From:
Sent: Saturday, August 15, 2020 22:31:16
To:

Cc:
Subject: Mobiliteit spoort in partijprogramma's
Attachments: Mobiliteit Spoort! 05-08-20.pdf

Geachte Heer, Mevrouw,

Landelijke spoorbewonersgroepen hebben gezamenlijk een schrijven gestuurd naar de programma- of verkiezingscommissies van de politieke partijen welke zitting hebben in de Tweede Kamer. Ze zijn van mening dat ook leden van provinciale staten hiervan kennis dienen te hebben, zodat zij bij bespreking van het verkiezingsprogramma van hun partij kennis hebben van de wensen van mensen die wonen in de omgeving van het spoor.
De programma- of verkiezingscommissies hebben dit schrijven ontvangen met de volgende inleidende tekst:

Mobiliteit Spoort! En mag dus in geen enkel verkiezingsprogramma ontbreken....

Dat vinden de gezamenlijke landelijke spoorbewonersgroepen die aan den lijve de effe

En merken dat hun leefbaarheid verregaand wordt aangetast.

In de bijlage wordt door hen de voor duurzaamheid noodzakelijke groei van het spoorg

de mogelijke oplossing, onderbouwd.

Het is tijd voor perspectief en compensatie!

Bij deze verzoeken we u om een terugkoppeling naar

Met vriendelijke groet namens allen,

RONA vice voorzitter

Met vriendelijke groet,

Informatiemanager RONA,

Mobiliteit Spoort!

En mag in geen enkel verkiezingsprogramma ontbreken…..

In het kort.

Naar verwachting zullen in de toekomst steeds meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer, in het bijzonder van de trein. Vanwege de vele voordelen is het bevorderen van wonen, werken, studeren en uitgaan in de omgeving van stations onderdeel van overheidsbeleid. Bezoekers en omwonenden van het spoor gaan er van uit dat de leefbaarheid gewaarborgd is. In plannen met het spoor is leefbaarheid een belangrijk aspect, vooral bij spoorgoederenvervoer. De aanleg van nieuwe spoorlijnen speciaal voor goederen vergt hoge investeringen. Maatregelen om geluidsoverlast terug te dringen tot aanvaardbare niveaus gaan gepaard met hoge kosten. Trillingen beheersen tot aanvaardbare niveaus is niet eenvoudig en leidt tot hoge kosten. Maatregelen om de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verkleinen zijn eveneens kostbaar.

De vraag dringt zich op, of er geen betere oplossing is, dan personenvervoer en goederenvervoer op bestaand spoor door elkaar heen te laten lopen?

Een doorkijk naar het vervoer in de toekomst.

- Autowegen? Wegverkeer loopt steeds meer vast. Aantrekkelijk openbaar vervoer kan soelaas bieden voor de reizigers. Een vrachtwagenstrook? In de praktijk wordt de rechterbaan daar al voor gebruikt! Er zijn plannen voor een vrachtwagenheffing. Gewenst is meer vracht van de weg naar spoor en scheepvaart, dat is ook beter voor het milieu.
- Scheepvaart? Binnenvaart biedt mogelijkheden, maar de vervoerscapaciteit is beperkt. Mede door de klimaatveranderingen zullen er vaker perioden van droogte en lage waterstanden in de rivieren optreden. Het gevolg is een beperkte doorgang en groot verlies van vervoerscapaciteit.
- Luchtvaart? Luchtvaart wordt door belastingvoordelen sterk bevoordeeld t.o.v. ander vervoer. Bovendien is de luchtvaart zeer nadelig voor het milieu. Het is te verwachten dat de groei van het toekomstige luchtvervoer wordt afgeremd. Met name de vele korte vluchten staan ter discussie.
- Spoorwegen?
  Uit diverse studies blijkt, dat het internationale goederenvervoer toeneemt. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse van 2017 wijst op meerdere knelpunten op de corridor West Nederland – Duitsland, en in Oost Nederland.

Uit internationaal onderzoek naar de omgevingseffecten van diverse transportmodaliteiten komt het vervoer per spoor zeer goed naar voren. Het spoor kan een grote bijdrage leveren aan het duurzaam maken van onze toenemende mobiliteit met behoud van leefbaarheid ('Green Deal'):
Opties om deze ambitie te realiseren zijn o.a.
- langere en snellere personentreinen (160 - 200 Km/h), die na een stop snel kunnen optrekken.
- langere en snellere goederentreinen (tot 120 Km/h), die op constante snelheid rijden.
- maximaal benutten van de ruimte en de spoorcapaciteit met technieken als ERTMS. (beveiligingssysteem om treinen met korte tussenafstand te laten rijden)

En de Betuweroute?
Die heeft een grote capaciteit (ca. 360 treinen per dag) maar in Duitsland is de capaciteit zelfs na de aanleg van de 3^{e} lijn beperkt tot ca. 50% daarvan. Nu al gaan veel treinen via gemengd spoor door steden en dorpen o.a. via Meteren – Boxtel naar Venlo, of via Zutphen richting Bentheim.

Elkaar en bewoners niet hinderen? Gelet op leefbaarheid en spoorcapaciteit is dit op de bestaande infrastructuur vrijwel onmogelijk!

Leefbaarheid.

Nabij het spoor wordt de leefbaarheid nu al ernstig aangetast door geluidsoverlast, trillingen en de risico's bij vervoer van gevaarlijke stoffen. Geluidsoverlast en trillingen komen bij zowel personen- als goederenvervoer voor, maar goederenvervoer veroorzaakt meer overlast. Een deel van de goederen betreft gevaarlijke stoffen, de risico's stellen hoge eisen aan veiligheidsvoorzieningen.

- **Geluid**

Te veel geluid is slecht voor de gezondheid, in het bijzonder slaapverstoring kan tot ernstige gezondheidsschade leiden. Bij bestaande woningen is het maximaal toegestane geluid op de gevel jaargemiddeld 70 dB, terwijl de voorkeurgrenswaarde 55 dB is! Het RIVM (motie Schonis*) geeft duidelijk aan dat de grenswaarde lager dient te liggen, de railbonus niet meer opgaat en de gezondheidsschade erger is dan gedacht. Intussen komen overschrijdingen voor, en laten saneringen (MJPG) op zich wachten. De jaarlijkse geluidsbelasting wordt achteraf berekend, en vergeleken met het zgn. Geluidsproductie plafond (GPP). Bewoners worden niet wakker van 'gemiddeld' geluid, maar van boog- en piekgeluiden. Personentreinen laten pieken horen van 70 dB tot 90 dB (5-7 seconden), en goederentreinen, die meer en meer 's nachts zullen gaan rijden, produceren pieken van 85 dB tot 95 dB (30-35 seconden). Een toename met 3 dB betekent al een geluidsterkte die 2x zo hoog is! Helaas leert de ervaring dat innovaties in stillere treinen niet ten goede komen aan bewoners. De ontstane geluidsruimte wordt opgevuld met goederentreinen, waardoor de overlast per saldo toeneemt! (meer nachtelijk vervoer "het is eigenlijk nooit meer stil", meer trillingen, en hogere risico's).

- **Trillingen**

Aanwonenden ervaren hinder en overlast door trillingen, vaak ontstaat schade aan de woning met zichtbare scheurvorming. Bij zeer veel aanwonenden heerst angst vanwege de kans op schade. Deze factoren kunnen tot ernstige gezondheidsschade leiden. Goederentreinen veroorzaken de meeste trillingen. Schade verhalen is in de praktijk ondoenlijk vanwege de te leveren bewijslast in termen van wel of geen causaal verband tussen trillingen en schade. De bewijslast zou niet bij de bewoner moeten liggen maar bij de ontkennende vervoerder c.q. netbeheerder. Een algemene norm/model voor maximale trillinghinder spoor wordt nu ontwikkeld door het RIVM. Nieuw spoor moet voldoen aan de Beleidsregel Trillinghinder Spoor, de kosten zijn voor de overheid. Bij nieuwbouw langs bestaand spoor komen de hogere kosten voor rekening van de projectontwikkelaar, resp. de gebruikers.

- **Vervoer gevaarlijke stoffen** (Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen)

In principe moet het zgn. 'Basisnet' de risico's begrenzen. Risico's worden berekend met kans en effect. Op het spoor is de kans op een ernstig incident veel kleiner dan bij wegtransport, maar het effect kan veel groter zijn. Dat hangt o.a. af van het aantal mensen dat bij een incident in de nabijheid verblijft (zgn. groepsrisico). Vrachtwagens met gevaarlijke stoffen blijven in principe buiten de bebouwde kom, goederentreinen rijden nog steeds door steden en dorpen. Pas achteraf worden uit treinaantallen en lading de risico's berekend! Dit is riskant en onverenigbaar met plannen om wonen, werken, en verblijven nabij het spoor te bevorderen. Bij de invoering van het Basisnet was bepaald dat gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk over de Betuweroute zouden gaan. Dat blijkt niet het geval.

Voor geluid, trillingen en risico's is bronbestrijding de enige (kosten)effectieve methode. Stillere treinen, aanpassing van infrastructuur, en streng toezicht op onderhoud zijn vereist Het opvullen van geluidsruimte is op zijn zachtst gezegd onjuist gebruik van GPP's. Innovatie in stiller materieel moet leiden tot lagere GPP's, met als doel de grenswaarde van 55 dB.

Kosten en Baten

- De kosten om de bestaande vervoersituatie op het spoor 'op te lappen', belemmeren een toekomst vaste ontwikkeling van zowel het personenvervoer als het goederenvervoer.
- Voornoemde kosten moeten, om een betere afweging te maken, in mindering gebracht worden op de aanlegkosten van separate goederenlijnen buiten steden en dorpen.
- Nieuw goederenspoor levert korte vervoerstijden, lager energiegebruik, milieuvoordeel, minder onderhoudskosten aan bestaand spoor, lagere saneringskosten voor geluid en trillingen, een eenvoudiger risicobeheersing, en ….. mogelijkheid tot nieuwe ontwikkeling van stationsgebieden.
- Een aantal steden die geremd worden in hun ontwikkeling zijn genoemd in de Marktvisie Ambitienetwerk Spoorgoederen*. Vanuit de vervoersstromen van en naar de havengebieden is de

vervoersbehoefte geschetst in het netwerk voor de toekomst, waarmee personen- en goederenvervoer zich naast elkaar kunnen ontwikkelen met behoud van leefbaarheid.
- Nieuw goederenspoor combineert een netto-reductie van overlast in de regio's , met economische kansen, die we hard nodig hebben om welvaart en banen in Nederland te kunnen behouden.

Mogelijkheden op kortere termijn.

- Het beperken van spoorgoederenvervoer tussen 23.00 uur en 07.00 uur.
- Het vergroten van het beschikbare bedrag binnen MJPG* voor het beloofde saneren van alle woningen welke meer geluid hebben op de gevel dan gemiddeld 70 dB.
- Het aanpassen van wet- en regelgeving naar aanleiding van het RIVM advies (motie Schonis)
- Hanteren van gedifferentieerde onderhoudscriteria, in dicht bewoonde gebieden moet de infrastructuur voldoen aan hogere eisen m.b.t. geluid en trillingen en veiligheid.
- Het instellen van een onafhankelijke commissie die vaststelt waardoor trilling schade aan een woning is veroorzaakt, en de daarvoor verantwoordelijke rechtspersoon aanwijst.
- TNO-protocol Trillingen (2004) voor vaststelling schade dient aangepast te worden.
- Daadwerkelijke invoering van mankementendetectie door ILT*, en handhaving middels een Integraal systeem, samen met de doorvoerlanden. Monitoring en vaststellen welke wagons defecte wielen hebben. Vervoerder verplichten tot reparatie, voldoen aan de eisen op straffe van boete.
- Dat ILT* goederenwagons met gevaarlijke stoffen controleert, en niet wacht totdat iemand signaleert dat er iets niet klopt. En dat bij de volgende overtreding het certificaat wordt ingenomen.
- Dat de Veiligheidsregio's langs de spoorgoederencorridors uitgewerkte plannen publiceren, zodat men weet hoe te handelen bij een ernstig incident (m.n. in de nacht, en in zorgcomplexen).
- Alle TEN-T corridors op orde brengen voor internationaal vervoer.

Visie voor de lange termijn

Van allen die invloed kunnen uitoefenen op de invulling van de toekomstige mobiliteitsbehoefte verwachten wij, dat oplossingen waarmee zowel leefbaarheid als duurzaamheid gecombineerd kunnen worden de hoogste prioriteit krijgen conform EU Green Deal.*

Afkortingen en bronnen:

ERTMS = European Rail Transport Management System
ILT = Inspectie Leefomgeving en Transport
MJPG = Meer Jaren Programma Geluidsanering
TEN-T = Trans-European Network Transport

Contouren Toekomstbeeld Openbaar OV 2040, Ministerie I&W, 2019.
Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018):
"Het doel heiligt de middelen", Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), 2020.
Marktvisie ambitienetwerk spoorgoederenvervoer – Railgood 2020.
Bundesministerium für Umweltschutz, Vergleich der Emissionen …….. 2018.
Europese Green Deal – Europese Commissie 2019.

Rona Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking
Veiliger Zaltbommel
Samen Voor Vught
Eromheen, of eronderdoor!
Oisterwijk TRILT
AGH
DORST TRILT
GOEDERENTREINEN NEE! GTNEE.NL
Deventer Spoort

- Bewoners spoor Helmond
- Deventer Spoort
- Dorst Trilt (Oosterhout)
- Oisterwijk Trilt
- Rijen Trilt (Gilze en Rijen)
- Samen voor Vught (SVV)
- Stichting Veiliger Zaltbommel
- Trilvrij Tricht (West Betuwe)
- Actiegroep Goederenvervoer Hof van Twente (AGH)
- Bewoners Piet Heinkade Amsterdam
- Goederentreinen Nee (West Betuwe, Maasdriel, Zaltbommel, den Bosch, Vught, Haaren en Boxtel)
- Klankbordgroep Basisnet Spoor Moerdijk
- RONA, Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking: 22 belangengroepen In Gelderland en Overijssel
- Trillingen Verhoogd Spoor Rosmalen ('s-Hertogenbosch)