

Inspraakpunt
Ontwerp-Tracebesluit omlegging Zuid-Willemsvaart 2009
Postbus 30316
2500GH Den Haag

Rosmalen, 6 mei 2009

Mijne Heren,

Namens het Spoor Comite Rosmalen brengen wij volgende onder uw aandacht.

Wij hebben met waardering kennis genomen van het nieuwe Ontwerp Tracebesluit Zuid-Willemsvaart en het daarbij behorende nieuwe akoestisch onderzoek.

Het geeft zicht op een noodzakelijke verbetering van de situatie met betrekking tot het spoor in de wijk Molenhoek.

Wel blijven er nog een aantal zaken waarvoor wij uw aandacht vragen en waarover wij gaarne met u in overleg willen gaan.

1.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 goederen bakken 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 5- 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.

2.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.

3.Kwaliteit van het geluidsonderzoek

Ook de gemeente Den Bosch heeft een geluidssanerings taak en wel voor andere woningen. Om een goede leidraad te hebben voor te nemen gevelmaatregelen heeft men DbVision gevraagd een akoestische onderzoek uit te voeren voor de woningen op haar saneringslijst. Volledigheidshalve staan hier ook de raillijst woningen op.

In dit onderzoek zijn de geluidsbelastingen aan de gevels op 4,5 M vastgesteld op basis van de maximaal te verwachten GPP en wel op basis van 2006 + 1,5 dB. Wij hebben deze gegevens doorgerekend en komen tot het volgende resultaat voor de raillijst(zonder schermmaatregelen):

Onderzoeksbureau	basis	Gemidd. belasting 4,5 M
Grontmij tbv OTB	Schatting 2007+ 1,5 dB	65,74 dB
DbVision tbv gemeente	2006 + 1,5 dB	67,56 dB

Uitgaande van 2006 + 1,5 dB komt DbVision tot hogere belastingen in vergelijking met Grontmij dat zich baseert op 2007(schatting) + 1,5 dB. Het verschil is gemiddeld 1,81 dB

Gezien het grote belang is het zinvol dit verschil te verklaren en de uitkomst mee te nemen in de uiteindelijke prognose.

4.De schermen

Gezien de groeiambities van de vervoerders op het spoor is het noodzakelijk tot afdoende geluidswerende maatregelen te komen zodat de Molenhoek verlost wordt van geluidslawaai door het spoor.

Hoewel de handhaving van de GGP nog niet geheel duidelijk is, is de kans groot dat deze norm in de wijk Molenhoek ruimschoots overschreden gaat worden en er dus straks weer aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Het is aan te bevelen hierop te anticiperen door de schermen nu al uit breiden in de hoogte aan de zuidkant en in lengte richting Molenstraat.

Dit zou in een gecoördineerde actie van Rijkswaterstaat en Prorail in een keer kunnen worden opgelost. In dit verband is er bij ons behoefte aan informatie over de werking van het Schermencriterium van Prorail.

5.Bouwwerkzaamheden

Al jaren worden de bewoners van de Molenhoek geplaagd door zware heiwerkzaamheden, eerst t.b.v. de A59 en daarna t.b.v. de A2. Door de uitvoering van het OTB ontstaat opnieuw een bouwfase met zeer veel hinder.

Om de verhoging van de spoorbaan te kunnen realiseren is de aanleg van een hulpbaan nodig. Die hulpbaan maakt het noodzakelijk een belangrijk deel van de bomen van het ter plaatse aanwezige park te kappen. Die bomen zijn plm. 35 jaar geleden geplant Het is duidelijk dat het verlies van die bomen een ernstige zaak is.

6.Conclusie,vragen en opmerkingen

Het spoor vormt al jaren een te zware belasting voor de bewoners van de wijk Molenhoek. Dit zal voor u een extra reden zijn om een oplossing te willen nastreven die de wijk in de toekomst vrijwaart van overmatig geluidslawaai door het spoor.

6.1 Wij verzoeken wij U de gehanteerde prognoses nog eens tegen het licht te houden, rekening houdend met de hierboven beschreven aandachtspunten (actuele

data van 2007 gebruiken als basis voor GPP en echte voorspellingen maken van het railverkeer, rekening houdend met de landelijke groeiambities)

6.2 Gaarne vernemen wij van u wat het resultaat is van het naast elkaar leggen van de onderzoeken van Grontmij en DbVision.

6.3 Hoe is het verschil te verklaren tussen de groei op spoor 740 en de nationaal verwachte groeicijfers

6.4 Wij ontvangen ook gaarne informatie over de werking van het schermen criterium van Prorail

6.5 Wij verzoeken u ook te bezien of een oplossing mogelijk is waarbij in het geheel geen hogere waardes meer hoeven te worden aangevraagd, aangezien dit toch het wezen is van een echte sanering.

6.6 Kunt U aangeven, wat het geluidseffect is bij ongelijke schermen voor de bewoners aan de zuidzijde van het spoor

6.7 Gaarne willen wij ook informatie wat het geluidseffect zal zijn bij de "uitgang" van de schermen aan de oostzijde richting Molenstraat. Als alternatief geven wij u (RWS cq Prorail) ter overweging om de schermen aan beide zijden even hoog te maken en door te trekken tot aan de Molenstraat met het oog op in de toekomst te verwachten geluidsemissies. Het plaatsen van raildempers zou ook een bijdrage kunnen leveren.

6.8 Gaarne willen wij afspreken dat bij de bouwwerkzaamheden de nodige palen niet geheel worden maar geschroefd(of gelijkwaardig) worden.

6.9 Ook willen wij gaarne de strook van het park, waarvan de bomen worden gekapt, goed vastgelegd zien en met u een afspraak maken over de herplanting en de grootte van de her te planten bomen.

6.10 Wilt u tenslotte uw plan zodanig ontwikkelen dat het grootste deel van het park buiten de bouwwerkzaamheden zal blijven en dat het voetbalveld gespaard blijft

Het Spoor Comite Rosmalen

Drs. AFC Kuiper
JTM van der Mars
Mr. MBJM de Ruyter
Mr. MJ Schapendonk
Ing. EC Yntema