

Zienswijze op het ontwerpbesluit namens de
Actiegroep Goederenvervoer Hof van Twente

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Bureau Sanering Verkeerslawaaï
t.a.v. mevrouw N. Belhaj (n.belhaj@meursgeluid.nl , via ondertekende scan)

Datum: 20 januari 2019

Geachte mevrouw Belhaj,

Namens de Actiegroep Goederenvervoer Hof van Twente, hierna te noemen AGH, biedt ondergetekende, P. Koppen de Neve, voorzitter, u hierbij de AGH-zienswijze aan als reactie op het ontwerpbesluit, de aanvraag van ProRail en het maatregelonderzoek van DGMR.

Conclusie:

Wij vinden dat er onvoldoende grond is om de gpp's van de drie referentiepunten te verhogen en adviseren de Minister/Staatssecretaris daarom de aanvraag van ProRail NIET te honoreren.

Hieronder zal stapsgewijs ingegaan worden op de argumenten die ons tot bovenstaande conclusie hebben gebracht.

1 Achtergrond

Op het baanvak Zutphen – Hengelo, enkelspoor, niet geëlektrificeerd, hierna te noemen de Twentekanaallijn (TKL), was tot de invoering van de huidige geluidswetgeving (SWUNG) geen structureel goederenvervoer mogelijk. ProRail heeft weliswaar drie pogingen gedaan eind negentiger jaren en begin deze eeuw (w.o. de "Volvotrein") maar die moesten alle drie op last van de Minister onder dwangsom worden beëindigd.

Het gestelde in 2.1 van het maatregelonderzoek ("...gemiddelde geluidsniveau 2006, 2007 en 2008..") als basis van de gpp's is nou net voor de TKL onjuist omdat er voor die periode geen gegevens waren doordat er geen goederenvervoer mocht plaatsvinden. De toenmalige wetgeving schreef voor dat als de bestemming van de TKL zou worden gewijzigd in reizigersvervoer en goederenvervoer, de veel strengere "Betuwelijn" normen voor geluid en gevaarlijke stoffen zouden moeten gelden.

Er zijn toen voor dergelijke spoorlijnen in het land zonder historische data 'forfaitaire' gpp's vastgesteld, in onze herinnering 48 dB, die inmiddels zijn opgeplust met regelruimte en andere toeslagen tot de huidige gpp's van 52 dB. Overigens ziet ProRail de 1,5 dB niet als regelruimte maar als ruimte die structureel mag worden "dicht" gereden.

Het is duidelijk dat niet alleen de aanwonenden maar ook de inwoners van alle woonkernen rond het spoor de gpp's als enige defensielijn zien tegen een ongebreidelde toename van het goederen vervoer. Dit zal n.l. altijd in de nacht moeten plaatsvinden omdat overdag en 's avonds het enkelspoor vol zit met het personenvervoer. Weliswaar is met ingang van de nieuwe geluidswetgeving goederenvervoer principieel mogelijk gemaakt maar dankzij de strenge gpp waarden kunnen we leven met de huidige situatie.

Het verklaart deze uitgebreide zienswijze op een ontwerpbesluit waar het om een gpp verhoging gaat op slechts 3 referentiepunten. Indien tot een verhoging wordt besloten dan slaat dat een bres in die defensielijn en daarmee in het vertrouwen in de wetgeving.

2 Aanleiding voor de aanvraag van ProRail

ProRail motiveert zijn aanvraag tot wijziging van de drie gpp's op basis van een nalevingsverslag 2013. Maar wat ProRail niet vermeldt is dat er daarna (in de verslagen 2014, 2015, 2016 en de laatst bekende 2017) geen overschrijding op die referentiepunten heeft plaatsgevonden. Het gestelde in het maatregelonderzoek hoofdstuk 3 dat er in 2015 een overschrijding heeft plaatsgevonden is volgens ons dus onjuist. Als aanwonenden hebben we kunnen constateren dat het nieuwe materieel van Keolis inderdaad wat stiller is dan de rode Syntus-treinen. In hoeverre dit in de rekenmodellen wordt meegenomen weten we niet maar het zou de verklaring kunnen zijn dat de afgelopen vier jaar de gpp's niet zijn overschreden.

ProRail zegt dat met de gevraagde verhoging de situatie in het komend decennium zich niet zal wijzigen. Dit is een boterzachte verwachting omdat rekening wordt gehouden met stiller goederenmaterieel in de nachtperiode.

Wij vinden dat een overschrijding in één jaar in de afgelopen periode van vijf jaar onvoldoende aanleiding vormt om een zwaar middel als verhoging van gpp's in te zetten.

Maar stel dat de gpp's op de drie punten worden gewijzigd en stel dat de werkelijke geluidsbelasting wordt "dicht" gereden door sneller optrekkende reizigerstreinen dan is het enig effect (afgezien van eventuele bouwkundige aanpassingen in twee woningen) dat er minder overschrijdingen hoeven te worden gerapporteerd. Een papieren exercitie dus, zonder dat er fysiek iets verandert aan de toegenomen overlast.

In de aanvraag wordt het sneller optrekken als argument voor een verhoging gebruikt. Maar als elke wens van een vervoerder, die leidt tot een overschrijding, gevolgd wordt door een aanvraag van ProRail om de betreffende gpp's te verhogen en die aanvragen worden door de Minister/Staatssecretaris gehonoreerd, wat zijn gpp's dan nog waard?

Is er door ProRail serieus gekeken naar maatregelen werkelijk aan de bron, zoals daar zijn:

- a) de noodzaak tot sneller optrekken kritisch te beschouwen (kan me niet voorstellen dat sneller optrekken een intensievere dienstregeling op een enkelspoor mogelijk maakt). Waarom niet met sneller optrekken pas na het viaduct beginnen?
- b) zwaardere geluiddempers op de dieselmotoren plaatsen. Bij elektrische tractie zal sneller optrekken alleen door de hogere snelheid (wielen) een hogere geluidbelasting veroorzaken. Maar bij diesels zoals op de TKL is het geluid van de optrekkende motoren overheersend. Hebben de rekenmeesters daar rekening mee gehouden?
- c) Het Servo goederentreintje dat enkele keren per week tussen Hengelo en Delden v.v. rijdt, voorzien van stiller materieel.
- d) Blijft de noodzaak tot sneller optrekken vóór het viaduct bestaan, dan is een aanpassing van het spoorviaduct à €65.000 volgens ons een nadere beschouwing waard.

3 Toepassing van het doelmatigheidscriterium

Het doelmatigheidscriterium is ons inziens, in ieder geval naar de geest, bedoeld voor een object (b.v. een boerderij) in het buitengebied.

Zo zal het iedereen duidelijk zijn dat in een situatie van (enkele) boerderijen langs een spoorlijn het plaatsen van een scherm (met een lengte van minimaal 2 keer de afstand tot het spoor) economisch niet verantwoord is. Bouwkundige aanpassingen van de objecten is dan een alternatief waarbij aan een binnenwaarde voldaan moet worden.

In het maatregelonderzoek van DGMR wordt het nu in een woonkern toegepast op een extreem kort stukje spoor. Hoewel juridisch mogelijk correct wordt hier de indruk gewekt dat het doelmatigheidscriterium in combinatie met een klein stukje spoor wordt gehanteerd met als doel de toepassing van geluidwerende maatregelen te omzeilen. Er worden immers vele maatregelen als economisch niet doelmatig bestempeld. Logisch, omdat een kort scherm relatief duur is en het aanpassen van slechts twee woningen goedkoop (of er überhaupt aangepast moet worden is nog maar de vraag). Door het verkleinen van het onderzoeksgebied waardoor alle geluid reducerende maatregelen via het doelmatigheid principe om zeep worden geholpen in combinatie met het verhogen van drie gpp's en het 'dicht' rijden van de vrijgekomen geluidruimte, zal de geluidsoverlast toenemen. Het toegenomen lawaai in een woonkern leidt tot extra hinder voor vele omwonenden, passanten, zelfs voor de twee mogelijk aangepaste woningen. Blijft daarentegen de status quo gehandhaafd (gpp's blijven 52 en huidige treinbewegingen zoals nu) dan zal er van een overschrijding geen sprake zijn zoals de afgelopen vier jaren hebben aangetoond.

Wij vinden dat het doelmatigheidscriterium toepassen op een kort stukje spoor tot een onevenwichtige belangenafweging leidt tussen enerzijds de wensen van ProRail en anderzijds de toename van de overlast in woonkernen.

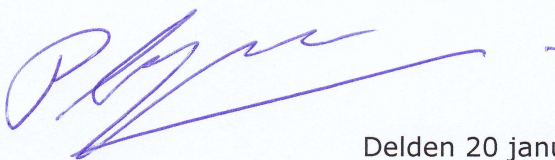
4 Afsluitende opmerkingen

- ❖ In uw antwoord d.d. 18 december 2018 aan een aanwonende bij het spoorviaduct schrijft u onder punt 1 "Toekomst spoorwegverkeer" dat er voor de periode tot 2030 meer treinen voor personenvervoer gaan rijden. "Het aantal goederentreinen wordt daarentegen beperkt" Dat is goed nieuws voor de AGH. Zou u dat willen bevestigen?
- ❖ AGH heeft zich altijd verzet tegen het uitgangspunt dat de Noordtak verbinding Elst – Oldenzaal op bestaand spoor moet worden gerealiseerd. Wij zijn principieel tegen een (verdere) vermenging van goederen- en personenvervoer. De IJssellijn en de Twentelijn (door Borne) ondervinden de meeste overlast. De pijn over een groter gebied uitsmeren vinden wij geen oplossing.
- ❖ De enige fundamentele oplossing is nieuwbouw van een Noordtak. In samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam is er enkele jaren geleden door HBR een quickscan gemaakt om enig idee van de kosten te krijgen voor een enkelspoor exclusief voor goederenvervoer langs de N18.

Wij wachten uw reactie met spanning af. Met vriendelijke groet,

Actiegroep Goederenvervoer Hof van Twente

Namens deze:



Paul Koppen de Neve

Delden 20 januari 2019

Villapark 13
7491BT Delden

Email: paul@koppeneve.nl
Mobiel: 06 51 62 33 00