

## Problemen Noordtak in een notendop

<p><b>IJssellijn.</b>  <i>Nu:</i>          ± 150 passagierstreinen per dag          Max. 5 goederentreinen per dag          Ruimte voor 21 goederentreinen vlg. Netelenbos</p> <p><i>Wordt:</i>          ± 150 passagierstreinen per dag          90 goederentreinen per dag. 700 meter lang          Apeldoorn – Arnhem ?</p>	<p><b>Twentelijn</b>  <i>Nu:</i>          ± 150 passagierstreinen per dag          ± 24 goederentreinen per dag          2015: ± 43 goederentreinen per dag</p> <p><i>Wordt:</i>          ± 150 passagierstreinen per dag          90-140 goederentreinen per dag. 700 meter lang</p>
<p><b>Mensen</b>          67.000 mensen wonen binnen 200 meter van de Twente- en IJssellijn. 3000 van hen wonen binnen 25 meter. Een plasbrandaandachtsgebied voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vereist 30 meter aan beide zijden van het spoor. 22% van de woningen langs het spoor in 5 gemeenten langs IJssellijn heeft geluidsisolatie, dus 78% nog niet. Huizen hebben scheurvorming door hinderlijke trillingen. Waardedaling van woningen. Dus ook minder WOZ.</p>	
<p><b>Geluid</b> (Wet Geluidhinder)          Gerekend wordt met een daggemiddelde. De piek van het geluid die je hoort bij het passeren is hoger. Een spoorlijn met meer treinen heeft dus een hoger daggemiddelde dan een traject met weinig treinen.          Daggemiddelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestaand spoor: maximaal 65 decibel. Tot 70 decibel wordt ontheffing door Provincie. Velp en De Steeg &gt; 72 decibel (RIVM begin 2009). Geluidsisolatie moet geluid binnenshuis terugbrengen tot 45 decibel.</li> <li>• Nieuw spoor: maximaal 55 decibel. Betuwelijn: 57 decibel. Geluidsisolatie moet geluid terugbrengen tot 35 decibel.</li> <li>• Tussenrapportage PHS: situatie 2008 + 1,5 decibel werkruimte. Wordt berekend, niet nagemeten.</li> </ul> <p>Geluidsisolatie is berekend op het daggemiddelde. Dat wordt bij 90 goederentreinen hoger.          Praktijk in niet geïsoleerd huis: TV harder zetten, telefoongesprek staken als trein passeert. Onleefbare buitenruimte.</p>	
<p><b>Trillingen</b> (<u>Geen</u> wettelijke normen, zoals bij geluid)          Richtlijn Stichting Bouwresearch wordt voor metingen gebruikt.          Langs IJssellijn metingen verricht. Overschrijdingen met factor 2 in de dag, avond en nacht. Veel trillingen bij spoorbocht Velp. Langs Twentelijn metingen verricht na nulmeting. Categorie volgens SBR-richtlijn: matige hinder tot ernstige hinder. Trillingen afhankelijk van grondsoort, bochten, woningvloeren, verdieping en materieel.          Tussenrapportage PHS: de woorden trilling en trillingen komen er niet in voor. Motie trillingen aangehouden in Tweede Kamer. ProRail, regio Noord Oost: bij bestaande spoorwegen geen adequate maatregelen tegen trillingsoverlast mogelijk.</p>	
<p><b>Gevaarlijke stoffen</b> (Externe veiligheid)          Mw. Netelenbos: bij 21 goederentreinen Individueel Risico buiten het spoor. Nu bij 90 treinen geen probleem!? In totaal reden er in 2006 287 treinen door rood, tegenover 248 in 2005 (bron VenW). Denk aan Barendrecht!          IJssellijn en Twentelijn in Ontwerp Basisnet Spoor geschikt voor significante hoeveelheden VGS. 50% van de goederentreinen vervoert gevaarlijke stoffen en scheiden van gevaarlijke stoffen uit goederenstroom is logistiek niet mogelijk (bron Railcargo). Veiligheid door op vrijwillige basis warme BLEVE vrij rijden?          Hulpdiensten weten niet wat er vervoerd wordt en het kost veel tijd om erachter te komen. Hulpdiensten hebben onvoldoende mogelijkheden (materieel, mankracht, bluswater) om bij rampen goed op te treden.          Welke bedrijven met gevaarlijke stoffen, zieken- en verzorgingshuizen, scholen en kantoren liggen in de buurt van spoor?</p>	
<p><b>Overwegen</b>          Vele overwegen. Langdurig gesloten overwegen hebben als gevolg dat verkeer blijvend wordt belemmerd. Toename verkeersonveiligheid. Hulpdiensten worden ernstig gehinderd. Barrièrewerking.</p>	
<p><b>Overig</b>          Regionale plannen reizigersvervoer: Regiorail, Intercity Apeldoorn – Arnhem in de knel.          Monitoring geluid, trillingen, normen vervoer gevaarlijke stoffen nu zeer slecht. Bij klachten wijzen NS en ProRail naar elkaar. Behandeling geluid- en trillingsklachten verloopt zeer moeizaam.          Maatschappelijke kosten worden afgewenteld op lokale economie, natuur (Natura 2000 en EHS) en bewoners.</p>	