

Raad van State

Afdeling bestuursrechtspraak

Postbus 20019

2500EA Den Haag

Rosmalen, 12 juli 2009

Onderwerp: beroep tegen Tracebesluit(wijziging) Zuid-Willemsvaart

Geacht college,

Wij tekenen beroep aan tegen de WIJZIGING van het Tracebesluit Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen 2009 aangezien hierin naar onze mening opnieuw ongefundeerde prognoses voor het toekomstig railverkeer op spoor 740 (Den Bosch-Nijmegen ter hoogte van Rosmalen) zijn vermeld, zoals berekend in het bijbehorend Akoestisch Onderzoek TB Zuid-Willemsvaart.

Ons beroep betreft uitsluitend de prognose voor het railGOEDERENverkeer en de mede daarop gebaseerde geluidswerende maatregelen aan de zuidzijde van het spoor ter hoogte van de Rooseveltlaan in Rosmalen. De geplande 1 meter hoge schermen achten wij onvoldoende. Slechts een verhoging naar 2 meter zou ons enigermate vrijwaren van overmatig spoorlawaai.

Door ons werd een zienswijze ingediend bij Rijkswaterstaat.

In de Nota van Antwoord OTB Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen 2009 heeft Rijkswaterstaat hierop geantwoord

Wij geven in de bijlagen onze twee belangrijkste zienswijzen weer, steeds gevolgd door kerninspraakpunten en de nota's van antwoord van Rijkswaterstaat. Daarna volgt steeds ons beroepschrift.

Wij zijn van mening dat er geen zorgvuldig besluit kan worden genomen ten aanzien van de te nemen geluidswerende maatregelen ten zuiden van het spoor en de aangevraagde hogere waarden zoals Rijkswaterstaat deze heeft vermeld in het (gewijzigde)Tracebesluit 2009

Wij verzoeken derhalve dat het Tracebesluit 2009 gewijzigd wordt op de genoemde onderdelen.

Tevens vragen wij u ons toe te staan de actuele railvervoersgegevens van 2007 in te brengen wanneer het tot een hoorzitting komt aangezien deze bij het schrijven van dit beroepschrift nog steeds niet ter beschikking worden gesteld.

Namens het Spoorcomite Rosmalen

Drs.AFC Kuiper
Rooseveltlaan 9
5242AA Rosmalen
073-5214146
yentkuiper@hotmail.com
(kontaktpersoon)

Mr. MJ Schapendonk
Rooseveltlaan 11
5242AA Rosmalen
073-5211543

Bijlagen:

- Zienwijze I, kerninspraakpunten, nota's van antwoord en beroepschriften
- Zienwijze II, kerninspraakpunten, nota's van antwoord en beroepschriften

Zienswijze I

De prognose van het railverkeer op spoor 740

Het akoestisch onderzoek van Grontmij is verschenen op 19 februari 2009. Hierin zijn schattingen gedaan door Prorail van de railverkeersintensiteit in 2007. Wij betreuren het dat voor zo'n belangrijk onderzoek schattingen worden gebruikt. Navraag bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaai leert ons dat ook daar de 2007 data nog steeds niet beschikbaar zijn.

Omdat de jaren 2007 en 2008 in onze beleving "anni horribili" waren met op sommige dagen wel 40 passages van goederentreinen, is het wenselijk om inschattingen zoals vermeld in het akoestisch onderzoek te vervangen door actuele data.

Deltarail, de leverancier van ASWIN, liet ons weten dat alle 2007 gegevens in juni van dit jaar beschikbaar zijn

In de nabije toekomst zullen de geluidsproductieplafonds(GPP) van kracht worden.. De nieuwe wetgeving zal een emissie toestaan van peiljaar 2007 + 1,5 dB. Prorail heeft becijferd dat deze 1,5 dB gelijk is aan een toename van de verkeersintensiteit met 41,2% en deze toename gehanteerd als de toekomstige railverkeersintensiteit.

U zult het met ons eens zijn dat dit geen prognose is maar een wettelijk voorgeschreven limiet waarbinnen men in de toekomst moet blijven. Het is jammer dat er geen echte en onderbouwde prognoses zijn.

De toename van 41,2 % geldt voor het jaar 2026, 10 jaar na gereedkomen van het project. Het tijdvak is derhalve 19 jaar(2007-2026) en de jaarlijkse groei kan hiermee becijferd worden op 1,9% jaar op jaar. Dit is buitengewoon laag indien we kijken naar de groeiambities voor het railgoederenvervoer in Nederland als geheel.

NS, Prorail en de Belangenvereniging Railgoederenvervoer(BRG) hebben vorig jaar aan de minister van Verkeer en Waterstaat hun gezamenlijke plan "Ruimte op de rails" gepresenteerd. Hierin wordt een 100% toename verwacht van het railgoederenvervoer in het jaar 2020. Dit betreft dus een tijdvak van slechts 12 jaar(2008-2020) en het berekende groeicijfer is dan 6,5 % jaar op jaar. Dit is dus aanzienlijk hoger dan de bovengenoemde 1,9%. Het is van groot belang dit verschil te verklaren.

Voor 2026 worden er overdag 21,85 goederenbakken per uur geprognosticeerd gedurende de dag. Dit komt ongeveer overeen met 6-7 goederentreinen van 07.00-19.00(een goederentrein telt al gauw 40 bakken). Onze schatting is dat er tegenwoordig al 6 goederentreinen per dag langs komen van 07.00 tot 19.00 uur.

Dus: volgens uw berekening zullen er in 2026 nauwelijks meer goederentreinen rijden dan tegenwoordig. Met andere woorden: dat wat op de informatieavond van 16 april j.l. werd gepresenteerd als een "worst case" scenario is nu al werkelijkheid.

Kernpunt van de inspraak(nr. 1)

Insprekers vragen aandacht voor de prognose van het railverkeer op spoor 740. Zij betreuren het dat door ProRail schattingen zijn gedaan voor de railverkeersintensiteit in 2007 en dat de data voor 2007 nog niet beschikbaar zijn.

Insprekers vragen om de inschattingen zoals vermeld in het akoestisch onderzoek te vervangen door actuele data.

Deltarail zou hebben aangegeven dat de gegevens voor 2007 in juni van dit jaar beschikbaar zijn.).

Nota van antwoord(nr.1)

Uiteraard geeft ASWIN peiljaar 2007, meer dan een opschaling van de 2006-cijfers naar 2007, straks exact inzicht in het niveau van 2007. De projectvoorbereiding vraagt echter tijd en er kan niet altijd op exacte cijfers worden gewacht. Dat is ook niet verplicht. Volgens de regelgeving moet een zo goed mogelijk beeld gegeven worden van de huidige en toekomstige situatie. Dat is in dit project gebeurd door ten tijde van het onderzoek uit te gaan van de meest recente en meest betrouwbare gegevens.

Voor de toetsing van de geluidtoename is conform de voorgeschreven rekenmethodiek een vergelijking met het meest recente peiljaar in het emissieregister(ASWIN peiljaar 2006) gemaakt.

Voor de prognose 2007 + 1,5 dB is niet direct gebruik gemaakt van het meest recente peiljaar 2006 maar is daarop een correctie aangebracht met het oog op de intensiteiten voor 2007.

Beroepschrift(nr. 1)

Vaststaat dat Prorail reeds geruime tijd beschikt over de accurate data inzake de spoorbewegingen op het betreffende spoor 740, aangezien zij toeleverancier is voor Aswin. Het ligt uiteraard voor de hand dat 1,5 jaar na dato (sic) de echte data betreffende het (goederen) vervoer voor 2007, toegepast kunnen en moeten worden. Ongeacht hun eventuele beschikbaarheid in het ASWIN format zoals Deltarail deze samenstelt.

Overigens kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat Prorail een duidelijke keuze heeft gemaakt inzake het niet willen vrijgeven van de beschikbare actuele data over 2007.

Daarnaast heeft te gelden dat het zonder meer zo is dat Prorail reeds geruime tijd geleden had kunnen anticiperen door alleen voor spoor 740 de feitelijke bij haar beschikbare data te verzamelen (staan alle op eigen computers) en deze in L-den te vertalen, eventueel met behulp van Deltarail, zonder op de complete nieuwe ASWIN versie te wachten

Ook had Prorail aan Deltarail kunnen vragen de specifiek voor spoor 740 geldende gegevens eerder te berekenen, zodat deze belangrijke referentiewaarden van het jaar 2007 integraal beschikbaar komen.

Daarmee gepaard gaande kosten kunnen geen enkele reden vormen dit na te laten.

De regelgeving schrijft immers voor dat een zo goed mogelijk beeld gegeven wordt van de huidige en toekomstige situatie.

Prorail was en is volledig in staat accurate en actuele data aan te leveren maar is blijkbaar niet bereid op basis hiervan een correct beeld te geven van de actuele situatie in 2007 en ook niet van de toekomstige situatie zoals u verderop in dit beroepschrift kunt lezen.

De Algemene Wet Bestuursrecht kent het beginsel van de zorgvuldige voorbereiding. Hieronder valt onder meer te verstaan dat een bestuursorgaan zich actief opstelt voor wat betreft het vergaren van de juiste informatie. Gelet op het volledig ontbreken van actuele data, kan in ieder geval getwijfeld worden aan de juistheid van de door Prorail gehanteerde spoorgegevens voor 2007.

Hieraan kan nogmaals worden toegevoegd dat de relevante actuele data van 2007 gewoon bij Prorail beschikbaar zijn.

Alvorens een rechtmatig en zorgvuldig besluit kan worden genomen dienen de inschattingen zoals vermeld in het akoestisch onderzoek te worden vervangen door deze beschikbare actuele data voor 2007 als uitgangspunt voor de GPP berekening.

Tenslotte is het weglaten van relevante en essentiële informatie in strijd met het beginsel van fair play

Kernpunt van de inspraak(nr. 2)

Insprekers wensen een verklaring voor het verschil in groei : uitgaande van een geluidslimiet resulterend in een groei van 41,2 % groei tot 2026 enerzijds , en het BRG plan met een groei van 100% tot 2020 zoals dat vorig jaar is aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat anderzijds

ProRail heeft een toename van de verkeersintensiteit van 41,2 % genoemd voor 2026. Insprekers rekenen uit dat dit neerkomt op een jaarlijkse groei van 1,9% (over 19 jaar). Insprekers achten dit cijfer buitengewoon laag.

De groei van 100% zoals genoemd in het plan 'Ruimte op de rails' betreft een tijdvak van 12 jaar (2008 – 2020) en insprekers rekenen uit, dat dit neerkomt op een groeicijfer van 6,5% per jaar.

Nota van antwoord(nr. 2)

In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het TB 2008 is voor de spoorverbinding 's-Hertogenbosch - Nijmegen gebruik gemaakt van het akoestisch spoorboekje (ASWIN 2007). Daarin bleek evenwel geen rekening te zijn gehouden met goederenvervoer op deze lijn. Voortschrijdend inzicht leert dat dit niet juist is. Het TB 2008, dat mede op dit akoestisch onderzoek is gebaseerd, dient derhalve te worden hersteld.

Een complicerende factor hierbij was dat een vervoersprognose voor dit specifieke baanvak niet tijdig beschikbaar is. Er is daarom gekozen om, wat de vervoerprognose betreft, aan te sluiten bij de Geluidproductieplafonds (GPP) die naar verwachting in de toekomst landelijk zullen gaan gelden. Als GPP zal worden gehanteerd de heersende waarde (naar verwachting 2007) + 1,5 dB. Gelet op de te verwachte invoering van de GPP's zullen de geluidbelastingen op de woningen ten gevolge van het treinverkeer op dit baanvak naar verwachting niet hoger worden dan de vast te stellen hogere waarden. Indien de toekomstige groei van het spoorverkeer op termijn toch een overschrijding van het plafond veroorzaakt kunnen aanvullende maatregelen getroffen worden.

Bij het dimensioneren van de schermen is het GPP als invoergegeven gebruikt. De te treffen geluidmaatregelen bieden daarmee ook voor de langere termijn een goede bescherming. De gekozen benadering doet, gegeven het ontbreken van een specifieke vervoersprognose, het meest recht aan de belangen van omwonenden om verschoond te blijven van onaanvaardbare geluidhinder vanwege het spoor.

Verder wordt opgemerkt dat de relatie tussen een algemene vervoersontwikkeling zoals genoemd in 'ruimte op de rails' en de vervoersontwikkeling op een individueel baanvak niet kan worden gelegd. Er is geen sprake van een jaarlijkse autonome groeitrend zoals bij wegverkeer.

Beroepschrift(nr.2)

Algemeen wordt aangenomen dat er naast goederenvervoer over de Betuwelijn ook altijd goederenvervoer zal blijven plaatsvinden over het gemengde spoor. Prorail wist dit uiteraard al bij het schrijven van de eerste versie van het Tracebesluit in 2008 maar heeft niettemin toen geprobeerd om het goederenvervoer voor spoor 740 in het jaar 2026 op NUL te zetten(suggesterend dat alle goederenvervoer over de Betuwelijn zou gaan) om ons vervolgens zonder enige geluidswerende maatregel te kunnen saneren!!. Nu is dit alsnog gewijzigd onder het mom van "voortschrijdend inzicht".

Prorail persisteert echter wederom in het afgeven van een prognose tbv het gewijzigde Tracebesluit 2009 die niet gebaseerd is op reële uitgangspunten maar die slechts ten doel heeft binnen de in de nabije toekomst te stellen limieten te blijven.

Hierdoor kunnen Rijkswaterstaat/Prorail vasthouden aan het uitgangspunt dat met schermen van 1 meter hoogte aan de zuidzijde van het spoor de daargelegen woningen gesaneerd kunnen worden.

Hierbij hanteert Prorail wederom gestuurde prognoses met als schamel excuus dat de (goederen)vervoersprognose voor dit specifieke baanvak niet tijdig beschikbaar is. Ook hier weer wederom een volstrekt onaanvaardbaar gebruik van hun positie.

De geplande wijziging van de spoorweg is reeds jaren bekend, Prorail heeft uiteraard alle tijd gehad om deze essentiële gegevens te reproduceren. Het kan niet zo zijn dat het beperken van een groot ingrijpend nadelig effect van de spoorbaan op het woon- en leefgenot voor omwonenden, ondergeschikt wordt gemaakt aan de manipulaties van Prorail.

De zorgvuldigheid vereist dat er wordt gesaneerd op basis van reeel te verwachten groeicijfers en niet op een aanname dat men wel onder een limiet zal blijven

Het is in dit opzicht tekenend dat Prorail zichzelf tegenspreekt aangezien men de cijfers van 2006 wel met liefst 7% groei ophooft naar 2007 terwijl de groei daarna ineens zou terugvallen naar 1,9% per jaar!!!

Groeicijfers van 7% of meer per jaar zijn inderdaad groeicijfers waar wij ook voor de toekomst rekening mee moeten houden. NIET met een magere groei van 1,9 % per jaar die tot stand is gekomen op basis van een geluidslimiet

Pas bij een echte prognose wordt duidelijk of men onder het toekomstige geluids productieplafond blijft of niet. Is dit niet het geval dan zullen de gevelbelastingen hoger zijn dan nu wordt voorgesteld en zullen meer geluidswerende maatregelen (schermen van 2 meter ipv 1 meter aan de zuidzijde) noodzakelijk zijn dan nu gepland.

Het kan niet zo zijn dat op basis van een doelredenering van Prorail omwonenden broodnodige saneringsmaatregelen, uit te voeren door Rijkswaterstaat/Prorail, worden onthouden.

Voor wat betreft het ontbreken van de relatie tussen een algemene en een individuele vervoersontwikkeling het volgende.

Uiteraard is er wel degelijk een verband tussen beide ontwikkelingen: individuele ontwikkelingen kunnen voor een deel geëxtrapoleerd worden uit algemene ontwikkelingen. Het gegeven dat individuele baanvakken hier wellicht iets van afwijken doet hier niets aan af.

Er is geen enkele reden om aan te nemen dat spoor 740 nu net de uitzondering zou zijn op het landelijke beeld betreffende de geplande groei van het goederen vervoer per spoor.

De nationale groeiambities voor het goederenvervoer zijn overigens reeds volledig zichtbaar en voelbaar op spoor 740 (zie onder punt 3) en zullen ongetwijfeld nog verder zichtbaar en voelbaar worden zoals geschetst in het BRG rapport.

Bovendien is bovenstaande discussie niet relevant aangezien de reële prognoses voor het baanvak 740 door Prorail niet worden afgegeven maar slechts prognoses die exact passen binnen de in de nabije toekomst te stellen limiet.

De genoemde verwachting dat de geluidbelastingen op de woningen ten gevolge van het treinverkeer op dit baanvak niet hoger worden dan de vast te stellen hogere waarden, wordt derhalve op geen enkele wijze gedragen door feitelijke gegevens noch reële prognoses. Voor de omwonenden betreft dit zonder meer een onacceptabel en onaanvaardbaar uitgangspunt en risico.

De Algemene Wet Bestuursrecht kent het beginsel van de zorgvuldige voorbereiding. Hieronder valt onder meer te verstaan dat een bestuursorgaan zich actief opstelt

voor wat betreft het vergaren van de juiste informatie. Gelet op het volledig ontbreken van toetsbare gegevens achten wij de groeiprognoses van Prorail onbetrouwbaar.

Daarnaast heeft op grond van artikel 2:4 lid 1 Awb te gelden dat een bestuursorgaan bij de voorbereiding van zijn besluit een open en onbevooroordeelde houding dient aan te nemen en zijn taak dient te vervullen zonder vooringenomenheid.

Het verbod van willekeur ex artikel 3:4 lid 1 Awb gebiedt een bestuursorgaan de belangen op een juiste wijze af te wegen en te komen tot een weloverwogen besluit.

Wij menen niet te kunnen inzien op welke wijze in dit kader hieraan kan worden voldaan nu vaststaat dat de belangen van Rijkswaterstaat/Prorail bij deze saneringsverplichting zwaarder lijken te wegen dan de belangen van de omwonenden op het ongestoorde woon- en leefgenot.

Bovendien kan een besluit niet weloverwogen hebben plaatsgevonden aangezien het is gebaseerd op incorrecte gegevens.

Kernpunt van de inspraak(nr. 3)

Insprekers zijn van mening dat de berekening dat er in 2026 nauwelijks meer goederentreinen rijden dan tegenwoordig niet juist is.

Voor 2026 worden er overdag 21,85 goederenbakken per uur geprognosticeerd wat volgens insprekers overeen komt met 6-7 goederentreinen in de periode van 07.00 uur tot 19.00 uur (een goederentrein telt volgens insprekers al gauw 40 bakken).

Inschatting van insprekers is echter dat er tegenwoordig al 6 goederentreinen per dag langs komen in genoemde periode (07.00 – 19.00 uur).

Het op de informatieavond van 16 april jl. genoemde worst case scenario (voor de toekomst) is volgens insprekers op dit moment al werkelijkheid.

Nota van antwoord(nr. 3)

Uit de ProRail-treintellingen blijkt inderdaad dat, zoals de inspreker aangeeft, er in 2006, 2007 en 2008 gemiddeld ongeveer 6 á 7 goederentreinen per dag in de dagperiode reden. Rijkswaterstaat merkt op dat dit een gemiddeld aantal is. Per dag kunnen de aantallen passages hiervan afwijken. Daarbij merken we op dat het jaargemiddelde bepalend is voor de geluidtoets.

ProRail geeft aan dat in 2006 de treinlengte overdag gemiddeld 26 bakken was. Dit blijkt uit de trein- en baktellingen van 2006.

Beroepschrift(nr. 3)

De eerste paragraaf onder kernpunt van de inspraak: “Insprekers zijn van mening dat de berekening dat er in 2026 nauwelijks meer goederentreinen rijden dan tegenwoordig niet juist is”, is geen correcte weergave van wat wij bedoelen. In deze paragraaf gaan wij hier verder op in

Prorail bevestigt onze tellingen, namelijk dat er gemiddeld 6 a 7 goederentreinen per dag rijden van 0700 to 1900 uur in 2006, 2007 en 2008.

In de nota van antwoord wordt vermeld dat de goederentreinen in 2006 gemiddeld uit 26 bakken bestonden. In het akoestisch onderzoek wordt in het jaar 2006 een aantal gemeld van 14,46 goederenbakken per uur. Vervolgens worden deze door Prorail opgehoogd met de genoemde 7 % naar 15,48 bakken per uur voor het peiljaar 2007. Vervolgens wordt dit cijfer opgehoogd met een theoretische 41,2% voor het jaar 2026(vergelijkbaar met emissie 2007+1,5dB)

Onze huidige tellingen laten zien dat de goederentreinen overdag thans bestaan uit gemiddeld ongeveer 33 bakken. Uitgaande van 6-7 treinen overdag(0700-1900 uur) betekent dit ongeveer 18 bakken per uur. Dit betekent opnieuw een groei per jaar van 8 % voor 2007-2008 en 2008-2009.

Hiermee wordt allereerst zichtbaar dat de geschetste groei van het railgoederen vervoer ook op baanvak 740 al in volle gang is. In 3 jaar tijd een groei van 23 % en 16% groei gerekend vanaf het peiljaar 2007.

Ten tweede wordt hiermee duidelijk dat de theoretisch berekende groei van het railgoederenvervoer van 41,2% tussen 2007(15,48 bakken per uur) en 2026(21,85 bakken per uur) nu dus al voor een flink deel(18 bakken per uur) gerealiseerd is en dat Prorail achter haar eigen feiten aanloopt. Er blijven nog 3,85 bakken per uur groei te gaan tot het jaar 2026(sic)!!!. Dit is een irreele situatie.

Ten derde wordt hiermee zo aangetoond dat de gebruikte geluidslimiet geen goede maatstaf KAN zijn.

Prorail hanteert een doelredenering door de te stellen geluidslimiet als prognose te benoemen.

Uiteraard mogen de omwonenden erop vertrouwen dat bestuursorganen hun wettelijke toebedeelde taken naar behoren en transparant uitvoeren op basis van een consistent beleid met inachtneming van het gelijkheidsbeginsel ex artikel 1 van de Grondwet. Een saneringssituatie dient te leiden tot adequate saneringsmaatregelen, ongeacht waar en door welke partij.

Bewoners van de saneringswoningen mogen van Prorail de inspanning verwachten dat men nu eens een keer met echte prognoses komt op basis waarvan betrouwbaardere gevelbelastingen voor de toekomst(2026) kunnen worden bepaald zodat adequate geluidswerende maatregelen kunnen worden genomen

Wellicht ten overvloede vestigen wij er de aandacht op dat het hanteren van niet onderbouwde prognoses in strijd is met onder meer het zorgvuldigheidsbeginsel zoals opgenomen in artikel 3:2 Awb. Bovendien wordt er tevens in strijd met het motiveringsbeginsel ex artikel 3:46 Awb gehandeld aangezien de gehanteerde schattingen geen noch een geloofwaardige onderbouwing kennen.

Zienswijze II

Hogere waarden

Er worden aanzienlijke aantallen hogere waarden berekend, ook nadat de schermen zijn geplaatst.

Bij de saneringswoningen gaat het om 8 hogere waarden op 1,5 M en 23 hogere waarden op 4,5 M. In totaal (inclusief de andere woningen) worden er 9 hogere waarden op 1,5 M en 36 hogere waarden op 4,5 M vastgesteld.

Wij achten deze aantallen te groot.

Wij begrijpen dat met de saneringswoningen ook de andere woningen automatisch mee worden gesaneerd.

Gezien het vermelde sub 1. is de berekening van de hogere waarden echter niet betrouwbaar en kan het geen goede basis vormen voor de sanering van de raillijst – en overige woningen

Een juiste sanering houdt in dat er bij de maximaal toegestane geluidsemissie (waarvan de waarde nog correct moet worden vastgesteld) helemaal geen hogere waardes dan 55 dB meer voorkomen.

Kernpunt van de inspraak(nr. 4)

Insprekers achten de aantallen hogere waarden (ook nadat schermen zijn geplaatst) te groot.

Bij de saneringswoningen gaat het om 8 hogere waarden op 1,5 M en 23 hogere waarden op 4,5 M. In totaal (inclusief niet-saneringswoningen) worden er 9 hogere waarden op 1,5 M en 36 hogere waarden op 4,5 M vastgesteld.

Nota van antwoord(nr.4)

Een saneringswoning is een woning die vóór 1 januari 2007 als zodanig is gemeld bij de minister van VROM op basis van een minimale geluidbelasting op de gevel ten gevolge van railverkeer van 66 dB(A) in 1987.

Indien na het treffen van maatregelen de geluidbelasting op een saneringswoning lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt een hogere waarde vastgesteld van 55 dB.

Voor de saneringswoningen zullen 29 hogere waarden vastgesteld worden op 1,5 m hoogte, 27 hogere waarden op 4,5 m hoogte en 9 hogere waarden op 7,5 m hoogte. E.e.a. correspondeert met 2 saneringswoningen van 1 bouwlaag, 18 saneringswoningen van 2 bouwlagen en 9 saneringswoningen van 3 bouwlagen.

Er worden geen hogere waarden vastgesteld voor overige woningen. De voorgestelde geluidmaatregelen leveren een aanzienlijke reductie op ten opzichte van de huidige situatie. Een variant waarbij op alle saneringswoningen de geluidbelasting teruggebracht wordt tot 55 dB of lager is niet doelmatig.

Beroepschrift(nr.4)

Onze reactie beperkt zich tot de 29 saneringswoningen. Het gaat daarbij om de volgende gevelbelastingen na plaatsing van de schermen

Op 1,5 M: 8 van 29 woningen houden een hogere belasting dan 55 dB.

Op 4,5 M :23 van 27 woningen houden een hogere belasting dan 55 dB, waarvan 15 woningen zelfs 58 dB of hoger en notabene 7 woningen 60 dB of hoger

Meer dan de helft van alle saneringswoningen behoudt op 4,5 M derhalve een dubbele geluidsbelasting (3dB=verdubbeling) of nog meer dan is toegestaan. Aan de zuidzijde op 4,5 M is dit zelfs 80% van de saneringswoningen. Let wel, dit is na plaatsing van de schermen.

Een dergelijke sanering voldoet niet aan het wettelijk kader in deze maar is ook volstrekt onaanvaardbaar.

Hierbij komt dat de uitgangspunten voor deze gekozen saneringsvariant ook nog eens gebaseerd zijn op incorrecte en te lage geluidsbelastingdata gelet op de door Prorail afgegeven incorrecte en ongefundeerde vervoersprognoses

Kernpunt van de inspraak(nr. 5)

Volgens insprekers is de berekening van de hogere waarden niet betrouwbaar (zie kernpunt1) en kan daarmee geen goede basis vormen voor de sanering van de raillijst – en overige woningen

Nota van antwoord(nr.5)

Zie deelreactie 1 en 2.

Beroepschrift(nr.5)

Gelet op de foutieve berekeningswijze van de hogere waarden vanwege de hieraan ten grondslag gelegen incorrecte en ongefundeerde railvervoergegevens, kan het omstreden besluit op deze wijze niet in stand blijven. Zie hiervoor onze deelberoepen 1,2 en 3

Kernpunt van de inspraak(nr. 6)

Insprekers zijn van mening dat een juiste sanering inhoudt, dat er bij de maximaal toegestane geluidsemissie (waarvan de waarde nog correct moet worden vastgesteld) helemaal geen hogere waarden dan 55 dB meer voorkomen

Insprekers vragen of er een oplossing mogelijk is waarin dit het geval is.

Nota van antwoord(nr.6)

Een saneringswoning is een woning die vóór 1 januari 2007 als zodanig is gemeld bij de minister van VROM op basis van een minimale geluidbelasting op de gevel ten gevolge van railverkeer van 66 dB(A) in 1987.

Voor zover er geen sprake is van een overschrijding van de maximaal toelaatbare geluidbelasting die in het uiterste geval kan worden toegestaan, zal er altijd een doelmatigheidsafweging (kosten versus effect) plaatsvinden om te komen tot de keuze voor maatregelen.

Ook bij dit project is deze doelmatigheidsafweging gehanteerd. Een variant waarbij op alle saneringswoningen de geluidbelasting teruggebracht wordt tot 55 dB of lager bleek niet doelmatig. De gevraagde oplossing is gelet op de toepassing van het schermcriterium voor spoorlijnen niet mogelijk. De voorgestelde geluidmaatregelen leveren een aanzienlijke reductie op ten opzichte van de huidige situatie.

Beroepschrift(nr.6)

De doelmatigheid van schermen wordt bepaald door het aantal woningen en de hoogte van de geluidsbelasting op de betreffende gevels.

Hierbij is uiteraard essentieel dat de berekende geluidsbelasting onomstreden en volstrekt correct is aangezien dit de basis vormt voor de beoordeling van niet alleen de saneringsmaatregel maar tevens de doelmatigheidsafweging.

Gezien de onbetrouwbare vervoersprognose kan vastgesteld worden dat derhalve tevens de berekende geluidsbelasting op de gevels in de toekomst als niet betrouwbaar is te kwalificeren.

Totdat deze omissie is hersteld en er sprake is van correcte uitgangspunten voor de beoordeling van de geluidsbelasting, kan er geen sprake zijn van een zorgvuldige besluitvorming omtrent de te treffen geluidwerende maatregelen, laat staan van een doelmatigheidsafweging.