



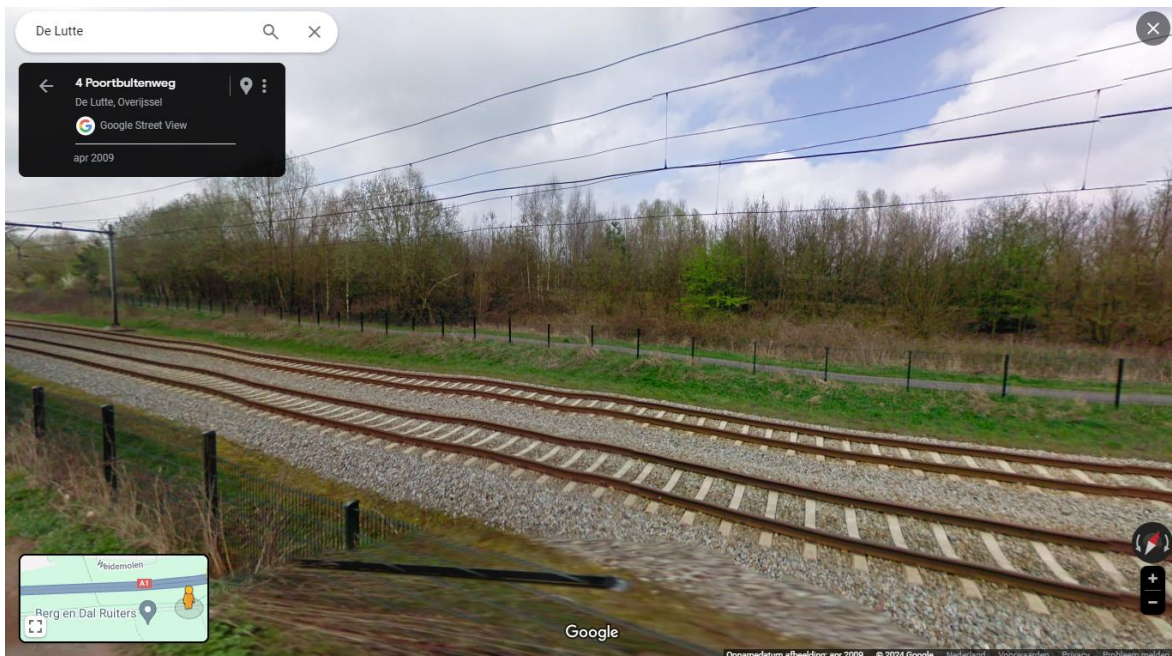
# *Informatieavond* *Spoorgoederenvervoer*

**De Lutte**

# *Welkom*

- Wethouder Jan Engels
- Opzet van de avond





# Omgevingseffecten spoorgoederenvervoer in De Lutte

*Informatie voor de Raad van Losser en de dorpsraad van De Lutte, 23-1-2024  
Chiel Roovers, manager Omgevingseffecten, ProRail  
ism Gerrit Jan Dijkgraaf, clustercoördinator Omgevingseffecten, Ministerie I&W*

**ProRail**

# Onderwerpen

- Wie speelt een rol bij het goederenvervoer?
- Wat cijfers over spoorgoederenvervoer in Nederland
- Omleidingen Betuweroute
  - Extra maatregelpakketten
- Geluid
  - Onderzoek en sanering in 2011
- Trillingen
- Vervoer gevaarlijke stoffen

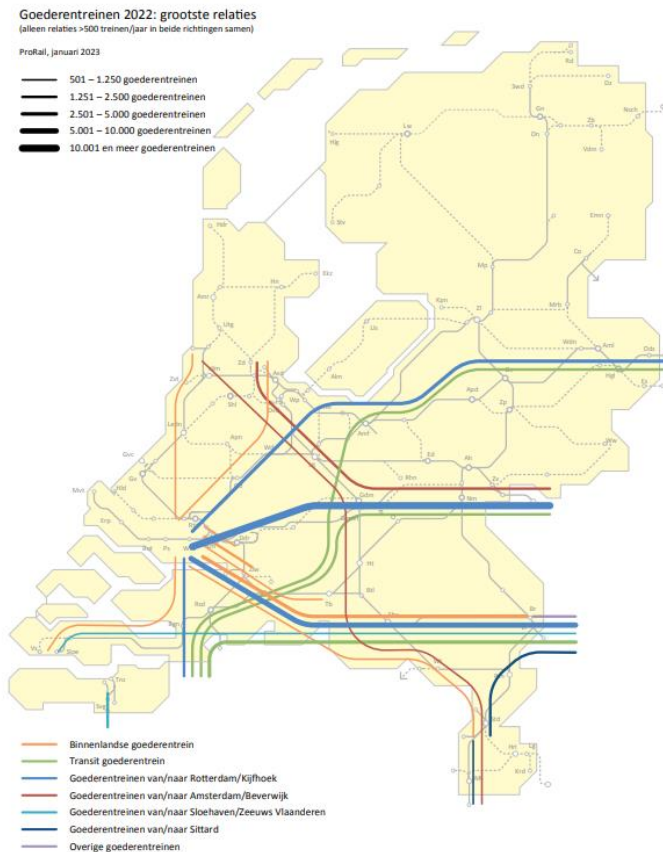
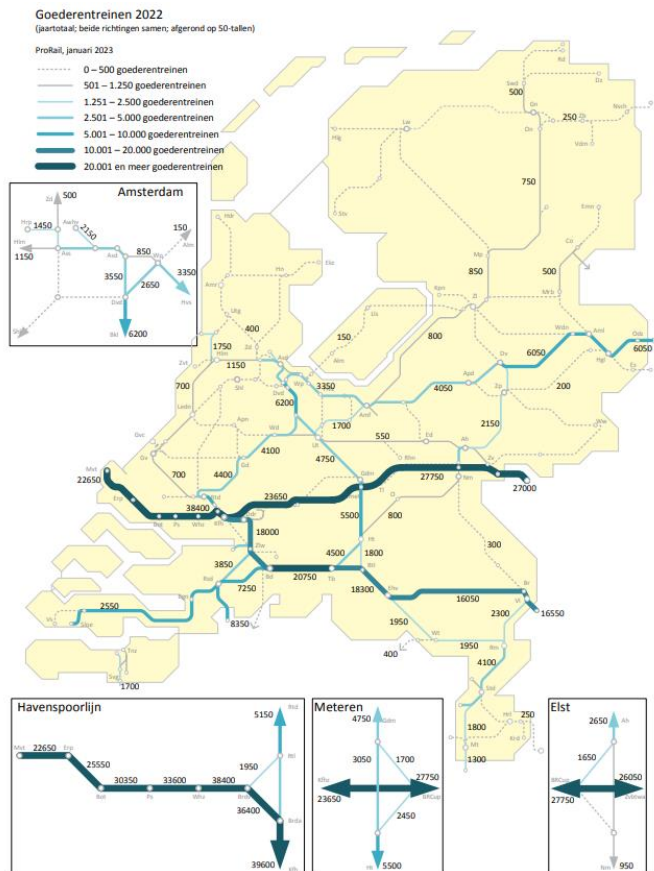
# Wie speelt een rol bij het goederenvervoer?

- Maatschappij (consumenten, bedrijven, industrie)
  - Wens om spullen en grondstoffen op een bepaalde plek hebben
- Verladers
  - Opdrachtgever voor goederenvervoer (vullen de wagons)
- Vervoerder
  - Vervoert met een locomotief wagens van A naar B in opdracht van een verlader en vraagt daarvoor capaciteit aan bij ProRail
- ProRail - beheerder
  - Spooronderhoud, capaciteitsverdeling, verkeersleiding, publieksvoorlichting
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
  - Wetgever, beleid omgevingseffecten, financier maatregelen
- Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
  - Handhaving (bv veiligheid, geluidproductieplafonds)

# Wat cijfers over spoorgoederenvervoer in Nederland

- 10% van het treinverkeer is goederenvervoer, 90% reizigersvervoer
- 95% van het goederenvervoer is internationaal, in de Lutte 100%
- er rijden in NL 25 verschillende goederenvervoerders
  
- van het spoorgoederenvervoer bestaat 10% uit gevaarlijke stoffen
- 25% van goederentreinen bevat 1 of meer wagens gevaarlijke stoffen

# Belangrijkste goederencorridors (2022)

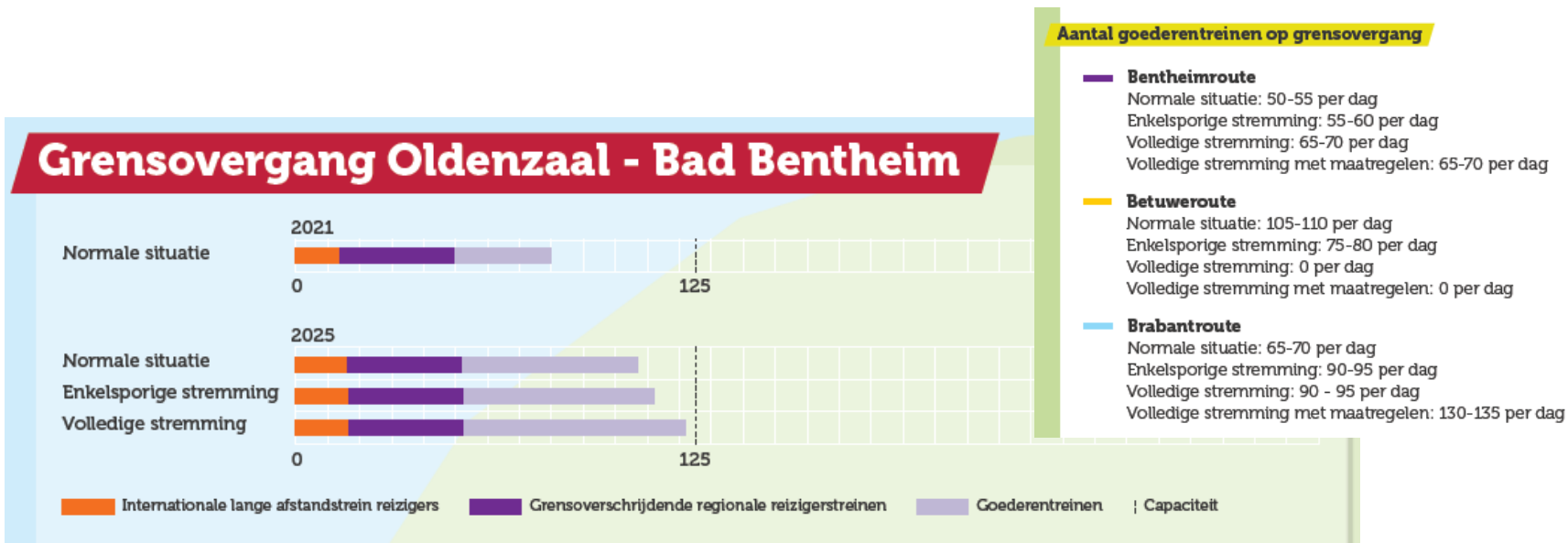


# Omleidingen Betuweroute nav werkzaamheden Emmerich - Oberhausen

- Doel: meer capaciteit aan de Duitse kant voor de Betuweroute
- Veel impact op leefomgeving in Duitsland
- Tijdens werkzaamheden soms buitendienststellingen nodig, soms van één spoor en soms van beide sporen
- Dan in Nederland dus minder of geen grensoverschrijdend verkeer over de Betuweroute
- Eind 2024 en heel 2025 meer buitendienststellingen nodig ivm enkele bouw bruggen in Duitsland (“80-weekse”)
- Grootste deel via Brabantroute (Venlo), kleiner deel via Oldenzaal (Bentheimroute) en Zuid-Limburg
- 2016: Maatregelenpakket Omleidingen (vooral geluid en EV)
- 2023: Minder Hinder pakket (vooral: trillingen)



# Verwacht effect omleidingen Betuweroute (2025)

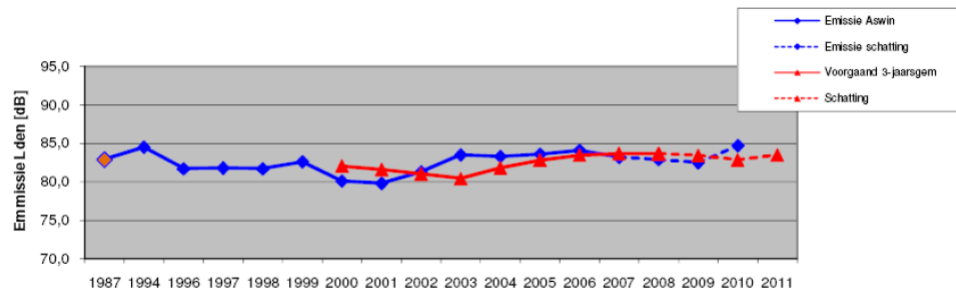


# Geluid

- Wettelijk kader sinds 1987
  - Langdurige blootstelling -> jaargemiddeld geluid
- Beschikbare maatregelen: geluidschermen, railedempers, gevelisolatie
- Inzet maatregelen verloopt via wettelijke procedures bij
  - “bestaande situaties” -> Meerjarenprogramma Geluidsanering spoor (MJPg)
  - nieuwbouw of wijzigingen van de infra
  - wijzigingen van het gebruik van de infra
  - nieuwbouw van woningen
- Europese wetgeving voor geluid per trein sinds 2005
  - transitie naar stillere goederenwagens

# Geluidsaneringsprogramma Oldenzaal De Lutte (2011)

- Vigerend wettelijk kader 1987 - 2012: Wet geluidhinder
- Rond 2007: klachten omgeving en handhavingverzoek bij Inspectie resulteerden in een handhavende actie richting ProRail



Figuur 1: Verloop van de geluidemissie (blauwe lijn) ter hoogte van Oldenzaal

- Uitkomst: ProRail maakte een saneringsprogramma Oldenzaal - grens



M+P - raadgevende ingenieurs  
Milieu/SPH groep  
geluid trillingen lucht bouw fysica

Wolfskamenweg 47, Vught  
Postbus 2004  
5200 CB Vught

T 073-656 9050  
F 073-656 9051  
Vught@m+p.nl  
www.m+p.nl



## Akoestisch onderzoek en saneringsprogramma Oldenzaal – grens

Opdrachtgever  
ProRail  
Postbus 2008  
3500 GA UTRECHT

Rapportnummer  
M+P RAIL 10 141

Auteurs

Revisie  
4  
Datum  
13 april 2011  
Pagina  
1 van 72

Vestigingen Adviseer en Vught  
Lid NLRingenieurs ISO 9001

© M+P - raadgevende ingenieurs

Niets van deze rapportage mag worden gebruikt voor andere doeleinden dan is overeengekomen tussen de opdrachtgever en M+P. (DNR 2005 Artikel 46).

ProRail

## Geluidsaneringsprogramma Oldenzaal - Nederlandse grens

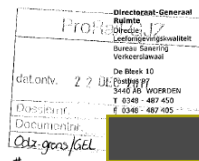
Van  
Auteur  
Kanmerk  
Datum  
Bestand  
Status

[Redacted]  
EDMS 2947248  
1.4  
september 2011  
Definitief



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 97 3410 AD WOERDEN



Datum 20 DEC. 2011

Betreft Vaststelling in gevolge het Besluit geluidhinder van de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting en de maatregelen voor het project Oldenzaal-grens

Kanmerk  
BSV 2811057900  
Projectnummer  
222-181-00  
Zaaknummer

Geachte [Redacted]

Uw brief  
18 oktober 2011  
Uw kenmerk  
2936592  
Bijlage(n)  
1

Naar aanleiding van uw ingediende saneringsprogramma bij brief d.d.

10 oktober 2011 vraag ik uw aandacht voor het volgende.

U heeft per cluster gekeken of er maatregelen nodig zijn. De afweging die daarbij is gehanteerd, is naar mijn mening niet correct:

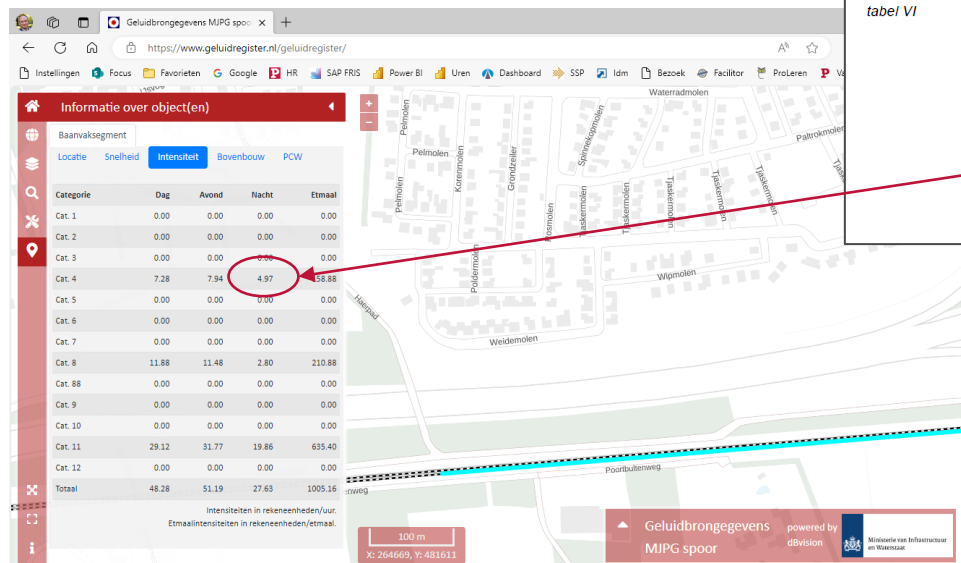
- Er is niet van standaard akoestische kwaliteit uitgegaan. Dit betekent dat op sommige stukken nog met houten dwarsliggers is gerekend voor het bepalen van de reductiepunten. Hierdoor zijn de reductiepunten te hoog berekend zodat in theorie te veel maatregelen voorgesteld zouden kunnen worden. In praktijk is dit overigens niet het geval. De enige clusters waar namelijk met houten dwarsliggers is gerekend zijn cluster 1 en 5 in Oldenzaal zelf. Indien de geluidbelasting zonder maatregelen met 2 dB onlaag wordt gebracht (globaal effect betonnen dwarsliggers) resteren nog voldoende reductiepunten om de raildempers te bekostigen en daarnaast wordt de toename van de geluidbelasting in deze clusters volledig weggenomen.
- De clusterindeling en het aantal woningen dat wordt meegenomen in een cluster is onjuist. Dit leidt voor de meeste gevallen niet tot andere conclusies. Alleen bij cluster 6 zou een andere conclusie mogelijk kunnen zijn. In cluster 6 liggen 2 wijzigingswoningen (Postweg 51 en 51A) en 1 saneringswoning (Postweg 56). Postweg 51 en 51 A liggen naast elkaar maar liggen ruim 800 meter van Postweg 56 vandaan. Postweg 51 en 51A vormen derhalve een apart cluster. Dit cluster genereert naar mijn mening 2\* 4.400 = 8.800 maatregelpunten. Hiervan kan een scherm met een lengte van 130 meter en een hoogte van 1 meter van geplaatst worden. Aangezien de woningen ongeveer 30 meter uit het hart van het spoor liggen, is dit precies de lengte die nodig is. Naar een dergelijk scherm heeft uw adviseur M+P gekeken. Zij komt tot de conclusie dat met een dergelijk scherm geen 5 dB wordt gehaald. Een dergelijk scherm is dus niet doelmata.

# Resultaat saneringsprogramma (2011)

- Uitgangspunt: in 2020 80% van de wagons “stiller”
- Resultaat
  - Toepassen raildempers (920m) in Oldenzaal
  - Gevelisolatie-onderzoek aan 2 woningen in Oldenzaal
  - Gevelisolatie-onderzoek aan 10 woningen in De Lutte

# Geluidproductieplafonds borgen maximale jaargemiddelde blootstelling aan geluid

- Wetswijziging 2012: introductie geluidproductieplafonds
  - Uitgangspunten voor De Lutte: de gehanteerde prognosecijfers van het saneringsprogramma



tabel VI

Treinintensiteiten voor het toekomstig maatgevend jaar 2020 uitgedrukt in het aantal bakken per uur voor beide rijrichtingen samen.

categorie	intensiteiten			stopfracties		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
4: CARGO	14,56	15,88	9,93	0,00	0,00	0,00
8: IRM/DBM	23,80	23,00	5,60	0,33	0,30	0,07
11: CARGO	58,24	63,54	39,71	0,00	0,00	0,00

# Geluidproductieplafonds worden in De Lutte nageleefd

Groei treinverkeer wordt in het algemeen gecompenseerd door effect stillere reizigers- en goederentreinen

In De Lutte in 2025 is de verwachting dat de gpp's zonder aanvullende maatregelen nageleefd kunnen worden, maar dit gaan we wel heel nauwgezet volgen.

Meer info:

<https://www.prorail.nl/wonen/geluid>



# Trillingen

- Wettelijke aanpak (Europees, nationaal) zoals bij geluid ontbreekt
- Wel aandacht in de politiek
- Beleidsintensivering NL
  - Kennisontwikkeling -> meten -> rekenen (RIVM en ProRail)
  - Onderzoek naar aard en omvang problematiek (RIVM)
  - Innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen (ProRail)

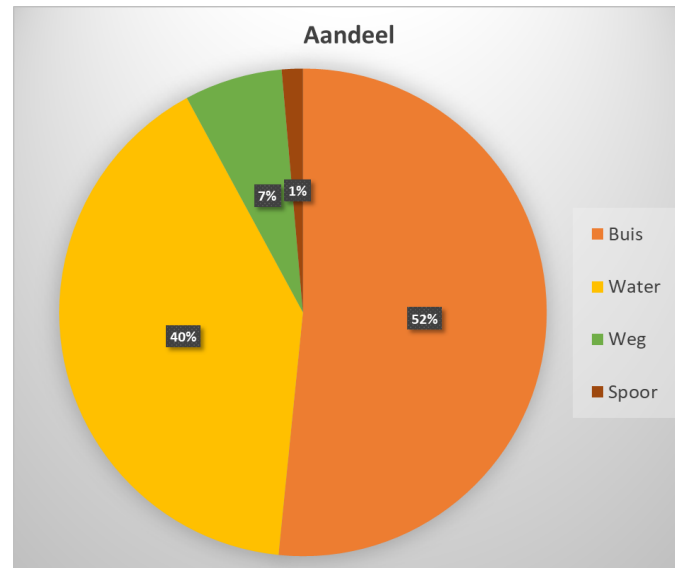
Meer info:

<https://www.prorail.nl/wonen/trillingen>



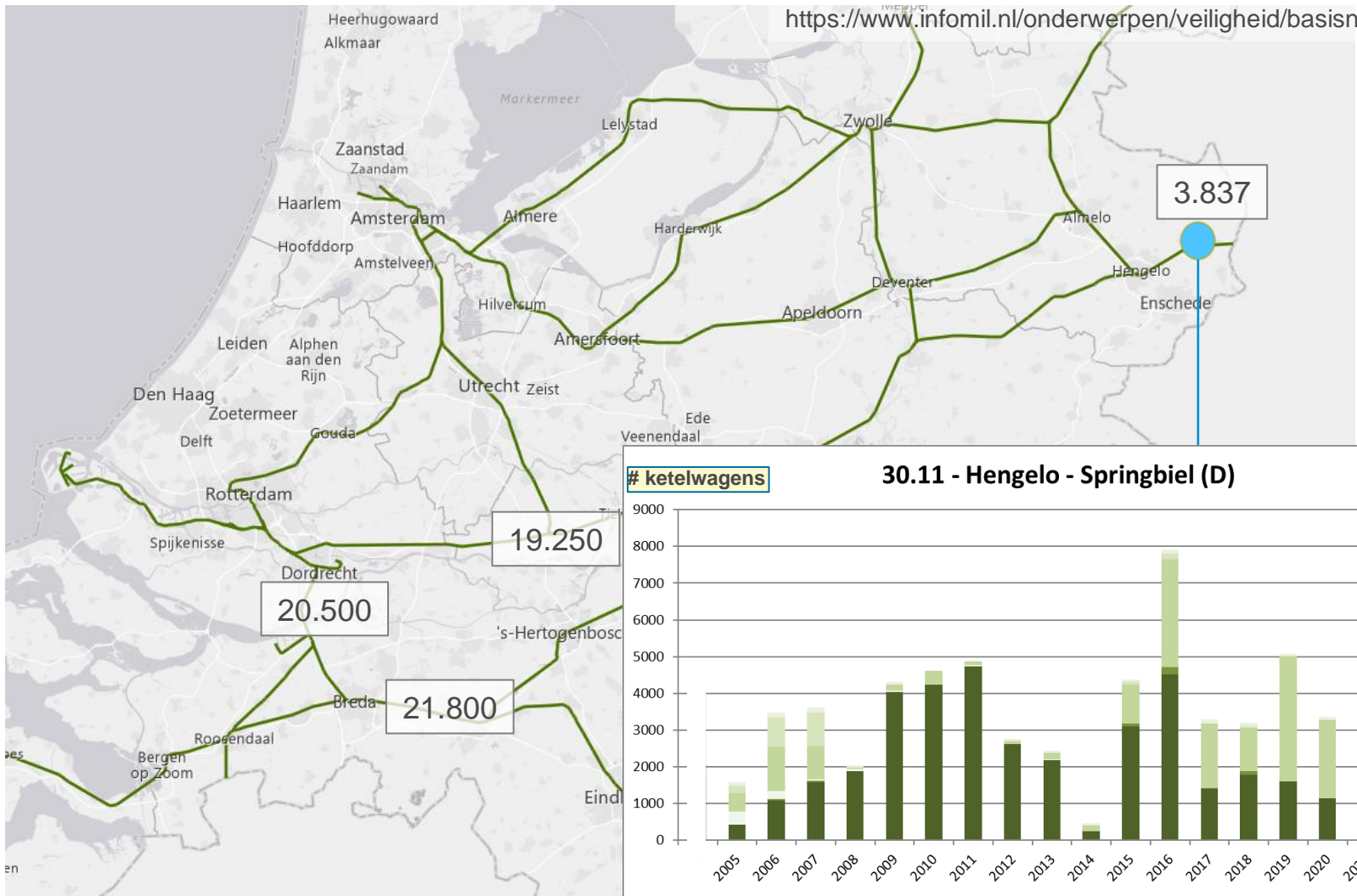
# (Spoor)vervoer van gevaarlijke stoffen

- Het vervoer van gevaarlijke stoffen gaat per:
  - Buis: 51,6 %
  - Water: 40,5 %
  - Weg: 6,5 %
  - Spoor: 1,4 %



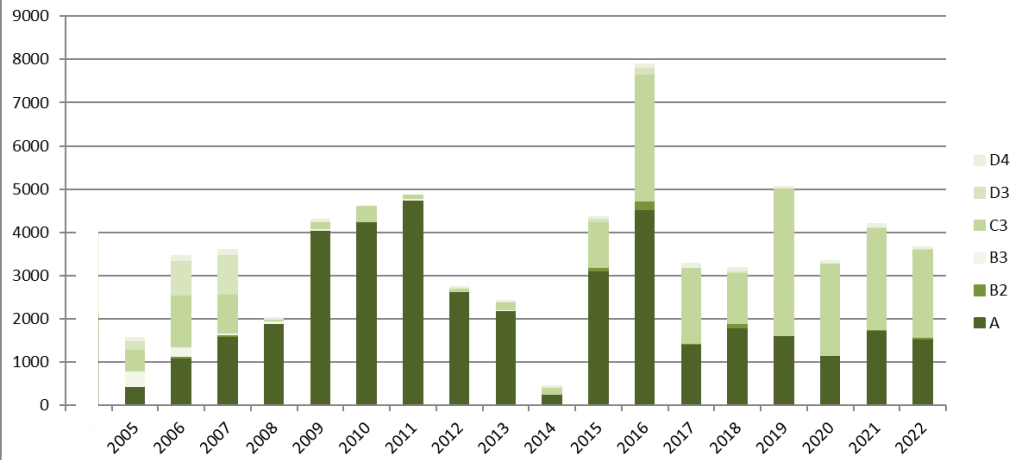
Gevaarlijke stoffen per spoor bestaan uit:

- Gemiddeld 85% brandbare gassen (bv LPG) en vloeistoffen (bv benzine) (in De Lutte zelfs 98%)
- 15% giftige gassen (bv ammoniak) en vloeistoffen (in De Lutte 2%)



# ketelwagens

30.11 - Hengelo - Springbiel (D)



# Bronmaatregelen vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

- Algemene spoorveiligheid
  - Niet botsen (bv automatische rijweginstelling, stilzetten bij naderen andere trein of bij rood-licht-passage)
  - Niet ontsporen (bv hot-box-detectie en scheefbelading-detectie, stilzetten bij te hoge snelheid)
- Specifiek voor vervoer gevaarlijke stoffen, o.a.
  - RID: Europese eisen aan de constructie van materieel
  - Wagenlijsten altijd beschikbaar
  - Warme-bleve-convenant
- RIVM-website: <https://www.maatregelenwiki.nl/documenten/veiligheid-op-spoor-bronmaatregelen>
- Misverstanden: <https://www.prorail.nl/veiligheid/veilig-goederenvervoer/gevaarlijke-stoffen>

Meer info over de omleidingen:

<https://www.prorail.nl/projecten/meer-ruimte-goederentreinen-betuwroute-zevenaar-oberhausen>

Meer info over de meetpunten van de geluid productie plafonds. GPP's. [geluid.rivm.nl/gpp/index.php?type=s](http://geluid.rivm.nl/gpp/index.php?type=s)