Trillingen:

Zijn trillingen hinderlijk? Soms wordt dit bij onderzoeksbureaus en beslissers ter sprake gebracht. Antwoord: waarom wordt erf overschrijdende herrie, stank maar ook trillingen dan bij wet verboden (bron: Burgerlijk Wetboek, boek 5 artikel 37j) ?

Staatssecretaris: **"Uit de thans reeds beschikbare gegevens blijkt overigens dat er bij de huidige stand van de techniek slechts beperkte technische maatregelen ontwikkeld en beschikbaar zijn om trillingen terug te brengen naar een niveau met minder of zonder trillingshinder. Dit geldt met name in bestaande situaties.** In nieuwbouwsituaties zijn de mogelijkheden groter. Daarnaast geldt dat de beperkte beschikbare maatregelen vooralsnog zeer kostbaar zijn (zowel qua investeringen als qua onderhoud), zonder dat het daarmee beoogde effect gegarandeerd wordt bereikt". (bron: brief Staatssecretaris aan de Kamer 18 januari 2011 LOK/2010031092) Feitelijk staat hier: door de toename van de spoorbelasting ontstaan meer trillingen die we niet kunnen voorkomen.

Onderzoek: er is in Nederland geen onderzoek gedaan naar effecten en gezondheidseffecten van trillingen. Maar van 8 internationaal gehouden onderzoeken blijkt dat 6 onderzoeken aangeven dat er slaapverstoring en slaapklachten zijn door treinverkeer. Belangrijk voor gezondheidsschade. 8 van de 8 onderzoeken geeft aan dat er hinder wordt ondervonden van trillingen. 4 van de 8 geeft een verstoring van activiteiten anders dan slaap aan. 7 van de 8 onderzoeken vonden binnenshuis plaats waardoor beperkingen in het vruchtgebruik van de buitenruimten zoals tuin, terras, straat nagenoeg buiten beschouwing is gelaten. (bron: Gezondheidseffecten van trillingen door treinen. Een review RIVM rapport 630650004/2013 E. van Kempen, et al).

Het ontbreken van nationaal onderzoek betekent aanleiding voor een nieuw onderzoek van het RIVM. De aanwezigheid van internationale rapporten heeft merkwaardiger wijs geen gevolg voor de besluitvorming van PHS-GON.

Stand van de techniek: “Bestaande technieken zijn beperkt in het nauwkeurig voorspellen van toekomstige trillingniveaus. **De SBR-richtlijn die, bij gebrek aan andere normstelling, gebruikt wordt voor het beoordelen van trillingsniveaus is daarbij niet goed toegesneden op het beoordelen van toekomstige trillinghinder.**” “Uit de rapportage van TNO komt naar voren dat het moeilijk is om praktijksituaties te veralgemeniseren; de mate waarin de trillingsopwekking van een trein afhankelijk is van de interactie met de baan en de ondergrond, en daartegenover de mate waarin de responsie van een trilling als deze bij een gebouw is aangekomen afhangt met de interactie met zijn fundering, maakt dat het geheel als één systeem moet worden benaderd”(bron: *Trillingshinder door exploitatie van railinfrastructuur COB, 5 oktober 2011, TUD Rapport 7-11-103-10 COB Rapport T130_R_11_47215_blz. 13*).

De constructie van de omliggende bebouwing voldoet aan de bouwregelgeving van zijn tijd en is daarmee volgens Spoorhinder geen onderdeel van de discussie. Zichtbaar wordt wel de toename van de spoorbelasting in de loop van de tijd. Dit is fysiek door de omliggende bebouwing begrenst bij het gebruik van bestaand spoor. Alleen wanneer de trillingen worden opgelost binnen de trein, het spoor en de ondergrond kan dit worden voorkomen. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld baanverstijving (ingieten van spoorstaven omkleed met verend materiaal in beton) in stedelijk gebied met extra aandacht voor spoorbochten. Van deze oplossing is de integrale kostprijs vergelijkbaar met de huidige systematiek van aanleg (bron: Betonfabriek De Meteor, Rheden, fabrikant spoorbielzen, aan Spoorhinder). Bovendien sluit dit aan op het Burgerlijk Wetboek zodat alle Nederlanders, wel of niet wonend aan het spoor, gelijk worden behandeld.

Extrapolatie van ervaring: hoe zit dit bij de Betuweroute? Hier zijn de woningen binnen 30 meter van het spoor gesloopt(“plasbrandaandachtsgebied”). Conform de MER van de Betuweroute zijn voor alle woningen binnen 30 tot 50 meter zone van het spoor metingen aangeboden. Daarnaast zijn metingen aangeboden aan de woningen buiten de 50 meter-zone waarvan de bewoner of eigenaar een klacht heeft ingediend. Resultaat binnen de 30- 50 meter zone werd bij 35% van de woningen overschrijdingen ten gevolge van treinen op de Betuweroute. geconstateerd. Maar ook buiten deze zone waren overschrijdingen. (bron; Samenvatting Movares Betuweroute 16 april 2012, deelrapportage van Resultaten MER evaluatie Betuweroute I&M/BSK-2013/124656)

Dit zou aan de IJssel- en Twentelijn betekenen dat er binnen de 50 meter-zone, 35% van 3211 woningen, 1124 overschrijdingen gaan plaatsvinden. Er van uitgaande dat tussen de 7 en 30 meter dezelfde waarden gelden als tussen de 30 en 50 meter. Dit betreft meer dan 2700 bewoners die door trillingen materiële schade maar ook gezondheidsschade wordt berokkend. Met dien verstande dat het hier ook nog eens een oud spoor betreft.

MER: in mei 2013 is het Milieu Effect Rapport (MER) 1 fase van het project Programma Hoogfrequent Spoor- Goederenroutering Oost-Nederland (PHS-GON) openbaar gemaakt. Opvallend hierin is het Effectrapport Trillingen opgesteld door adviesbureau Movares. Opvallend omdat er door Movares wordt geconstateerd; “In de praktijk is tot nu toe niet aangetoond dat de exploitatie van treinverkeer tot schade kan leiden, zeker niet op afstanden van meer dan 5 meter van het spoor (Hoofdstuk 5.7 blz. 27)”.

Proefondervindelijk is door de Stichting Spoorhinder vastgesteld dat trillingen op afstand substantieel groter kunnen zijn dan die trillingen nabij het spoor (bron: Het Grote ScheurenBoek blz..17, <http://www.stichtingspoorhinder.nl/geluid-en-trillingen.html>) waardoor de constatering van Movares ongeloofwaardig is. In de huidige benadering van de overheid en de adviesbureau's wordt een onberekenbare factor geïntroduceerd en dat is de grondsamenstelling die ook nog eens per jaargetijde van eigenschappen verandert. Dit naast de wisselende trillingsfrequenties per trein en gebouw geven een bijna oneindige reeks van variabelen.

Conclusie m.b.t. trillingen: de problemen zijn er. Het kader waar binnen het probleem moet worden opgelost is duidelijk. Staatsecretaris: In de huidige aanpak is beoogd effect niet gegarandeerd. "Bestaande technieken zijn beperkt in het voorspellen van trillingsniveaus. De SBR-richtlijn is daarbij niet goed toegesneden op het beoordelen van toekomstige trillinghinder." (COB). ***Dus trillingen kunnen alleen in de werkelijke situatie goed worden berekend. Dit sluit aan op het onderzoek van Spoorhinder wat aangeeft dat het beroerder is gesteld dan uit voorgaande tekst blijkt.***

Ons is duidelijk dat de problemen zo niet kunnen worden opgelost. Keuze voor intensivering betekent een overheid die burgers blootstelt aan een "onbekend" en mogelijk een zeer kostbaar, onoplosbaar effect. Een grote groep burgers wordt benadeeld.

Geluid

Inleiding: SWUNG is o.a. ***bedoeld om omwonenden van de snelweg en het spoor beter te beschermen tegen geleidelijke toename van geluid*** (beter dan de oude wet op de geluidhinder). Dit door het geluid te monitoren en geluidplafonds na te leven. (Bron: Toelichting nieuwe geluidwetgeving: SWUNG-1 Samenvatting informatieavond Rijkswaterstaat november 2011 zie bijlage 1).

De vaststelling van de geluidplafonds : hierbij gaat het niet meer over de werkelijke geluidproductie maar over een berekend gemiddeld geluid zonder rekenschap te geven van het werkelijke gewicht van de trein, rijnsnelheid, mate van onderhoud, goede belading, lengte, reflecties van de omgeving of de aanwezigheid van ander geluidbronnen (bv. drukke wegen).

Hiervoor worden aannames gebruikt aangereikt door uitsluitend belanghebbende partijen. Deze aannames filteren de belangrijke piekgeluiden in hoog- en laagfrequent geluid. Resultaat: discrepantie tussen theorie en werkelijkheid ten voordele van de spoorcapaciteit. Daaraan toegevoegd is een te grote "werkruimte" die 40% extra verkeer mogelijk maakt en daarmee als capaciteitsuitbreiding contraproductief is t.a.v. de doelstellingen van de nieuwe wetgeving, betere bescherming van de burger.

Controle: gezien het belang van de geluidplafonds en de houding van ProRail /I&M moet, om de zweem van belangenverstreming te voorkomen, de vastgestelde plafondhoogte gebaseerd op de geluidproductie van een door ProRail aangegeven aantal treinen in de jaren 2006, 2007 en 2008, worden gecontroleerd door onafhankelijke partijen. Dit geldt ook voor de naleving van de geluidplafonds.

ProRail (een private onderneming) stelt de overschrijding vast om vervolgens ten koste van eigen budget maatregelen te nemen. Dit is niet geloofwaardig en behoeft controle op naleving van de plafonds door een niet belanghebbende partij.

In de berekening van de geluidplafonds wordt uitgegaan van een goederentreinsnelheid van 85km/u. In de praktijk worden snelheden boven de 100 km/u gemeten met belangrijke gevolgen voor de geluidproductie van de trein en het overtreden van de wet. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van ministerie I&M, 100% aandeelhouder van ProRail, is verantwoordelijk voor de snelheidshandhaving. Snelheidscontroles op het spoor en sancties zijn ons niet bekend. Wij, aanwonenden, constateren met grote regelmaat snelheidsoverschrijdingen van personentreinen die 150km/u rijden op een baanvak waar 130 km/u mag worden gereden. Het ATB-beveiligingssysteem grijpt niet in.

Werkelijkheid: het verschil tussen de berekende plafondhoogte en de praktijk is groot. Hierdoor kan er een extra capaciteit ontstaan van bijna 2x de toegestane formele spoor capaciteit. Er zijn op meerdere plaatsen metingen verricht waarbij verschillen zijn geconstateerd van + 6 dB t.o.v. de berekende geluidplafonds (zie bijlage 5).

De methodiek en uitwerking van de plafonds biedt geen oplossing bij onoplosbare situaties zoals bij spoorovergangen, stations of wanneer vanuit sociaal maatschappelijke oogpunt een laag geluidsschermband (1 meter) gewenst is. Hier worden de geluidsplafonds opgehoogd ten koste van aanwonenden ten voordele van de spoorcapaciteit.

Daarnaast stellen wij vast dat de complexe berekeningen om het rijden van treinen mogelijk te maken de burger buitensluit. Deze kan bij hinder niets ondernemen. Het inschakelen van een duur adviesbureau om aan te tonen dat de berekening niet klopt met de werkelijkheid, helpt niet. ProRail heeft vastgesteld onder welk protocol de geluidbelasting moet worden vastgesteld. De identiteit van de vervoerder wordt door ProRail niet prijs gegeven. Vervolgens wordt de burger een speelbal tussen ProRail en vervoerder. Is overlast het gevolg van de trein of de rails? **De burger is machteloos** en controle, als die er is, heeft geen effect.

Conclusie: Swung (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) is in basis een goede aanpak. Echter een wet, die niet gebaseerd is op de werkelijkheid is onzinnig en discutabel. De rol van ProRail/I&M als monopolist en het ontbreken in transparantie helpt niet in de geloofwaardigheid van de uitvoering van de wet.

De onevenwichtige benadering van de wet, geredeneerd vanuit spoor en economische belangen resulteert in minder bescherming voor aanwonenden. Ter illustratie; de in de oude wet op de geluidhinder, waar een geluidbelasting van 56 dB(A) als streefwaarde gekoppeld aan de maximum waarde van 65 dB(a) werden gebruikt, worden in deze "beschermende wet" opgehoogd naar 70dB(a) met daar aan toegevoegd een werkruimte van 1,5 dB(a) Dat is dus 13,5 dB(a)- 4 maal meer geluid dan de streefwaarde in de oude wet.

Met belangrijke gevolgen voor de hinderbeleving maar ook voor de gezondheid van de spooromwonenden (Bron: GGD).

Het oprekken van de geluidwet betekent dat de keuze voor toename van treinen op bestaand spoor niet zonder meer een aanvaardbare oplossing is. De IJssellijn werd tussen 19.00 uur en 7.00 uur ontzien van goederenvervoer. Maar tegenwoordig rijden er goederentreinen tussen 2.00 en 3.00 uur zonder geluidmaatregelen. Een toonbeeld van een cultuur waarbij partijen volslagen lak hebben aan omwonenden.

Veiligheid

PHS-GON impliceert het vervoer van gevaarlijke stoffen door dorps en stadskernen. Om dit te voorkomen is elders een Betuweroute aangelegd. Dit is mogelijk door het instellen van een plafond en omdat vervoerders voor kosten veiligheids maatregelen treffen. Ook in 2014 is dit laatste niet geloofwaardig. In de komende jaren wordt verder bezuinigd op de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wat "de pakkans" verkleint. Deze inspectie meldt dat Prestatie Gerichte Onderhoudscontracten een financiële stimulans bevatten om afwijkingen aan de infrastructuur niet te melden. Bij het niet melden van dergelijke afwijkingen kan ProRail geen beheersmaatregelen treffen, waardoor er onveilige situaties kunnen optreden.

Jaarlijks op de goederenemplacementen, gemiddeld 75 incident meldingen gevaarlijke stoffen (Bron: PROMISE, ProRail). Gemiddeld worden er in heel Nederland tussen de 0 en 5 keer per jaar incidenten met betrekking tot gevaarlijke stoffen gemeld aan rijdende treinen (Bron : Stilstand van treinen met gevaarlijke stoffen ProRail april 2007). Het aantal STS-passages (stoptonend sein-passages) van 155 in 2011 naar 175 in 2012 is toegenomen (SpoorPro ,7 februari 2013). Adviesraad Gevaarlijke Stoffen in het rapport Schijnveiligheid in Nederland: "De rekenarij met het voorgeschreven rekenprogramma voor risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen is verworpen tot een ritueel dat leidt tot schijnveiligheid". Er mogen volgens Basisnet 3000 wagons gevaarlijke stoffen per jaar over de IJssellijn rijden. Dit vervoer is zo veilig dat dit geen maatregelen behoeft. In geval van 3500 (drempelwaarde) wagons dan zijn ze zo gevaarlijk dat maximale maatregelen nodig zijn. Koperdiefstal is niet onder controle. Conclusie: het transport van gevaarlijke stoffen hoort niet in stads en dorpskernen. Voor verdere onderbouwing verwijzen wij u naar het Zwartboek Spoorveiligheid 2014 van het RONA.

Een organisatie die in 2009 meer lpg-wagons door de steden en dorpen langs de IJssellijn stuurde dan over de Betuweroute reden is een toonbeeld van een cultuur waarin omwonenden geen rol spelen. **Meest verontrustende is dat de volgens de Staatssecretaris "goed onderhouden wagon" toch ontspoorde (zie ongeluk Borne 6 november 2013). Dat was vast niet te vatten in de veiligheidsberekeningen.**

Alternatief 3: PHS-GON met beperkte schade

Spoorhinder heeft de Staatssecretaris gewezen op snelheidsreductie als oplossing waarbij minder geluid en minder trillingen worden geproduceerd en meer veiligheid wordt verkregen. **Een minimale voorwaarde waarbij met zowel de aanwonenden als met de vervoerders rekening wordt gehouden.** Uit de correspondentie met I&M d.d. 25 april 2013 (IenM/BSK-2013/82616) blijkt dat snelheidsreductie niet mogelijk is. "Enerzijds is **de maatregel juridisch niet mogelijk**. Voor het opleggen van snelheidsverlagings maatregelen ontbreekt in de Nederlandse en in de Europese wet- en regelgeving een juridische basis. Anderzijds is de **maatregel niet effectief** om het door u beoogde doel, namelijk minder hinder in de omgeving te bereiken"

Op 12 december 2013 is alles weer anders.

Aanvulling PHS-GON MER 1^e fase, blz. 105-B13: "De treinsnelheid heeft op de meeste locaties een belangrijke invloed op de trillingssterktes van treinen. **Het verlagen van de snelheid van treinen heeft vaak een aanzienlijke reductie in trillingssterkte tot gevolg.** Aanpassen van de snelheid is niet vaak mogelijk vanwege de opvolgtijden van treinen op het drukke Nederlandse spoorwegnet. ProRail kan wettelijk geen differentiatie in treinsnelheid aan vervoerders opleggen."

Echter de differentiatie bestaat al tussen personentreinen en goederentreinen (varieert tussen de 150-80 km/u- logistiek dus geen knelpunt). En niemand zegt dat vervoerders ongelijk moeten worden behandeld. De differentiatie wordt ook t.a.v. de Nederlander wel of niet wonend aan het spoor toegepast. Dit typeert de houding van I&M. Wij zijn geïnteresseerd in mogelijkheden en de daarbij horende voorwaarden, niet in onmogelijkheden. Snelheidsreductie betekent hier minder geluid, trillingen en onveiligheid waardoor minder maatregelen hoeven te worden getroffen. **Het is een enorme kostenbesparing.**

Ten aanzien van geluid kan worden vastgesteld dat er zo minder geluid in de onbeschermden, en onoplosbare delen van het spoor wordt geproduceerd. Daarnaast kan, door extra stoptreinen te laten rijden, de opstapkans worden vergroot waardoor reis vertraging beperkt blijft.

Voor intercity's betekent een snelheidsreductie van 20 km/u een reistijd toename van 9 minuten. Goederentreinen kunnen dan evenredig in snelheid worden beperkt.

De schade blijft bij een ongeluk beperkt. Ook wanneer de trein niet door de vervoerders van veiligheidsmaatregelen zijn voorzien. Voor de handhaving kan eenvoudig op snelheid worden gecontroleerd.

Tot slot

In de voorgaande tekst hebben wij de problemen en de kansen weergegeven. Er ontstaat echter geen overzicht. Vandaar dat wij gekozen hebben om de hier genoemde oplossingsvarianten te toetsen aan de plancriteria en vervolgens op te nemen in een schema. Deze beoordeling is te vinden onder het kopje samenvatting. Hiermee hopen wij, door het speelveld en daarmee de grote lijn in beeld te brengen, een bijdrage te leveren aan de transparantie en kwaliteit van de komende beslissing.