



Aan de leden van de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Betreft: leefbaarheid IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn

De Steeg, 1 maart 2010

Geachte heer, mevrouw,

### **Wij zijn**

De samenwerkende belangenorganisaties verenigd in het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA) willen de leefbaarheid en veiligheid nabij de IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn verbeteren cq waarborgen. Als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) wordt de leefbaarheid van omwonenden ernstig aangetast. We zijn niet tegen de verplaatsing van personenvervoer en goederenvervoer van weg naar spoor, maar wel tegen de verslechtering van de leefbaarheid.

### **Doel**

In deze brief vragen wij uw aandacht voor de milieunormen bij railverkeer en verzoeken wij u tot een totstandkoming van evenwichtige regelgeving.

### **Facts**

Langs de IJssellijn en Twentelijn wonen ca 67.000 mensen binnen 200 meter van het spoor, waarvan ca 3000 binnen 25 meter. Hoeveel er langs de Twentekanaallijn wonen is ons niet bekend, maar ook hier worden woonkernen doorsneden. Deze 3 spoorlijnen hebben ca 135 overwegen en stations met wisselstraten. Toename van 90 goederentreinen, rijdend met name in de nacht. De goederentreinen worden tot 700 meter lang en mogen 50% in zwaarte toenemen tot 22.5 ton.

### **Geluid**

De Raad van State heeft de indruk dat de regering zichzelf teveel ruimte toedicht bij de wijziging van de wet milieubeheer. Met name in verband met de invoering van geluidsproductieplafonds. Zij stelt dan ook dat het wetsvoorstel te weinig is ingericht als een bestendig normenkader dat rechtszekerheid voor betrokken burgers moet bieden. Het handhavingsgat (sinds 1987 ontstaan) wordt gelegaliseerd; de huidige geluidbelasting krijgt 1,5 dB(A) groeiruimte (wat 40% meer treinverkeer toestaat) tot 2020. Dit op basis van berekeningen waar metingen doorslaggevend zouden moeten zijn. In het wetsvoorstel mag railverkeer 70 dB(A) veroorzaken voordat maatregelen getroffen dienen te worden. Dit is ca 2x meer geluid, ontheffingen daargelaten. Lukt het om met bijvoorbeeld bronmaatregelen het geluid te reduceren, dan is er weer plaats voor meer railverkeer. Dit toenemend aantal treinpassages zorgt op andere wijze voor verslechtering van de leefbaarheid. Er is minder hersteltijd tussen treinpassages (treinen komen niet met gemiddelde decibellen langsrijden, ook niet in de nacht) en hersteltijd is waardoor treinen vaak als minder hinderlijk worden ervaren dan bijvoorbeeld wegverkeer. Ook de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid nemen hierdoor af. Ook laten deze maatregelen de buitenruimte veelal ongemoeid. Een overheid die burgers stimuleert het milieu te sparen en zelf...

In de huidige meet- en rekenvoorschriften wordt de geluidsemissie van conventioneel goederenmaterieel mogelijk te laag ingeschat. In de huidige situatie langs de IJssellijn hebben 1910 woningen meer dan 60 dB(A) op de gevel en 500 woningen meer dan 68 dB(A). Een deel van deze woningen zijn niet gesaneerd, te weten 1191 woningen (bron: notitie provincie Gelderland, 26 januari 2010). Toezeggingen uit 1995 zijn niet ongewoon. Een krachteloze overheid die niet geïnteresseerd lijkt in uitvoering van de wet geluidhinder. Sancties? Zijn die er?

### **Trillingen**

In Nederland is er de richtlijn (geen norm) van de Stichting Bouw Research voor trillingen door railverkeer. De meetrichtlijn SBR-B "hinder voor personen in gebouwen" wordt in de huidige situatie overschreden in gemeenten langs de Twentelijn (kwalificatie matige hinder tot zeer ernstige hinder) en in de gemeente Rheden langs de IJssellijn (kwalificatie hinder). Veel woningen hebben scheurvorming.

**Vereniging Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking**, ingeschreven bij K.v.K. te Zutphen, nr. 40104732.

Bestuur: voorzitter H. Derks, tel. 026-4952367, penningmeester J. Hernamt, tel. 0546-572275, secretaris T. Hiemstra, tel. 026-4950269, bestuurslid A. Scheltema, tel. 026-3702626, bestuurslid B. Ruitenbergh, tel. 026-4436757

Bank: Rabobank, rekeningnr.: 155682636 t.n.v. RONA te Wierden.

Website: [www.rona-noordtak.nl](http://www.rona-noordtak.nl), email: [rona.noordtak@gmail.com](mailto:rona.noordtak@gmail.com) / [www.ijssellijn.info](http://www.ijssellijn.info), email [info@ijssellijn.info](mailto:info@ijssellijn.info)

Trillingen langs bestaand spoor zijn niet oplosbaar, omdat er geen adequate maatregelen bestaan (bron: ProRail). De langere en zwaardere goederentreinen zullen meer trillingen en schade veroorzaken dan tot nu toe het geval was. In de nacht zijn mensen trillingsgevoeliger. Ter bescherming van de leefbaarheid willen we graag dat trillingen verankerd worden in de wet. Deze norm moet recht doen aan de bescherming van de burger en uitgaan van het gelijkheidsbeginsel. Langs bestaand spoor moeten burgers twee keer zoveel trillingen accepteren, dan langs nieuw spoor. In de tussenrapportage van PHS (nov. 2009) wordt gesteld dat aan de wettelijke eisen wordt voldaan wat betreft milieunormen. Het woord trilling(en) komt er niet in voor.

### **Gezondheid**

Railvervoer wordt in het algemeen gezien als de meest milieuvriendelijke vorm van transport, maar uit recente studies blijkt dat ca. 10% van de bevolking in de 15 EU-landen blootgesteld wordt aan een aanzienlijke hoeveelheid railgeluid. Het grootste deel hiervan wordt veroorzaakt door railgoederenvervoer, dat veelal 's nachts plaats vindt. Dit resulteert in hinder en slaapverstoring, maar ook gezondheidseffecten als hart- en vaataandoeningen (bron: Europese Commissie, Urgent need to reduce rail noise 2008).

### **Externe veiligheid**

In de brief van 18 februari jl. van minister Eurlings aan de Tweede Kamer over het Ontwerp Basisnet Spoor worden de IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn gerekend tot de spoorlijnen waarover significante hoeveelheden gevaarlijke stoffen vervoerd mogen worden.

“Warme BLEVE-vrij” rijden (WBV) één van de maatregelen om veiligheid te garanderen, dat is “cruciaal” aldus de minister, is op vrijwillige basis. Veiligheid zonder sancties. In de brief staan over WBV de volgende opmerkingen: “het zal evenwel niet eenvoudig zijn om alle landen (snel) over te halen om mee te doen” en “Ook wordt gezien of het WBV-gehalte van het inkomende verkeer uit onze buurlanden verhoogd kan worden”.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over alleen de Betuweroute is logistiek een onmogelijke opgave. Wanneer voor de wagons met gevaarlijke stoffen de route zou moeten worden aangepast, heeft dat consequenties voor de volledige vervoersstroom (bron: Railcargo, Spoor in cijfers 2009). Technische controles worden periodiek en steekproefsgewijs uitgevoerd. Structurele aanpak als bij wegvervoer ontbreekt en daarmee ook verantwoordelijkheid.

Plaatsgebonden risico is wettelijk genormeerd, groepsrisico is een oriëntatiewaarde waarbij de overheid een verantwoordingsplicht heeft. Voor bewoners onbegrijpelijke getallen en onbegrijpelijke berekeningswijzen, waarin in de afgelopen jaren de variabele overwegen is aangepast in het voordeel van de vervoerder (bron: Rivm, IPO). Wel duidelijk is, dat de rampenbestrijding nu tekort schiet qua mankracht, materieel en voorzieningen. Locaties zijn vaak moeilijk bereikbaar en zullen nog slechter bereikbaar zijn, wanneer geluidsschermen geplaatst zullen moeten worden in verband met de toepassing wet geluidhinder (bron: inventarisatie lokale bedreigingen door toename van het spoorgoederenvervoer in Oost-Nederland, rapport Witteveen+Bos).

### **Handhaving**

Geluidsanerling van woningen die niet krachtdadig wordt aangepakt, groeiruin, trillingen die niet gezien worden, veiligheid op vrijwillige basis, het ontbreken van een structurele technische keuring, logistieke onmogelijkheden opvoeren en onevenwichtige normen/richtlijnen vaststellen.

De overheid doet op deze wijze afbreuk aan het beschermingsniveau van burgers. De Raad van State heeft kritiek op de wijziging van de wet milieubeheer in verband met de invoering van geluidsproductieplafonds wat betreft de belangenverstrengeling van de minister van Verkeer en Waterstaat.

De minister vervult naast de functies van medewetgever en medebevoegd gezag, ook de taak van beheerder van de spoorwegen. Niet ondenkbaar is dat de minister zich in zijn functies van medewetgever en bevoegd gezag vooral zal laten leiden door de belangen die hij als beheerder behartigt.

Dit is en wordt de oorzaak van de ernstige aantasting van de leefbaarheid. De samenwerkende belangenorganisaties in het RONA zijn ervan overtuigd dat de huidige wettelijk verplichte maatregelen de leefbaarheid en veiligheid lang het spoor niet waarborgen, niet verbeteren, maar zelfs verslechteren.

Wij willen u vragen te kiezen voor een duurzame, toekomstvaste en integrale oplossing op basis van een evenwichtige wetgeving. We zijn graag bereid om hierover met u, de leden van de vaste commissies, in gesprek te treden en komen graag voor een onderhoud naar Den Haag. Wij zien uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Henk Derks, voorzitter RONA

Thea Hiemstra, secretaris RONA

**Vereniging Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking**, ingeschreven bij K.v.K. te Zutphen, nr. 40104732.

Bestuur: voorzitter H. Derks, tel. 026-4952367, penningmeester J. Hernamt, tel. 0546-572275, secretaris T. Hiemstra, tel. 026-4950269, bestuurslid A. Scheltema, tel. 026-3702626, bestuurslid B. Ruitenbergh, tel. 026-4436757

Bank: Rabobank, rekeningnr.: 155682636 t.n.v. RONA te Wierden.

Website: [www.rona-noordtak.nl](http://www.rona-noordtak.nl), email: [rona.noordtak@gmail.com](mailto:rona.noordtak@gmail.com) / [www.ijssellijn.info](http://www.ijssellijn.info), email [info@ijssellijn.info](mailto:info@ijssellijn.info)