

*Trein Goederenvervoer Oost Nederland,  
de gevolgen voor de leefbaarheid en de economische  
noodzaak*

Arnoud Scheltema

***Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA)***

*Een vereniging van vrijwilligers voor belangenverenigingen aan de IJssel-, Twente- en Twentekanaallijn.*

*Hengelo 18 januari 2011*

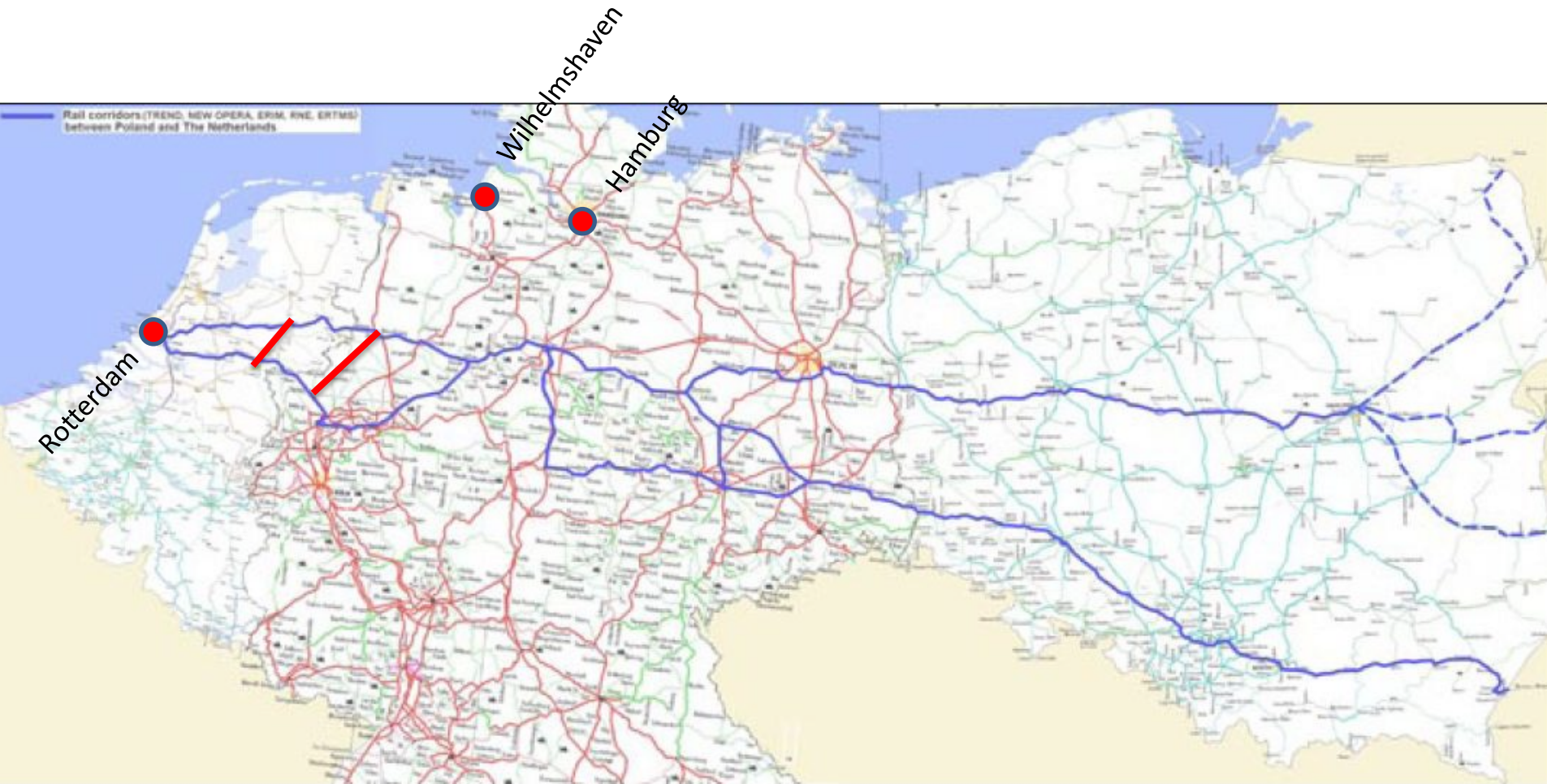
Aanleiding:

Boodschap 23 moties november 2010;

Is de boodschap aangekomen?

Zie notitie Reikwijdte en Detailniveau, hoofdstuk 1 en 2.

## Corridor naar Polen, Letland en Litouwen



## Techniek

Treinen met:

- hogere aslasten, (17,5 naar 22,5 ton),
- langer (700 meter)
- rijden sneller (personentrein).
- mechanische defecten

Gebrekkige controle



## Bedrijfsleven

Onzichtbaar maar regelt haar zaken goed. De leefomgeving aan het spoor is voor hen geen probleem.

Argument: treingoederenvervoer noodzakelijk voor droge bestemmingen (groei; containers, lenen zich voor multimodaal transport).

## **Regering**

Bedenkt plannen (Tweede Maasvlakte/PHS) maar heeft gebrekkige visie op de gevolgen voor de infrastructuur.

Stimuleert permanente inflexibele oplossingen die niet van deze tijd zijn.

Heeft moeite om omgevingsfactoren te veranderen om innovatie te stimuleren.

Vertaalt duurzaam als iets voor burgers of in CO2 emissierechten.

Heeft wel ambitie maar geen geld ("taakstellend budget")

**Infrastructuur & Milieu**, Directoraat-Generaal Mobiliteit, Directie Spoorvervoer

Belast met het oplossen van de spoorcapaciteitsgevolgen veroorzaakt door personenvervoer van PHS en de Tweede Maasvlakte (verkoopt slecht).

Doet wat wordt opgedragen.

Problemen ontstaan door treinen moest opgelost worden door treinen (eenzijdige benadering) lijkt enigszins verlaten.

Uitvoerders: dialoog zonder beleidsbevoegdheden.

Het gaat over leefbaarheid

**Zorgpunten:**

Onveiligheid  
Extreme geluidsniveaus, pieken, laagfrequent  
Schade aan eigendommen  
Bereikbaarheid  
Kwaliteit van leven, hinder buitenruimte  
Behoud van nachtrust en gezondheid  
Beloftes breken (“meten is weten”)  
Slagers die eigen vlees keuren  
Nieuwe aangepaste wetten  
Onoplosbaarheid van de overlast

.....

Onvoldoende maatregelen.....  
onvoldoende bescherming

dreamstime.com

## **Burgerlijk Wetboek, Boek 5**

### **Titel 4. Bevoegdheden en verplichtingen van eigenaren van naburige erven**

#### **Artikel 37 (J)**

De eigenaar van een erf mag niet in een mate of op een wijze die volgens artikel 162 van Boek 6 onrechtmatig is, aan eigenaren van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun. *(Red: zie ook art. 13 bk 3 BW; artt. 1 lid 2, 21, 40 bk 5*

*BW; artt. 168, 174 lid 1 bk 6 BW; artt. 159, 161 ONBW)*

“Trillen? De tanden trillen uit  
mijn bek.”

“Over schade aan woningen door trillingen van treinen is ons niets bekend”

*(ProRail jan 2012)*

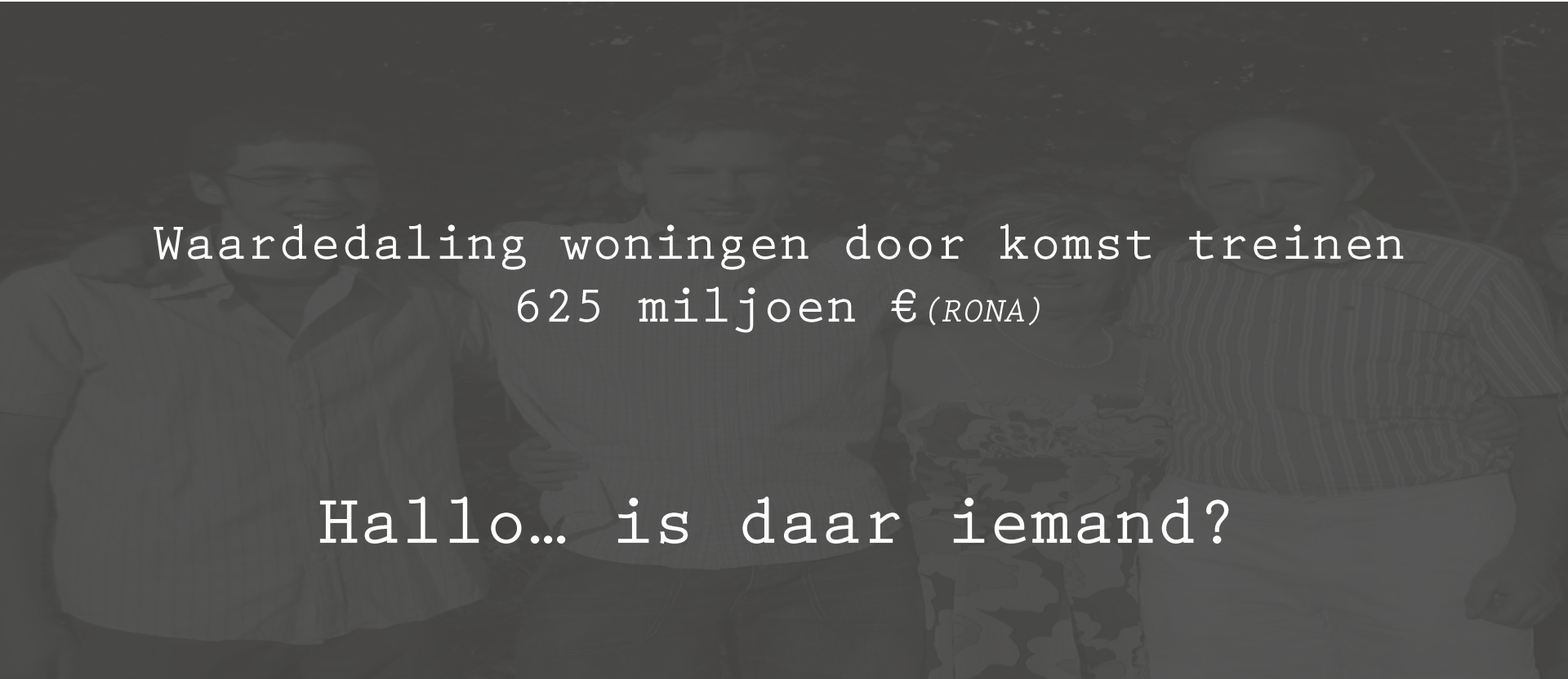




“Nee, de makelaar adviseerde mij 75.000€ in prijs te zakken.

Zijn er nog meer mensen die...”

oplossing



Waardedaling woningen door komst treinen  
625 miljoen € (RONA)

Hallo... is daar iemand?




“Over die scheuren.. Daar mag ik van mijn  
buren niet over praten.

Ze zijn bang dat ze hun huis niet meer kunnen  
verkopen..”

Oplossing (voorspelling)

Goede wil + kosten = geen resultaat




Gezondheid < 55 dB

nachtrust is toch belangrijk?

oplossing

max.70 dB + 10 jaar  
overschrijding


Streefwaarde blijft 55 dB Max. was hogere grenswaarde 68 dB.

A faded background image showing three people. In the back, a woman with dark curly hair. In the middle, a man with a beard and long hair wearing a dark jacket. In the front, a man with short hair wearing a dark jacket over a white shirt. The text is overlaid on this image.

Eh.., die gevaarlijke stoffen.  
Als het fout kan gaan dan gaat het fout.  
Neemt u de verantwoording?

oplossing

Plafond + geen maatregelen +  
5 jaar overschrijding



En dan zeggen we dat de sporen  
veilig zijn.....

## 'Schultz, NS en Prorail negeren onderzoeksraad'

Laatste update: 5 januari 2012 10:05

AMSTERDAM - Minister van Infrastructuur Melanie Schultz, de NS en spoorbeheerder Prorail negeren aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid om het spoor veiliger te maken.

*Prof. dr. Ben Ale, hoogleraar veiligheid en rampenbestrijding aan de TU Delft: „De goederenvervoerders en bedrijven die gevaarlijke stoffen produceren zullen de risicoplafonds gewoon overschrijden. De grenzen zijn ook niet te handhaven.”*

Foto: NU.nl/Rob Kints

Als verweer stellen de betrokken partijen steeds dat er een nieuw Europees veiligheidssysteem in aantocht is, maar het is niet duidelijk wanneer welke plekken van dit ERTMS-veiligheidssysteem worden voorzien. (PHS-ATBvv)

Adviesraad GVS onveiligheid  
Technische gebreken  
Falende keuringen  
Onbereikbare sporen  
Internationale onmacht  
Dorps en stadcentra  
Incomplete risico kaarten  
Hogere snelheden  
Door rood rijden  
Onbekende stoffen  
Niet beheersbare rampen  
Gemankeerde risicoberekeningen  
Geen PAG

Nooit ; Thüringen, September 2011

Zutphen: wagon slaat op hol

Duitse goederentrein negeert stoptekens tien doden

Zwijndrecht: goederentrein botsing

Zevenaar: botsing met een goederentrein.

Stavoren: Trein rijdt winkel binnen in

Barneveld: Brand in goederentrein.

# Het gaat nooit fout

2009 ruim 200x een STS (Stop Tonend Sein, door rood rijden)

Enorme toename koperdiefstal

75 incident meldingen gevaarlijke stoffen per jaar (Bron: PROMISE, ProRail)

oplossing

*67.000 aanwonenden zijn de dupe*

*Van een*

**onfatsoenlijk** *plan*

Heeft dit verhaal een goed einde?

*Het gaat over mensen, families,  
je vrouw, je kind  
Niet alleen over wetten en procedures*

Allemaal omdat rijden via Zevenaar 1 miljoen € per jaar  
duurder is *(Koninklijk Nederlands Vervoer)*

Schade aanwonenden (waardedaling woningen) 625 miljoen €  
(RONA)

Daarom investeren wij hier min. 317- 560 miljoen € in  
infrastructuur.

Waarom rijden ze door Nederland  
naar het noorden?

## Nieuwe (Betuweroute) spreekjes

### Kosten treingoederenvervoer Elst-Deventer-Oldenzaal

Lengte 126 km totale kosten	420,--€ per rit
vervoerder betaalt	188,--€
	-----+
subsidie	232,--€

80 treinen x 232,--€ = 18.560,-- € per etmaal (subsidie = 6,5 miljoen € /jaar)

(bron. Netverklaring Gemengde Net – ProRail)

Nieuwe (Betuweroute) spreekjes

MKBA PHS Goederenvervoer: kost 2x meer dan het oplevert.

Baten bekend, kosten bekend.

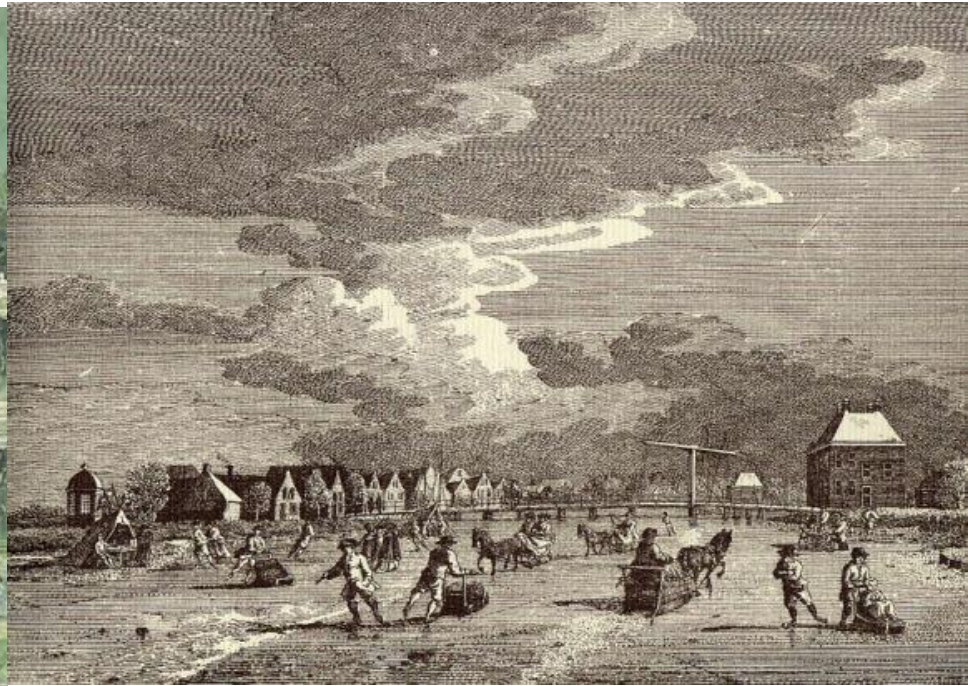
*Begroting voorziet niet in goede inpassingsmaatregelen (30 miljoen geluid, 50 miljoen trillingen en budget voor sluiten van overwegen)*

159 jaar geleden




Eerste wereldtentoonstelling Londen

260 jaar geleden



Winter in Uithoorn



Vervuiler betaald niet.

Geluidschermen, railedempers, trillingwerende constructies voor rekening belastingbetaler.

Spoorgoederenvervoer is in handen van buitenlandse ondernemingen.

Spoorgoederenvervoer is rendabel over afstanden groter dan 500 km en de grens is "dicht".

Dit verhaal brengt niets.  
Nu niet en in de toekomst niet.

## Het kan anders

Oplossingen aangedragen door gemeentelijke, provinciale, landelijke politiek en RONA

Intensivering Betuwe route  
*(tragedie van 480 naar max.165 treinen)*

Intensivering binnenvaart

Duurzame oplossing Nederland

Noordtak Duitsland *(Wezel rechtsaf Osnabrück)*

moties

Overleg samenwerking havens

Benutting spoor randstad buiten spits *(onvoldoende reizigers PHS)*

De aanwonende compenseert bedrijfsleven voor €15,-- pp/jaar.

Reductie aslast *(reductie geluid/trillingen)*

Reductie snelheid *(reductie geluid/trillingen/onveiligheid)*

## Standpunt **RONA** ?

Leefbaarheid problemen niet afwentelen op anderen maar oplossen!

Intensivering Betuweroute (*met aandacht voor leefbaarheid in Duitsland*).

Overcapaciteit afhandelen met de binnenvaart.

Capaciteit treingoederenvervoer bevrozen tot :

- geluid, trilling en veiligheid problemen zijn opgelost,
- er goede toegang is tot de Duitsland
- vervuiler moet betalen!

Waar staat u?

***U bent de oplossing***

*overtuig uw fractie in de Tweede Kamer dat dit onfatsoenlijke plan niet door kan gaan*