

## VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2002/2003.- Nr. 1.

VRAGEN van De Stadspartij van mevrouw F. Woudstra betreffende inzet oude dieseltreinen op traject Groningen-Zwolle. (Binnengekomen: 10 april 2002.)

Vragen aan het College van B. en W. naar aanleiding van het door de N.S. inzetten van diesellocs uit de jaren '60 op het baanvak Groningen - Zwolle.

1. Is het College op de hoogte van de geplande inzet van oude diesellocomotieven?
2. Is het College gekend in het besluit van de N.S. en zo niet, is het College van mening dat zij in het besluit gekend had moeten worden?
3. Kan het College aangeven of de te verwachten uitstoot van roetdeeltjes en dieseluitlaatgassen consequenties voor de volksgezondheid heeft?
4. Vallen de geluidshinder en de emissie van uitlaatgassen van deze diesellocs binnen de normen die gesteld zijn in de vigerende hinderwetvergunningen en de overige vergunningen waar de N.S. op het spoornet binnen de Gemeente Groningen aan dient te voldoen?
5. Is het college bereid om op korte termijn onderzoek naar de roetuitstoot, de trillingsoverlast en de geluidsoverlast van deze locomotieven te laten doen?
6. Is het College met de fractie van de STADSPARTIJ van mening dat het stationair laten draaien van de motoren van wachtende en rangerende diesellocs tot een minimum beperkt dient te worden en is het college bereid om daar dan ook op toe te zien?

Burgemeester en wethouders beantwoorden deze vragen als volgt:

Groningen, 23 mei 2002.

1. Ja, het college is op de hoogte van de inzet van dieselmaterieel in de stoptreindiensten tussen Groningen en Zwolle v.v. Op 11 september 2001 is door NS Reizigers een ambtelijke bijeenkomst belegd voor zowel de provincies Groningen en Drenthe als de gemeente Groningen en vervoerbedrijf ARRIVA. Tijdens deze bijeenkomst is door NS Reizigers uitleg gegeven over de reden van inzet van de dieseltreinstellen en de consequenties voor het aansluitende

busvervoer. Begin 2002 heeft over de inzet van de dieseltreinen nog een gesprek plaatsgevonden met ambtelijke vertegenwoordigers van de provincie Groningen. Ons college is door NS Reizigers officieel op 20 februari 2002 per brief geïnformeerd over de vervanging van de elektrische treinstellen in de stoptreindienst Groningen-Zwolle v.v. door de dieseltreinstellen.

2. Officieel is het college niet gekend in het besluit van NS. NS hoeft de gemeente in het nemen van een besluit over de inzet van bepaalde typen treinstellen ook niet te kennen. Het traject Groningen-Zwolle v.v. maakt onderdeel uit van het zogenaamde kernnet. Over de verantwoordelijkheid van dit net heeft NS afspraken gemaakt met de minister van Verkeer en Waterstaat, in het zogenaamde prestatiecontract. In dit prestatiecontract worden o.a. afspraken gemaakt omtrent de frequentie, bedieningsperiode en de te bedienen stations.

Zoals bij de beantwoording van vraag 1 is aangegeven heeft NS Reizigers in een vroegtijdig stadium de gemeente Groningen geïnformeerd over haar voornemen dieseltreinstellen in te zetten op het traject Groningen-Zwolle v.v.

3. De treinstellen uit 1963 zijn gereviseerd en voorzien van nieuwe dieselmotoren en nieuwe kachels. Ook het interieur is volledig vernieuwd. De gemoderniseerde treinstellen veroorzaken een emissie die normaal is bij dieseltreinen en niet afwijkend is ten opzichte van de dieseltreinstellen (Wadlopers) die door Noordned op de regionale diesellijnen worden ingezet (Roodeschool, Delfzijl, Nieuweschans, Leeuwarden). In totaal worden er op het traject Groningen-Zwolle v.v. 6 dieseltreinstellen ingezet.

Uitlaatgassen met onder andere NO<sub>2</sub> en fijnstof hebben zeker invloed op de gezondheid; het aandeel dat de treinbewegingen hebben in de totale emissie van het stedelijk verkeer is echter verwaarloosbaar.

Tenslotte moet worden opgemerkt dat de ongereviseerde dieseltreinstellen afgelopen jaren veelvuldig door Noordned (en daarvoor door NS) op het traject Groningen-Nieuweschans zijn ingezet.

4. Voor het doorgaande treinverkeer zoals dat volgens de dienstregeling is vastgelegd (vaste aankomst- en vertrektijden) is de Wet Milieubeheer (voorheen Hinderwet) niet van toepassing. Er zijn geen overige vergunningen van gemeentewege van toepassing.

De geluidhinder valt binnen de Wet geluidhinder spoorweglawaaai. Aan de maximale grenswaarde wordt in het algemeen voldaan.

Bovendien is het college bekend met het feit dat de gereviseerde treinstellen zijn voorzien van roetfilters, bovenop het dak van de treinstellen, ter voorkoming van de uitstoot van roetdeeltjes.

5. Gelet op de beantwoording van de vragen 3 en 4 achten wij het niet zinvol om onderzoek te doen naar roetuitstoot, trillingsoverlast en geluidsoverlast.
6. Het stationnement van de trein in Groningen (tijd tussen aankomst van de rit en vertrek van de volgende rit) is slechts 13 minuten. Voor deze korte tijd is het niet verstandig de motor uit te zetten, omdat dit niet betekent dat er minder uitstoot plaatsvindt; bovendien leidt het uitschakelen van de dieselmotor tot teveel problemen in het productieproces bij NS.

Het college is wel van mening dat het gewenst is stationair draaiende motoren van langdurig wachtende dieseltreinstellen tot een minimum te beperken. NS heeft aangegeven dat de motoren van treinstellen die voor langere tijd buiten dienst gaan, worden stilgezet.

Voor het rangeren van dieseltreinstellen en diesellocomotieven is een vergunning noodzakelijk. De huidige vergunning voorziet daarin. Het college ziet toe op de nakoming van de vergunningvoorschriften.