

## Spoorgoederenvervoer

### Hoe kijken spooromwonenden aan tegen spoorvervoer?

Zij, vertegenwoordigd in RONA en LPOGT, zijn positief over spoorvervoer en ook over spoorgoederenvervoer. Nodig voor verschoning van de lucht, tegen stikstof, voor verbetering van het klimaat, nodig voor het in Nederland nog niet sterk uitgevoerde beleid van de modal shift, nodig voor onze economie, en voor ons inkomen. Maar die spooromwonenden zijn wel tegen de overlast die het spoorgoederenvervoer veroorzaakt: geluidsoverlast, trillingsoverlast en het vervoer van gevaarlijke stoffen, die angst veroorzaken en de mogelijkheid dat de zeer kleine kans op een overlijden, of ernstige verwondingen, blijven voortbestaan.

Vele in dit land hebben de lusten van het spoorvervoer, dus ook het spoorgoederenvervoer. Maar de lasten van spoorgoederenvervoer zijn enkel de spooromwonenden en de gemeenten die verantwoordelijk worden voor de ruimtelijke ordening in die gemeenten langs het spoorgoederenvervoer

### Een paar mogelijke oplossingen tegen de genoemde overlast.

#### De overlast aan geluid.

In de tachtiger jaren begonnen met geluidswetgeving. In de eerste 10 jaren van deze eeuw is men daadwerkelijk bezig geweest met de geluidsisolatie van woningen. Toen kwam het Meerjaren Programma Geluid (MJP). Begonnen omstreeks 2015. Meer geluidswanden langs het spoor, later ook wel woning isolatie. Eerst wordt alles gebracht onder de 70 dB gemiddeld, terwijl het maximum in de wet 55 dB gemiddeld is. Misschien als er nog geld over is, ook brengen onder de 65 dB. Pas klaar in 2030!

Stillere treinen. Na 40 jaar wetgeving (1985-2025) zijn ze wat stiller geworden. In De Steeg langs de IJssellijn wordt gemeten. Enige tijd terug was het gemiddelde elke dag beneden de 90 dB topgeluid de laatste weken weer meer. In 2018 werd [de motie Schonis](#) aangenomen. We zijn nu al meer dan 6 jaar verder.

#### Trillingsoverlast.

Wetgeving is er wel voor nieuw spoor. BTS, oftewel Beleidsregel Trillinghinder Spoor. Geldt enkel voor tracé besluiten, dus voor nieuw spoor. In 2015 verscheen het RIVM-rapport "[Wonen langs het spoor](#)". Het zou het begin zijn van wetgeving op het gebied van trillingen voor heel het spoor. In 2019 verscheen van het RIVM "[Herhaalmeting Wonen langs het spoor](#)". Maar nog steeds geen wetgeving. En het is alweer 2025. En zal nieuwe wetgeving dan weer enkel gelden voor nieuw spoor, of nieuwe huizen langs bestaand spoor? Terwijl er nu al heel veel huizen staan?

Er wordt nu wel onderzoek verricht hoe men via bronaanpak (rails, bodem) trillingen kan voorkomen oftewel verminderen en praktijkproeven om de bestaande situatie te verbeteren. De "[Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen](#)" (nog geen wetgeving) geeft aanwijzingen voor nieuwbouw van woningen en andere gebouwen om trillingen via de bodem drastisch te verminderen. De kosten zijn dan wel weer voor gemeenten en gebruikers.

#### Vervoer gevaarlijke stoffen.

Besproken in de hoorzitting van 27 maart 2025 onder de naam Robuust Basisnet.

Het spoor is wat dat betreft het veiligst, de kans het kleinst. Maar door de vele nieuwbouw vlak bij het spoor kan het effect bij een nogal ernstig incident heel erg groot zijn.

### Oplossingen in het kader van ruimtelijke ordening en leefbaarheid langs het spoor.

In het kader van ruimtegebruik in Nederland concentreren we de bouw van woningen, alsmede gebouwen als kantoren, school- en studeercentra, uitgaansgelegenheden e.d. bij de meer stedelijke gebieden, en aldaar in de buurt van het spoor bestemd voor reizigers. Om autogebruik op die manier te verminderen. Dan kan er ook nog een plaats liggend langs dat spoor groeien. Concentratie van mobiliteitsvormen hanteren we nog onvoldoende. Wel op aansluitingen, hubs en/of overslapplaatsen, maar feitelijk niet t.a.v. wegvervoer en trein op enkele routes na. Concentratie van spoorgoederenvervoer met drukke autowegen (snelwegen, N-wegen) is er te weinig. Zou dat wel plaats vinden dan zijn problemen als geluidsoverlast en trillingen nauwelijks een probleem, het effect bij een ernstiger incident is veel kleiner dan wanneer het in een stad plaats vindt. Goederentreinen zullen reizigersvervoer nauwelijks hinderen en kunnen zelf minder gehinderd en sneller op hun plaats van bestemming komen, en er komt dan ook meer capaciteit voor toenemend personenvervoer. De lusten van het spoorvervoer blijven bestaan, van de lasten is nog maar weinig over. Kosten voor het tegengaan van de overlast ontbreken.

Henk Derks, Informatiemanager RONA, [henkderks56@outlook.com](mailto:henkderks56@outlook.com) 026-4952367 Afschriften naar: GS en PS Gelderland en Overijssel, colleges en raadsleden spoorgemeenten.