

Geluidsmaatregelen bij het spoor in Dieren

Vragen en antwoorden naar aanleiding van bewonersbijeenkomst 3 juni 2021

Op donderdag 3 juni was er een digitale bewonersbijeenkomst over geluidsmaatregelen bij het spoor in Dieren, georganiseerd door de gemeente Rheden en ProRail. Tijdens deze bijeenkomst kwamen er vragen binnen via de chat. Vanwege de grote hoeveelheid konden deze tijdens de bijeenkomst niet allemaal behandeld worden. In dit document leest u een overzicht van de gestelde vragen en antwoorden. Hierin zijn ook vragen opgenomen die per e-mail zijn gesteld.

De vragen en antwoorden zijn verdeeld in de volgende thema's:

Maatregelen.....	2
Stedenbouwkundige visie	6
Geluid en geluidproductieplafonds.....	7
Goederentreinen	13
Trillingen	14
Treinaantallen	15
Snelheid.....	16
Vervolgproces	17
Overig.....	18

Maatregelen

1. Hoe kan het dat er aan de Enkweg geen schermen komen en bij locatie Intermezzo wel?

Berekeningen die toegepast worden voor deze problematiek zijn landelijk bepaald. Deze berekeningen geven het resultaat wat op 3 juni is gepresenteerd. Op dit moment zijn raildempers daar een afdoende oplossing voor de toename van de geluidproductie. Voor het definitieve GPP-wijzigingsverzoek zal het akoestisch onderzoek nog worden aangepast aan de meest recente ontwikkelingen en de definitieve stedenbouwkundige visie. Daar waar geluidschermen nodig zijn maar deze niet gerealiseerd mogen of kunnen worden, zal dit uiteindelijk leiden tot meer maatregelen aan de gevel (gevelisolatie) om altijd te kunnen voldoen aan de binnenwaarde.

2. Enkweg: dempers voldoende, maar er was sprake van een verdere stijging. Hoe ziet dat er uit dan?

De verdere stijging zoals weergegeven tijdens de presentatie wordt ondervangen door de maatregelen te baseren op een prognose. In de prognose is de eventuele verdere stijging al verwerkt. De nu gepresenteerde maatregelen waren al gebaseerd op die prognose. Verdere stijging van de geluidproductie is niet toegestaan.

3. Volgens de plaatjes is straks de hele Zuider Parallelweg rood vanwege overlast, waarom dan maar een halve geluidswal?

Tijdens de presentatie is toegelicht dat rood een overschrijding betekent die groot of klein kan zijn. De maatregelen zoals gepresenteerd zijn gebaseerd op een doelmatigheidsafweging, waarbij bij een grote overschrijding en/of hoge geluidbelasting meer maatregelen worden getroffen. Bij een kleinere overschrijding leidt dit vaak tot minder maatregelen dan bij een grotere overschrijding. Voor het definitieve GPP-wijzigingsverzoek zal het akoestisch onderzoek nog worden aangepast aan de meest recente ontwikkelingen en de definitieve stedenbouwkundige visie.

4. Komen er aan de zijde van de parkeergarage bij het station ook hogere schermen, dus naast de parkeerplaats? Dus aan de zijde van de Harderwijkerweg? Dit zou aanzienlijk schelen in de geluidsoverlast.

Bedoeld is de locatie aangegeven met de groene pijl in de onderstaande figuur. Op deze locatie zijn hoge geluidschermen niet toepasbaar omdat er uitzicht moet blijven op de overweg. Geluidschermen van maximaal 1 meter hoog zouden hier wel mogen. De concept stedenbouwkundige visie beschrijft nu alleen de locaties waar schermen zouden kunnen komen en geeft in dit concept géén beperkingen voor deze locatie. In de analyse die we tot nu toe hebben laten uitvoeren is er géén duidelijke onderbouwing waarom er hier géén lage schermen zijn gerealiseerd. Dit nemen we mee in het vervolgonderzoek.



Figuur 1 overzichtskaart spoor Dieren

5. Op laatste afbeelding van ProRail zie ik dat geluidsniveau (blauwe cijfers op kaart) oplopen verderop Zuider Parallelweg, verder van station wordt niveau hoger, terwijl maatregelen alleen op eerste deel van Parallelweg genomen worden. Kunt u dit toelichten? Waarom worden normen alleen ter plaatse van eerste deel van Parallelweg overschreden?

Tijdens de presentatie is aangegeven dat dit inderdaad verwarrend is. Het betreft hier een weergave van de 'hectometerpaaltjes' van het spoor.

6. Mogen er ook schermen aan de Harderwijkerweg-oostzijde?

Zie antwoord op vraag 4 van thema Maatregelen.

- ## 7. Wat zijn alternatieven voor schermen in het stationsgebied?

Een alternatief is raildempers. Deze zijn al aangebracht en aanvullend zijn op sommige locaties ook geluidschermen nodig. Een alternatief daarvoor is er niet meer. Meer bronmaatregelen zijn er niet. Daar waar geluidschermen nodig zijn, maar deze niet gerealiseerd mogen of kunnen worden, zullen uiteindelijk meer maatregelen aan de gevel (gevelisolatie) worden voorgesteld om altijd te kunnen voldoen aan de binnenwaarde. Te denken valt aan dubbel glas, suskasten en dergelijke.

8. De inleiding van ProRail had het over het voorkomen of beperken van geluidsoverlast. In haar voorstel staat alleen iets over het beperken van overlast (geluidsschermen). Waarom staat er niets over het voorkomen van overlast?

Overlast door geluid wordt beperkt of voorkomen door het nemen maatregelen, zoals raildempers of geluidsschermen.

Als de vraag breder wordt geïnterpreteerd, kan er gekeken worden naar alle mogelijke oplossingen die de geluidproductie beperken. Hier zijn drie oplossingen voor:

Oplossing 1

minder treinen laten rijden

Oplossing 2

geluidproductie per trein verminderen (maatregel aan de trein)

Oplossing 3

lokaal de geluidproductie beperken door maatregelen rond en/of aan het spoor.

Oplossing 1 en 2 zijn generiek en grijpen in op grotere gebieden, waarbij bij 3 er lokaal een oplossing wordt gezocht.

Per oplossing kan hierover het volgende worden aangegeven:

Oplossing 1 Minder treinen laten rijden

Op een plek kan het treinverkeer worden beperkt door treinen via andere spoorlijnen te leiden of door nieuwe spoorlijnen aan te leggen langs die plek. Hiermee wordt doorgaans een probleem verplaatst naar een andere locatie. Hiernaast is het aanleggen van nieuwe spoorlijnen een dure oplossing die erg veel tijd vraagt om te realiseren. Het omrijden van treinen leidt op andere spoorlijnen soms tot capaciteitsknelpunten. Omrijden betekent vaak ook minder efficiënt vervoer wat betekent dat (een deel van) het vervoer stopt of via een andere modaliteit vervoerd zal worden, zoals de weg. Deze oplossing heeft mogelijk voordelen voor inwoners in Dieren, maar consequenties voor anderen. Dit zijn uiteindelijk politieke afwegingen voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. ProRail faciliteert, beheert, pleegt het onderhoud en treft waar nodig maatregelen.

Oplossing 2 Geluidproductie per trein verminderen (maatregel aan de trein)

Hier is aandacht voor en hier werkt ook ProRail aan, naast het Ministerie en de Europese unie. Zo komen er steeds minder 'lawaaige' goederentreinen, waarmee de geluidproductie daalt, wat door ProRail sinds 2008 is gestimuleerd. Dit heeft er samen met andere effecten toe geleid dat geluidproductieplafonds rond veel spoorlijnen in Nederland in 2017 zijn verlaagd. (zie https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2018Z02154&did=2018D04339)

Een laatste goede stimulans is recent gegeven doordat nu in Europese wetgeving is vastgelegd dat vanaf 2024 op bepaalde drukke routes alleen stillere goederentreinen mogen rijden. Aangezien veel goederenwagens wel een keer over een dergelijke drukke route rijden, worden hierdoor nog meer goederenwagens omgebouwd en zo stiller gemaakt. Zoals aan dit tijdspad te zien is, is bronbeleid door het aanpassen van treinen effectief, maar heeft doorgaans een lange doorlooptijd.

Oplossing 3 Lokaal de geluidproductie beperken door maatregelen rond en/of aan het spoor

Dit is de oplossing die voor Dieren op korte termijn haalbaar is, past binnen de wetgeving en ook leidt tot het voorkomen van geluidsoverlast.

9. Juist ter hoogte van de Noorder parallelweg en de prins Bernhardlaan is er veel overlast, zonder schermen is er geen beperking van de geluidsoverlast. Wat is het alternatief dat jullie voorstellen?

Er liggen hier al raildempers waarmee de geluidbelasting al is verminderd. Deze raildempers zijn geplaatst vooruitlopend op het GPP-wijzigingsverzoek waarin deze raildempers als maatregel naar voren zullen komen. Daar waar geluidschermen nodig zijn, maar deze niet gerealiseerd mogen of kunnen worden, zullen uiteindelijk meer maatregelen aan de gevel (gevelisolatie) worden voorgesteld om altijd te kunnen voldoen aan de binnenwaarde. Te denken valt aan dubbel glas, suskasten en dergelijke. De stedenbouwkundige visie beperkt de mogelijkheden tot het bouwen van schermen.

10. Waarom staat er aan de Zuider Parallelweg een scherm waar geen woningen staan en verderop aan de Zuider Parallelweg en Enkweg geen schermen. Aan de Enkweg is voldoende ruimte voor een scherm. Bij de woningen aan de Enkweg zijn nooit geluidbeperkende voorzieningen getroffen.

Zie antwoord bij vraag 1 van thema Maatregelen.

11. Welke maatregelen neemt ProRail om bewoners van monumenten in Dieren te beschermen tegen geluidsoverlast (en trillingen) in het stationsgebied. Deze woningen vragen om een bijzondere aanpak, neem ik aan.

Ook bij monumentenwoningen kunnen er oplossingen gevonden worden om de gevelisolatie te verbeteren, indien dit nodig blijkt. Een voorstel voor maatregelen zullen in overleg met monumentencommissie en de gemeente worden bepaald. Het is aan de bewoners om dit te accepteren of niet. Als het voorstel geaccepteerd wordt, worden de maatregelen pas aangebracht na het verlenen van een vergunning door de gemeente.

12. Wat zijn alternatieven voor schermen in het stationsgebied?

Zie antwoord vraag 7 van thema Maatregelen.

13. De plaatsing van een geluidsscherm mag niet zorgen voor geluidsreflectie, waardoor een toename van geluidsoverlast elders optreedt. Hoe wordt dit geborgd en wat gebeurt er als blijkt dat dit niet zo is. Bij wie ligt de plicht om dit aan te tonen?

Geluidschermen moeten voldoen aan de eisen die ProRail er aan stelt. Een van de eisen is geluidsabsorberend aan de spoorzijde. Dit in overeenstemming met het reken- en meetvoorschrift dat ProRail gebruikt. Het is aan ProRail als opdrachtgever voor het plaatsen om er op toe te zien dat dit zo wordt uitgevoerd en is daarop aanspreekbaar.

Stedenbouwkundige visie

1. Het gaat over de fietsers en de treinen, waar blijven de belangen van de bewoners?

De gemeente betreft in haar afwegingen de belangen van al haar inwoners. Dit zijn de direct omwonenden, maar ook de fietsers en gebruikers van de openbare ruimte. De treinen zijn hier geen onderdeel van.

2. Is het mogelijk om in deelgebied 1 over de verschillende voorgestelde schermen een apart advies uit te brengen? Scherm 1 (tussen overgang Harderwijkerweg en passerelle) verstoort n.m.m. veel minder in de landschappelijke visie.

Het is mogelijk om over de verschillende schermen een apart advies af te geven. We gaan hier naar kijken.

3. Waarom heeft, in de stedenbouwkundige visie, ProRail het laatste woord in de geluidsschermen, en niet de gemeente? Volgens mij heeft de gemeente en haar inwoners er last van, en is ProRail 'veroorzaker' en dus niet de aangewezen partij om de oplossing voor te schrijven?

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft het laatste woord in de voorgestelde toepassing van de maatregelen. Zij zal in haar overweging rekening houden met de voorkeuren van de gemeente die zijn kenbaar gemaakt in de stedenbouwkundige visie. De gemeente neemt dus géén besluit over het plaatsen van geluidsschermen. Alleen in de stedenbouwkundige visie kan de gemeente aangeven waar en tot hoe hoog geluidsschermen stedenbouwkundig en of landschappelijk acceptabel zijn. De gemeente is vervolgens belanghebbende bij een GPP-wijzigingsverzoek en mag een zienswijze indienen. Bijvoorbeeld als zij hun stedenbouwkundige visie niet op de juiste manier ziet meegewogen in het ontwerpbesluit op het GPP-wijzigingsverzoek. ProRail is verantwoordelijk voor de geluidreducerende maatregelen. Dit is ook verwoordt in de Wet milieubeheer, artikel 11.29.

4. In de concept stedenbouwkundige visie staat dat de uiteindelijke keuze van de geluidsschermen aan ProRail is. Waarom?

Zie antwoord op vraag 3 thema Stedenbouwkundige visie.

5. In de concept stedenbouwkundige visie staat geen scherm genoemd aan de oostzijde van de spoorwegovergang van de Harderwijkerweg, in het verlengde van de nieuw gebouwde parkeergarage. Kan hier ook een scherm komen?

Zie vraag 4 thema Maatregelen

Geluid en geluidproductieplafonds

1. De insteek van de wijzigingsprocedure is om het plafond te verhogen. Waarom hebben we het nu over geluidbeperkende maatregelen en voeren we niet eerst de dialoog over het verhogen van het geluidsproductieplafond?

Het geluidproductieplafond wordt gewijzigd. Dit kan ook een aanpassing omlaag betekenen. Dit komt voor bij het plaatsen van een geluidscherm welke de geluidproductie op de referentiepunten vaak wat meer beperkt dan de toename door het intensievere treinverkeer dat is voorspeld in de prognose.

Het doel van het aanbrengen van de geluidmaatregelen is om de toename van het geluid door een intensiever gebruik van het spoor zo veel als mogelijk weg te nemen, mits dit doelmatig en technisch uitvoerbaar is en past in een stedenbouwkundige visie.

Daar waar maatregelen niet doelmatig (genoeg) zijn, worden de GPP's uiteindelijk verhoogd. Ook zullen de GPP's verhoogd worden als er niet afdoende geluidmaatregelen genomen kunnen worden door technische beperkingen (uitzichtbeperkend en daardoor onveilig, of het niet kunnen plaatsen bij bijvoorbeeld een overweg), of een bezwaar tegen het plaatsen van geluidschermen verwoord in een stedenbouwkundige visie.

Zie aanvullend het antwoord op vraag 8 thema Maatregelen.

2. Plafondverhoging betekent meer ruimte voor transport over het spoor en daarmee meer ongemak en overlast voor de direct betrokkenen. De vraag is dus waarom wil ProRail het plafond verhogen en wordt er de komende jaren gecompenseerd voor de voorafgaande jaren waar het is overschreden?

Zie het antwoord op vraag 8 thema Maatregelen en vraag 1 thema Geluid en Productieplafonds.

3. Op welke hoogte vindt geluidsmeting plaats. Persoonlijk heb ik vooral last van goederentreinen die 's nachts rijden. Dat is op zolder. Een geluidsscherm van 1 meter lijkt mij dan niet afdoende.

Geluidbelasting wordt berekend. Bij die berekeningen worden alle geveldelen betrokken waar geluidgevoelige ruimtes aanwezig zijn, met uitzondering van de geveldelen zonder te openen delen (de dove gevels). Heel precies zijn de geluidgevoelige ruimtes *'binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon-, of eetkamer wordt gebruikt of voor een zodanig gebruik is bestemd, alsmede een keuken van ten minste 11 m²'*. De uiteindelijk beoordeling van de geluidbelasting op een woning is op basis van de hoogste geluidbelasting berekend op een gevel. Dit is doorgaans de kant die naar het spoor toe is gericht, maar bij unieke situaties met reflecties kan dit een andere gevel zijn.

Hoe effectief een geluidscherm uiteindelijk is, hangt af van de mate waarin deze de overdracht beperkt. Een hulpmiddel om dit in te schatten is: *'als de onderkant van de rails zichtbaar blijft als het scherm geplaatst wordt, zal het geluidscherm op die plek géén effect hebben'*.

4. Wordt er ook verder van het spoor metingen gedaan, zoals in de Kruisstraat of Noorderstraat? We hebben hier in te duin tot 80db gemeten.

Geluidbelasting wordt berekend en uitgedrukt in Lden. Dit is een gewogen gemiddelde over het jaar van de geluidbelastingen in de beoordelingsperioden dag, avond en nacht (Day, Evening and Night maken samen de DEN in de Lden). In die Lden zit de 80 dB(A) die u gemeten heeft, maar ook alle stille perioden daartussen.

Het RIVM voert vergelijkbare metingen uit met de juiste apparatuur en rapporteert daar ook jaarlijks over. Het RIVM geeft daarover aan: *De weg- en spoorbeheerder, Rijkswaterstaat en ProRail, berekenen elk jaar hoeveel geluid het verkeer op de weg en het spoor maakt. Het RIVM toetst elk jaar met metingen de resultaten van de berekeningen. Het is belangrijk dat de berekeningen zo veel mogelijk aansluiten bij de praktijk. Zowel deze validatie als de berekeningen zijn een verplichting vanwege de Wet milieubeheer.* (zie voor het jaar 2019:

<https://www.rivm.nl/publicaties/geluidmonitor-2019-meting-en-validatie-van-geluidproductie-door-rijkswegen-en>)

5. Waar is de geluidsnorm voor als je deze gewoon mag overschrijden?

ProRail mag het GPP niet overschrijden. Daarom zijn we ook bezig om deze situatie op te lossen en maatregelen te nemen. Wij leggen verantwoording af in het nalevingsverslag, te vinden op www.geluidregisterspoor.nl.

6. Als het overschrijden van de wettelijke norm in 2014 reeds bekend was bij ProRail, waarom is dit dan niet mee genomen in het plan Traverse Dieren? Volgens de wet milieubeheer had er een maatregelenonderzoek moeten worden opgestart bij dreigende overschrijding. Dit had dus efficiënt en op dat moment betaalbaar ontworpen en geïntegreerd moeten worden bij de aanleg en ontwerp van de Traverse. Is dit bewust niet gedaan om later het plafond te kunnen verhogen op basis van te hoge kosten voor aanpassingen (doelmatigheidscriterium)?

Het project Traverse Dieren is een samenwerkingsproject geweest van Provincie Gelderland en de Gemeente Rheden met als doel de doorstroming van het wegverkeer te verbeteren en de ruimtelijke relatie tussen Dieren Noord en Zuid te verbeteren. Het spoor was geen onderdeel van het project. De suggestie dat het spoor bewust buiten beschouwing is gelaten klopt daarom niet. De gemeente heeft geen enkel belang gehad om dat te doen.

Hiernaast is het doelmatigheidscriterium is een landelijke wettelijk voorgeschreven beoordelingssystematiek en onafhankelijk van de werkelijke kosten voor uitvoering.

7. Op de figuur is te zien dat al in 2014 geluid te hoog was. Waarom is er toen niet tot een tunnel besloten?

Een spoortunnel door de kern van Dieren is een enorme investering. Een investering die vele malen duurder is dan de huidige wegtraverse. Dit omdat het spoor vanwege de veiligheid slechts beperkt in een helling op of af mag lopen. Hiernaast is er een ruime hoogte nodig in de tunnel. Dit samen maakt dat een tunnel voor een trein betekent dat heel ver voor en na de tunnel het spoor al verdiept komt te liggen. Mede hierdoor is het vele malen duurder om een spoor in een tunnel aan te leggen dan een weg. In iedere kern in Nederland waar het spoor de bewoonde wereld kruist speelt deze problematiek. Helaas is het oplossen van deze problemen met verlaagde spoortracés simpelweg te duur. Vanwege de enorme kosten voor een tunnel is die maatregel niet opgenomen als maatregel om af te wegen binnen een doelmatigheidscriterium.

8. We praten over een situatie waar al zeven jaar de normen worden overschreden en niet de consequentie wordt genomen (verminderen van het aantal treinen). Als de burger een norm overschrijdt wordt hij (terecht overigens) gedwongen om zich te conformeren aan de wettelijke regeling. Waarom wordt ProRail niet gewoon gevraagd om zich aan de norm te houden en het aantal treinen te verminderen?

Zie antwoord op vraag 5 thema Geluid en Productieplafonds. ProRail legt hierover verantwoording af middels het nalevingsverslag wat jaarlijks wordt gepubliceerd.

9. Ik hoor vaak het woord verplicht en wettelijk, maar waartoe is ProRail verplicht als ze al jaren de wettelijke norm mogen overschrijden?

Zie de antwoorden op vragen 5 en 8 thema Geluid en Productieplafonds.

10. Voor de start bouw Traverse is er in onze woning gemeten of er extra glas geplaatst diende te worden. Dit was destijds niet nodig. Hoe moet ik dit rijmen met het feit dat ProRail in 2014 al wist dat ze niet voldoen aan de norm?

De beoordeling of er vanuit de realisatie van de Traverse maatregelen nodig zijn, is op basis van wegverkeersgeluid. Dit is iets anders dan het geluid van spoorwegen. Zo is de beheerder anders en daarmee de rechtspersoon die de maatregelen moet treffen. Daarom worden er vanuit deze afzonderlijke geluidbronnen onderzoek gedaan. Hierbij kan er per onderzoek een ander antwoord volgen.

11. Een trein maakt toch over het hele traject in Dieren dezelfde geluidsbelasting? Hoe kan het dat daar verschillen in zitten? Zijn deze meetgegevens inzichtelijk?

De geluidbelasting veroorzaakt door een trein verschilt over het traject. Zo is de snelheid een hele belangrijke parameter voor de geluidproductie van een trein. Daardoor is de geluidbelasting rond een station minder dan wat verder af van de stations waar alle treinen met hogere snelheid rijden. Hiernaast heeft ook het type bouw van het spoor invloed op de geluidproductie en eventuele maatregelen die getroffen zijn. De GPP's zijn hier ook op afgeregeld bij invoering in 2012. Deze zijn doorgaans ruimer tussen stations en krupper rond de stations. Om hier inzicht in te krijgen is mogelijk het nalevingsverslag van ProRail informatief of het geluidregister zelf (www.geluidregisterspoor.nl; Tip voor het raadplegen van het geluidregister: gebruik Internet Explorer waarin programma Silverlight nog werkt).

12. Ik mis in de presentaties een overzicht van gemeten geluidswaarden per locatie, gecombineerd met een overzicht van de geldende normen. Kunt u dit overzicht geven?

Dit overzicht wordt gegeven in het akoestisch onderzoek dat gepubliceerd zal worden samen met het GPP-wijzigingsverzoek. Voor de nu geldende GPP's is het geluidregister zelf te raadplegen (www.geluidregisterspoor.nl; Tip voor het raadplegen van het geluidregister: gebruik Internet Explorer waarin programma Silverlight nog werkt).

13. De plaatsing van een geluidsscherm mag niet zorgen voor geluidsreflectie, waardoor een toename van geluidsoverlast elders optreedt. Hoe wordt dit geborgd en wat gebeurt er als blijkt dat dit niet zo is. Bij wie ligt de plicht om dit aan te tonen?

Zie antwoord bij vraag 13 thema Maatregelen.

14. Klopt het dat de gemeten geluidbelasting een gemiddelde is?

Dat is correct. Zie ook antwoord bij vraag 4 thema Geluid en Productieplafonds.

15. Draagt de methode van 'meten' door een gemiddelde te nemen er niet aan bij dat de grens voor gevelmaatregelen opschuift tot dichterbij het spoor, terwijl ook woningen iets verder van het spoor veel last hebben van de piekbelasting (van met name goederenvervoer per spoor)?

Ook woningen verder van het spoor worden meegenomen, tot de geluidbelasting 55 dB. Zie voor de piekbelasting het antwoord bij vraag 4 thema Geluid en Productieplafonds.

16. Zijn maatregelen nodig als ProRail zich wel gaat houden aan het huidige geluidsplafond?

ProRail zal als beheerder een GPP-wijzigingsverzoek indienen om te kunnen voldoen aan het plafond. Wij gaan maatregelen treffen om hieraan te kunnen voldoen. Dit kan leiden tot een aanpassing van het GPP. Zie ook het antwoord bij vraag 8 thema Maatregelen en de vragen 1 en 8 thema Geluid en Productieplafonds.

17. Tot hoever van het spoor is overlast bekend? Na de bouw van de traverse is het spoor veel hoorbaarder tot aan de IJssel, goederentreinen zijn hinderlijk.

Overlast ervaren (of niet) is persoonlijk. Het is niet zo dat we inventariseren waar personen wonen die overlast ervaren en dan alleen daar maatregelen treffen. De wet schrijft voor om dit voor iedereen gelijk te doen. Hierom wordt uitgegaan van een berekende geluidbelasting en dit wordt toegepast op alle woningen. Uiteindelijk tellen voor het bepalen van de maatregelen alle woningen mee met een geluidbelasting hoger dan 55 dB. Bij een lagere geluidbelasting dan 55 dB is het aantal personen dat nog hinder ondervindt van het spoor laag.

Hiernaast is het zo dat met de bouw van de Traverse een groot deel van het wegverkeer nu ondergronds plaatsvindt. Hiermee is de geluidbelasting van het wegverkeer lager geworden. Doordat het hierdoor stiller is geworden rond de Traverse, kan het geluid van het treinverkeer meer opvallen. Of dit zo ervaren wordt, zal per persoon verschillen.

18. Wat is nu de oorzaak van extra geluid en waarom groeit het verder

Het betreft een autonome groei van het spoorverkeer. Daarnaast wordt het verkeer op het spoor (van zowel reizigers als goederen) uit milieu-overwegingen gestimuleerd.

19. In het plaatje van geluidsplafond op een bepaalde plek staat voor die specifieke locatie een norm van 53dB als maximum. Is het de bedoeling met de maatregelen om beneden deze 53dB te blijven of gelijktijdig de 53dB te verhogen? Nu staat de teller op 56dB dat is 3x zoveel geluid als 53dB.

Deze vraag past in de context van de bewonersavond en is daar al beantwoord. Zie daarvoor de opnames van de bijeenkomst.

20. Betekent het aanpassen van het GPP ook meer treinen?

ProRail wil nu en in de toekomst géén overschrijdingen meer. Daarom gaan we uit van een prognose. Hierin is de intensiteit van het treinverkeer meestal hoger. Deze verwachting is gebaseerd op economische analyses van het transport in Nederland. Hierop heeft het wel of niet aanpassen van het GPP géén invloed.

21. Draagt de reflectie op het gebouw van Gazelle (nieuwbouw) bij aan het ‘totale’ geluid? Naar onze mening wel namelijk.

In de definitieve berekeningen wordt de nieuwbouw van de Gazellefabriek meegenomen, net als het bestaande gebouw.

22. Vraag gemeente: concluderend uit het verhaal van Seppe wil ProRail graag meer treinen over het spoor wat meer geluid met zich meebrengt. Een verhoging van het productieplafond ligt dan voor de hand. Wat is het standpunt van de gemeente?

Zie vraag 1 thema Geluid en Productieplafonds

23. Wat doet jullie aangepast voorstel geluidschermen t.o.v. de huidige overschrijding van de wettelijke norm? Gaat het hiermee weer onder de huidige wettelijk verplichte norm?

Op basis van de stedenbouwkundige visie past ProRail het onderzoek aan. Daarbij wordt duidelijk welke andere maatregelen eventueel nodig zijn om te voldoen aan de wettelijke norm.

Zie verder antwoord bij vraag 8 thema Maatregelen en de vragen 1 en 8 thema Geluid en Productieplafonds.

24. Vraag ProRail: als het geluidsplafond omlaag gaat, waarom dan überhaupt nog schermen?

Zie antwoord bij vraag 1 thema Geluid en Productieplafonds.

25. Ook krijg ik de indruk dat de toegestane geluidsnormen niet over het gehele traject dezelfde hoogte heeft. Het lijkt erop dat de normen verder vanaf het stationsgebied lager worden, terwijl het gehele traject op korte afstand woningen betreft. Kunt u dit de verschillen in geluidsnormen toelichten?

Zie antwoord bij vraag 11 thema Geluid en Productieplafonds.

26. Zijn er mogelijkheden het geluid van de overweg Wilhelminaweg de te verminderen, aangezien dat via de spoorstraat extra ver draagt?

Bij overwegen zijn geluidschermen en raildempers niet toepasbaar. Rond overwegen blijft de geluidbelasting daarom doorgaans hoog en komen woningen in aanmerking voor gevelisolatie.

27. De buitenruimten dienen toch ook geluidsluw te zijn?

Bij industrielawaai zijn er uitspraken van de Raad van State, waarbij ook gekeken wordt naar de buitenruimte. Dit komt voort uit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening. Daarin staat bijvoorbeeld *‘De gemeente kan er zelf voor kiezen om ook grenswaarden vast te stellen voor een gebied waarbinnen geen woningen of andere geluidgevoelige objecten zijn gelegen (bijvoorbeeld*

een bos of een park), dan wel voor de buitenruimten van een woning (bijvoorbeeld in de tuin)'. Het betreft hier echter géén industrielawaai en de Handreiking is dan ook niet van toepassing voor het geluid van doorgaand treinverkeer.

28. Maatregelen aan de gevels van de huizen bieden geen beperking van de geluidsoverlast bij geopende ramen/deuren en bij overlast in de tuin. is er geen mogelijkheid om schermen te plaatsen die doorzichtig zijn?

Indien de gemeente haar stedenbouwkundige visie definitief heeft gemaakt, kan in overleg met de gemeente bepaald worden hoe de schermen eruit gaan zien.

29. Hoe kan het dat er geluidsmetingen op woningen plaatsvindt? Ik woon hier al 20 jaar, op mijn gevel is nog nooit gemeten.

Geluid wordt niet gemeten, maar berekend. Berekeningen hebben als groot voordeel dat de ze niet onderhevig zijn aan invloeden als weersomstandigheden of andere verstorende factoren. Hiernaast kunnen met berekeningen ook effecten van prognoses of maatregelen worden bepaald, waar bij metingen er alleen achteraf bepaald kan worden wat de geluidbelasting is geweest. Verder kunnen we hiermee op alle woningen de geluidbelasting bepalen, waar dit met metingen een bijzonder kostbare operatie zal worden.

30. Is de gemeente voorstander om het plafond te verhogen of geluidbeperkende maatregelen toe te passen?

Zie het antwoord op vraag 22 thema Geluid en Productieplafonds.

31. Vraag aan de gemeente, als we laag inzetten op maatregelen geven we ProRail munitie om het plafond te verhogen. Zijn jullie het eens met deze stelling?

Zie het antwoord op vraag 22 thema Geluid en Productieplafonds.

Goederentreinen

1. Het overschrijden van het GPP wordt aangegrepen om geluidsschermen te plaatsen; is na het plaatsen van de schermen daarmee 'het spoor vrij' voor nog meer (goederen)treinen?

Het GPP wordt overschreden. In een GPP-wijzigingsverzoek worden maatregelen voorgesteld om de hinder die daarmee ontstaat te voorkomen. Het spoor staat in principe altijd vrij voor meer (goederen)treinen. Het is aan ProRail om die groei plaats te laten vinden binnen de GPP's, waarmee voorkomen wordt dat de extra treinen ook meer hinder opleveren. Daar waar het nemen van maatregelen uiteindelijk niet doelmatig is, technisch niet uitvoerbaar of middels een stedenbouwkundige visie niet gewenst, worden gevelmaatregelen aangeboden indien nodig. Dit alles om de extra hinder door intensivering van het treinverkeer te voorkomen. Zie eventueel ook het antwoord bij vraag 8 thema Maatregelen en vraag 20 thema Geluid en Productieplafonds.

2. Mag er een goederen-spoorboekje? Er is geen pijl op te trekken, wanneer er veel/weinig treinen rijden, een vooral 's-nachts geven goederen treinen veel geluids- & trillingsoverlast (in mijn geval ook gevelschade). Waar kunnen we het spoorboekje vinden van het goederenvervoer?

Het goederenvervoer per spoor is vraag gestuurd. Dat wil zeggen dat als er vraag is, er wordt gereden. Is er geen vraag naar vervoer, dan rijdt er geen trein. Dit is bij het reizigersvervoer in Nederland anders, omdat dit aanbod gestuurd is. De reizigersvervoerders bieden volgens een dienstregeling treinen aan.

Helaas zijn er geen normen voor trillingen waaraan getoetst kan worden. Op <https://www.prorail.nl/wonen/trillingen> treft u meer informatie aan over trillingen rondom het spoor.

3. Het toegenomen geluid komt met name door goederentreinen. Waarom ligt er geen visie om deze treinen te routeren over spoorlijnen (nieuw of bestaand) waar de treinen niet zo dwars door woonkernen lopen?

Zie antwoord bij vraag 8 thema Maatregelen. Bekijk voor meer informatie de link:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingen-openbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst>. De toekomstvisie voor openbaar vervoer is in wording. De besluiten, het benodigde budget en de uitvoering zijn er nog niet.

Trillingen

1. Wij hebben ook last van trillingen door het goederenverkeer. Er is nu wetgeving in de maak om dit te beperken. Het lijkt mij logisch om dit mee te nemen in de maatregelen - anders moeten we over twee jaar weer aan tafel..... We hebben het nu alleen over geluid, ik zou graag ook wat willen horen over de trillingen waar wij de meeste hinder van ondervinden.

Omdat deze wetgeving er nog niet is, kunnen er géén normen op worden gebaseerd of acties aan worden verbonden. Op <https://www.prorail.nl/wonen/trillingen> treft u meer informatie aan over trillingen rondom het spoor.

Treinaantallen

1. Waarom geen aanpak bij de bron: d.w.z. minder (goederen)treinen?

Zie het antwoord op vraag 8 thema Maatregelen.

2. Heeft de gemeente Rheden wel inzicht in het daadwerkelijk aantal treinen dat in Dieren langs komt met welke lengte en soorten (goederenvervoer)?

Jaarlijks worden deze cijfers gepubliceerd, het verslag van 2020 kunt u vinden op

https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/over-ons/documenten/pr-jaarrapport-ontwikkeling-spoorgoederenverkeer-in-nederland-2020_web.pdf.

3. Gezien de bijzondere en vaak monumentale staat van de (bebouwde) omgeving van Geldersch Arcadië, waar het spoortraject doorheen gaat (Velp, Rheden, Dieren/Spankeren), waarom zoveel treinen?

Zie het antwoord op vraag 8 Maatregelen.

Snelheid

1. Ik mis een heel eenvoudige maatregel: lagere snelheid voor de goederentreinen (scheelt vele decibels). Waarom is dat niet in beeld?

De snelheid is wel in beeld. Op grond van de spoorwegwet, mogen we die niet wijzigen.

2. Hoe zit het met de snelheid van de goederentreinen, deze rijden naar onze mening veel te hard vooral 's nachts.

Zie het antwoord op vraag 1 thema Snelheid.

3. De treinen rijden nu met een aangepaste snelheid volgens de gemeente. Daar is echter weinig van te merken. Blijft dat zo?

Goederentreinen rijden met een snelheid die overeenkomstig is met de karakteristieken van het baanvak en de samenstelling van de goederentrein zelf. Er zijn geen andere beperkingen aan de snelheid van een goederentrein ter hoogte van Dieren. Zie de websitelink

<https://www.prorail.nl/veelgestelde-vragen/hoe-hard-mag-een-goederentrein-rijden> voor hoe hard een goederentrein mag rijden.

Vervolgproces

1. Wat zijn de vervolgstappen?

Kort samengevat komt het hierop neer:

- Vaststellen stedenbouwkundige visie door de gemeente
- Stedenbouwkundige visie en recente ontwikkelingen verwerken in onderzoek ProRail
- Indienen GPP-wijzigingsverzoek door ProRail (najaar 2021 verwacht)
- Ontwerpbesluit GPP-wijzigingsverzoek door Ministerie
- Zienswijze mogelijk op dit ontwerpbesluit door belanghebbenden, gemeente (6 weken)
- Definitief besluit GPP-wijzigingsverzoek door Ministerie
- Onderzoek en verbeteren gevelisolatie (2 jaar doorlooptijd)
- Realisatie geluidschermen (2023)

2. Komt er nog een revisie van de conceptvisie en bewonersconsultatie?

In het B&W-voorstel beschrijven wij de aanpassingen op basis van de input uit de bijeenkomst.

Omdat het over bestaand beleid van de gemeente gaat, blijft het daarbij. Wel is er in het proces nog de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

Zie daarvoor het antwoord op vraag 1 thema Vervolgproces.

3. Kunnen wij het akoestisch rapport van DGMR inzien/krijgen?

Bij het ontwerpbesluit op het GPP-wijzigingsverzoek komt het akoestisch onderzoek openbaar beschikbaar. Het DGMR onderzoek is niet meer actueel.

4. Is er een formele vergunningaanvraag noodzakelijk?

Voor de eventuele gevelisolatie van monumentenwoningen wel. Voor de realisatie van de geluidschermen niet. GPP's zijn een planologisch middel om een scheiding aan te brengen tussen wat het spoor mag produceren en waar de omgeving rekening mee moet houden. Een GPP-wijziging is in die zin een planologisch besluit. Met het besluit op een gpp-wijzigingsverzoek wordt direct een omgevingsvergunning verleend voor de realisatie van de maatregelen genoemd in het besluit.

Zie artikel 11.43, lid 1 van de Wet milieubeheer op <https://wetten.overheid.nl>.

Overig

1. Waarom zit er niet iemand van de gemeente die wel uitspraken durft te doen en zijn verantwoordelijkheid neemt voor zijn burgers?

Een gemeente kan geen maatregelen eisen bij een spoorlijn, zoals zij dat bijvoorbeeld wel kan bij gemeentelijke wegen. Hierdoor is de directe invloed van de gemeente op een spoorlijn beperkt. Dit betekent niet dat de ervaren hinder van een spoorlijn geen aandacht heeft bij de gemeente. De gemeente Rheden heeft zowel ambtelijk als bestuurlijk met enige regelmaat overleg met ProRail, belangenorganisaties tegen spoorhinder en werkt samen met diverse overheidspartijen in de regio en in Oost-Nederland eraan om de (geluids)hinder van het spoorwegverkeer zoveel mogelijk te beperken en visies te ontwikkelen.

Zie ook de link bij het antwoord op vraag 2 thema Goederentreinen.

2. Kan er een vervolgssessie met een verantwoordelijke van het ministerie, waarbij er aan tafel ook een afvaardiging van de bewoners aanwezig is?

Het GPP-wijzigingsverzoek voorbereiden is een taak van ProRail. Op dit moment zijn ProRail en de gemeente dan ook de gesprekspartners voor omwonenden. Uiteraard staat het iedereen vrij om het ministerie te benaderen, zich bij een spoorbelangengroepering aan te sluiten (zoals het RONA), of anderszins input te leveren.

3. Wie gaat er vanuit de gemeente praten met het ministerie om de belangen van de inwoners van deze gemeente te behartigen?

Zie het antwoord op vraag 1 en 2 thema Overig.

4. Ik heb het gevoel dat het een kastje naar de muur verhaal wordt. Wie neemt hier nu de verantwoordelijkheid?

Mocht de presentatie en deze vraag-en-antwoordenlijst onvoldoende duidelijk zijn, dan horen wij graag nog een specifieke vraag. Wij kunnen ons voorstellen dat de materie en de wetgeving niet voor elke betrokkenen even overzichtelijk is.

Met het antwoord op vraag 1 thema Vervolgproces proberen wij duidelijkheid te geven over het vervolgproces. Zie ook antwoord vraag 1 thema Overig.

5. Als ProRail niet de partij is die minder treinen kan laten rijden, wie is dat dan wel? Jullie verdienen er zeker ook niets aan?

Zie het antwoord bij vraag 8 thema Maatregelen. ProRail maakt geen winst en heeft ook geen winstoogmerk.

6. Hoe is het met overige dorpen van Velp tot Spankeren?

Daar wordt voldaan aan de GPP's. Zie ook de nalevingsverslagen van ProRail op www.geluidregisterspoor.nl.

Op andere plekken langs het spoor in de gemeente Rheden zijn er vanaf 2025 mogelijk wel geluidmaatregelen voorzien in het kader van het Meerjarig Programma Geluidsanering (MJPg). Dit zijn maatregelen voor overschrijdingen vanuit het verleden. In de gemeente Rheden gaat het om voorziene maatregelen in fase 2. Meer informatie hierover staat op de website www.mjpgspoor.nl. De gemeente zal betrokkenen langs het spoor daar ook een concept stedenbouwkundige visie voorleggen en naar haar mening vragen.

7. Wat zijn consequenties voor flora en fauna? Hebben de geluidsschermen invloed op de Wet Natuurbescherming?

In de projecten van ProRail wordt dit item per definitie meegenomen.

8. Eigenlijk wel vreemd of niet? Doordat we toestaan dat er met meer treinen wordt gereden is er niet alleen geluidsoverlast maar ook meer barrièrewerking tussen dieren Noord en Zuid. De overwegen gaan immers steeds vaker dicht met het nodige geluid er bij van de signalering. De barrièrewerking zou toch met de fonkelnieuwe traverse worden opgelost? De meest eenvoudige oplossing is om minder treinen te laten rijden of treinen die minder lawaai maken (in de berekening).

Zie het antwoord bij vraag 8 thema Maatregelen.