

LOKAAL HENGELO

GEWOON ANDERS!

Aan: College van B&W
Via e-mail: raadsgriffie@hengelo.nl
Datum: 15-12-2023
Betreft: Voldoet de bodem onder het spoor in Hengelo aan de veiligheidsnorm?

Geacht College,

Uit verschillende bronnen (zie bijlage) hebben we kunnen lezen over zwakke plekken in de bodem onder het spoor, "wat in een uiterst geval tot ontsporingen kan leiden".

Volgens ProRail zijn de uitkomsten nog geen reden tot paniek. 'De veiligheidsnorm is conservatief'.

Ondertussen erkent ProRail direct dat er ook veel is dat men nog niet weet. 'We kunnen moeilijk voorspellen wanneer baanlichamen verzakken. En we weten ook nog niet goed wat zo'n afschuiving veroorzaakt. De kans daarop is klein, maar de gevolgen zijn groot. Als een trein van het spoor rijdt, kan dat tot zwaargewonden en doden leiden.'

RTV Oost maakt in hun berichtgeving melding van een onderzoek op een traject van/naar Hengelo.

Lokaal Hengelo (Anders! Hengelo) heeft de volgende vragen:

1. Is het College bekend met het onderzoek in opdracht van ProRail met betrekking tot de bodem onder het spoor in Hengelo?
2. Is het College bekend met de inhoud/uitkomsten van het onderzoek onder 1.?
 - a. Wat was de uitkomst van het onderzoek met betrekking tot de bodem onder het spoor in Hengelo?
 - b. Is het College bereid dit onderzoek te delen met de raad? Zo niet, waarom niet?
3. Indien het College niet bekend zou zijn met het onderzoek en de inhoud/uitkomst van het onderzoek, is het College bereid zich hiervan op de hoogte te stellen door het onderzoek bij ProRail op te vragen?
 - a. Is het College bereid, bij ontvangst van het onderzoek, deze te delen met de raad?

In afwachting van uw antwoord,

Glenn Dedecker
Lokaal Hengelo-Anders! Hengelo
<https://www.andershengelo.nl/>

NIEUWS

Bodem onder flink deel spoor in Overijssel voldoet niet aan veiligheidsnorm

RTV Oost-11 december, 12:40•2 minuten leestijd

Noorden wil geld voor treinverbinding Twente - Groningen© Cindy Hofhuis

Bijna de gehele spoordijk tussen Zwolle en Deventer voldoet niet aan de veiligheidsnorm. Dat blijkt uit onderzoek van spoorbeheerder ProRail. De bodem onder de rails is op veel plekken te zwak, wat in een uiterst geval tot ontsparingen kan leiden. Behalve het traject Zwolle-Deventer zijn ook op de trajecten Almelo-Hardenberg, Zwolle-Almelo, Hengelo-Zutphen en Oldenzaal- Bad Bentheim in meer of mindere mate problemen met de stabiliteit van het spoor.

De Volkskrant schrijft vandaag dat uit het onderzoek blijkt dat in heel Nederland de bodem onder de rails te zwak is. Ruim veertienhonderd kilometer aan Nederlandse spoordijken voldoet niet aan de veiligheidsnorm. De meeste kwetsbare spoordijken liggen in de Randstad, het noorden en in Zeeland. In totaal is 2600 kilometer van de 3000 kilometer aan spoordijken in Nederland onderzocht door verschillende ingenieursbureaus.

'Geen paniek'

Volgens ProRail zijn de uitkomsten geen reden tot paniek, omdat de veiligheidsnormen heel conservatief zijn. De kans is volgens de spoorbeheerder klein dat er een ongeluk gebeurt door 'afschuiving'. ProRail-baas John Voppen stelt in een statement op de website van de spoorbeheerder dat het Nederlandse spoor nu veilig is: "Natuurlijk, anders zouden we het treinverkeer stilleggen. We rijden veilig of we rijden niet. Dat geldt ook als het gaat om de baanstabieleit. Als het nodig is nemen we maatregelen."

We rijden veilig of we rijden niet

CEO John Voppen van ProRail

Dat de normen nu niet worden gehaald, komt gedeeltelijk door de manier van meten. Ook ouderdom van de spoordijken en de gevolgen van droogte en natte periodes voor de spoordijken worden als oorzaken gezien. Daarnaast wordt het spoor zwaarder belast; er rijden meer treinen en vaak zijn die zwaarder en sneller dan voorheen.

ProRail wil vervolgonderzoek laten doen. Volgens een woordvoerder van de spoorbeheerder wordt op sommige trajecten nu al de stabiliteit [in de gaten gehouden](#). "Zo monitoren we vanaf december 2023 de stabiliteit van de spoordijk tussen Deventer en de Nederland-Duitse grens bij Oldenzaal om de impact van de versnelde IC Berlijn te kunnen volgen."

NIEUWS

Onderzoek wijst uit dat de meeste spoordijken in Nederland niet voldoen aan de veiligheidsnorm

Zo'n 1.400 kilometer aan Nederlandse spoordijken voldoet niet aan de veiligheidsnorm. Dat blijkt uit onderzoek in opdracht van spoorbeheerder ProRail. De bodem onder de rails is zwak, wat tot ontsparingen kan leiden. ProRail laat de infrastructuur verder onderzoeken, maar acht het treinverkeer voor nu nog veilig.

Ashwant Nandram 11 december 2023, 05:00

1.400 van de in totaal 2.600 kilometer aan onderzochte spoordijken in Nederland voldoet nu niet aan de veiligheidsnorm. Beeld Freek van den Bergh / de Volkskrant

De meeste kwetsbare spoordijken – verhoogde stukken land waar rails op rusten – liggen in de Randstad, het noorden van Nederland en Zeeland. Dat blijkt uit de onderzoeksresultaten, die in handen zijn van *de Volkskrant*. In die regio's bestaat de ondergrond voornamelijk uit klei en/of veen. Dat is minder stevig dan zand.

De spoordijken zijn in opdracht van ProRail onderzocht. Dat gebeurde nadat [sinds 2017](#) steeds meer twijfels zijn gerezen over de kwaliteit van de infrastructuur. Op meerdere plekken in het land werd geconstateerd dat de spoordijk te zwak was om op hogere snelheid overheen te kunnen rijden. ProRail wilde weten waar de kans op het instorten van een dijk het grootst was. In augustus van dit jaar zakte in Zweden na hevige regenval nog een dijk door, waardoor [een trein ontspoorde](#).

Het onderzoek werd [sinds 2021](#) uitgevoerd door vier ingenieurbureaus. De bureaus – Sweco, Arcadis, Witteveen+Bos en Royal HaskoningDHV – bestudeerden hoogtekaarten, geologische kaarten en informatie uit grondboringen. Vervolgens berekenden ze of de grond voldoet aan de huidige veiligheidsnorm. Die vereist dat een trein met zijn volle gewicht stil kan staan op de rails, zonder dat de dijk instort. Liefst 1.400 van de in totaal 2.600 kilometer aan onderzochte spoordijken voldoet nu niet aan die norm.

VEEL SPOORDIJKEN VOLDOEN NIET AAN VEILIGHEIDSNORM



.Beeld .

Volgens ProRail zijn de uitkomsten nog geen reden tot paniek. ‘De veiligheidsnorm is conservatief’, zegt Jasper Ingram, die het onderzoek vanuit de spoorbeheerder coördineerde. ‘En we moeten controleren of de berekeningen wel écht kloppen. Bovendien is in de afgelopen 105 jaar geen enkel baanlichaam (jargon voor spoordijk, *red.*) ingestort. We beschouwen het treinverkeer daarom nog steeds als veilig.’

Ondertussen erkent ProRail direct dat er ook veel is dat men nog niet weet. Ingram: ‘We kunnen moeilijk voorspellen wanneer baanlichamen verzakken. En we weten ook nog niet goed wat zo’n afschuiving veroorzaakt. De kans daarop is klein, maar de gevolgen zijn groot. Als een trein van het spoor rijdt, kan dat tot zwaargewonden en doden leiden.’

1 miljoen berekeningen

Volgens Gijs Kreike, projectmanager bij ingenieursbureau Sweco, hebben tachtig professionals aan het onderzoek gewerkt. ‘Er liggen 1 miljoen berekeningen aan ten grondslag.’ Van de uitkomsten hoeven treinreizigers niet ‘zenuwachtig’ te worden, zegt Kreike. ‘Maar als je niets aan de dijken doet, gaat er vroeg of laat wat afschuiven.’

ProRail heeft op enkele plekken snelheidsbeperkingen ingesteld. Zo moeten treinen bij Schiedam langzamer rijden. Bij veel andere kwetsbare spoordijken gelden geen beperkingen, die acht ProRail onnodig. Beperkingen zouden gevolgen hebben voor de dienstregeling van de NS en andere spoorvervoerders. Treinen moeten dan langzamer rijden, wat weer vertragingen voor reizigers tot gevolg heeft.

In Zeeland weten ze inmiddels wat er gebeurt als de bodem onder het spoor het begeeft. Twee weken geleden meldden machinisten verzakkingen op een [53 kilometer](#) lang stuk spoor. ProRail heeft nog ‘weken’ nodig voor herstelwerkzaamheden. Tot die tijd rijden treinen maximaal 60 kilometer per uur, in plaats van de gebruikelijke 140.

Nog veel onduidelijk

Herstelwerkzaamheden in de rest van het land zijn volgens ProRail nog niet nodig. Dat is ook een kostbare operatie, zegt Ingram. Zo kost het slaan van damwanden, betonnen blokken die voorkomen dat de dijk instort, voor elke kilometer 15 miljoen euro. ‘Voor 1.400 kilometer ben je dan 21 miljard euro kwijt.’ Ook de kwetsbaarste dijken beplakken met sensoren, zoals [afgelopen zomer in Twente](#) werd gedaan, is prijzig.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zegt in een reactie dat er ‘nog veel onduidelijk is’ over de kwaliteit van spoordijken in de toekomst. ‘Het spoor wordt intensief gebruikt en we willen het in de toekomst nog intensiever gebruiken. Dat vraagt ook veel van het spoor.’ Het ministerie benadrukt echter dat treinen ‘op dit moment veilig over het Nederlandse spoor’ kunnen rijden.

De ingenieursbureaus zijn onlangs begonnen met vervolgonderzoek. De kwetsbaarste dijken worden nader geïnspecteerd. Zo moet nog beter in beeld komen wat de zwakste schakels zijn. In de tussentijd worden er niet zomaar meer treinen op het spoor toegelaten. Van elke trein die een spoorbedrijf wil toevoegen aan de dienstregeling, beoordeelt ProRail of dat veilig kan. De NS, die sinds zondag per dag zo’n [250 meer treinen](#) rijdt, heeft daar toestemming voor gekregen.

Hoe het komt dat de spoordijken niet aan de veiligheidsnormen voldoen, is nog niet helemaal duidelijk. ProRail vermoedt dat het niet alleen te maken heeft met ouderdom – vrijwel alle dijken zijn gebouwd voor 1920 – maar ook met klimaatverandering. De dijken worden bovendien zwaarder belast doordat er vaker treinen rijden, met zwaarder materieel en op hogere snelheid. Om het instortingsgevaar beter te begrijpen, doen onderzoeksbureau Deltares en de TU Delft de komende jaren [verder onderzoek](#).