Werkgroep Spooremplacement Nijmegen
[redacted]

Aan: de Raadsleden van de Gemeente Nijmegen

Postbus: 9105 6500HG Nijmegen

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Nijmegen

Nijmegen, 7 augustus 2021

Kenmerk: Platformparticipatie

Betreft: Zienswijze op Uitbreiding Spooremplacement Nijmegen

Geachte heer / mevrouw,

Deze zienswijze sturen wij u naar aanleiding van het door Pro Rail onlangs gepubliceerde Ontwerp Tracé Besluit (OTB) en de Milieu Effect Rapportage (MER) . De door Pro Rail voorgestelde herinrichting van het spooremplacement roept bij de bewoners een aantal vragen en zorgen op. 93 buurtbewoners zijn het niet eens met de plannen zoals beschreven in het OTB en willen graag de volgende punten bij u onder de aandacht brengen.

Daarnaast hebben wij ernstige bezwaren tegen de handelswijze van de gemeente Nijmegen. De gemeente is zich op geen enkele manier bewust van de impact die dit project heeft op de buurt en de buurtbewoners. Pas na het onder de aandacht brengen van de plannen omtrent het nieuw in te richten spooremplacement, in de gemeenteraad d.d. 16 juni door leden van de werkgroep, heeft de gemeente per 6/7 een 'omgevingsmanager' aangesteld. En gezien het feit dat de gemeente Nijmegen ook belanghebbende is bij het ODRN hebben wij weinig fiducie in een onafhankelijk rapportage betreffende de te verstrekken omgevingsvergunning-milieu. Wij stellen de gemeente Nijmegen als mogelijke vergunningverlener dan ook volledig aansprakelijk voor zowel de schade die kan ontstaan aan de gezondheid van omwonenden, de schade in materiele zin aan woningen en de leefbaarheid in de wijk in algemene zin. Iedere gemeente heeft de taak de bewoners te beschermen tegen zaken die afbreuk doen aan de leefbaarheid in een wijk. Dit gebeurt op geen enkele wijze. Hier is sprake van nalatig bestuur.

Al bestaande hinder

- Er bestaat ook nu al hinder van treinverkeer en werkzaamheden van ProRail in de nachten; vooral bij woningen en appartementen die direct aan het talud grenzen en dan m.n. die woningen die vlak bij het opstelterrein liggen.
- In het bijzonder doorgaande goederentreinen leveren vooral 's nachts hinder op in de vorm van lawaai en trillingen, en soms zelfs druk op de oren.
- Werkzaamheden aan het spoor, zoals nu met de aanpassingen van de lijn naar Venlo, geven met name 's nachts overlast van geluid, licht en trillingen.

Bestaande hinder zal toenemen door meer treinen en door uitbreiding van werkzaamheden -'s nachts op het opstelterrein (cumulatie).

- Er komt een verdere uitbreiding van het aantal opstelplekken.
- Volledige schoonmaak gaat plaatsvinden *in de nacht*; er gaat dus *'s nachts* een grote bedrijvigheid op het opstelterrein komen met bijbehorende geluids- en stankoverlast.
- 's Nachts (vanaf 01.00 uur) worden de treinen naar de opstelplaatsen gerangeerd en 's ochtends (vanaf 05.00 uur) gaan de treinen van hieraf naar het station.
- Treinen moeten worden geïnspecteerd en waar nodig hersteld worden.
- Treinstellen moeten worden af- en aangekoppeld.
- Kortom: er zijn dan 's nachts veel partijen aan het werk in een dicht bewoond gebied. Werk overdag wordt door bewoners geheel anders ervaren dan werk in de nacht ook al ligt de geluidsoverlast onder de wettelijke norm.

- Deze overlast wordt veroorzaakt door:
    - Geluid, trillingen, en licht
    - Rangeren van treinen van en naar de opstellocatie op het spooremplacement
    - Af- en aanrijden van personeel; praten; roepen; parkeren
    - 's nachts vindt bij treinen de volledige schoonmaak en reparaties plaats

- Het gebied vormt een grote klankkast, het geluid galmt en draagt ver, en weerkaatst tegen de flatgebouwen. Hierdoor is er ook hinder bij woningen die niet direct aan het spoortalud grenzen.
- Sommige plekken worden hoger belast dan andere:
  Aan het begin van de straat liggen de woningen hoger en dichter bij het emplacement dan aan het einde van de straat; ook de appartementen vangen veel geluid op.

- Er zal een toename zijn van fijnstof en lichtvervuiling. Dit terwijl de Graafseweg juist wordt versmald om autoverkeer uit de stad te weren: minder lawaai en fijnstof voor omwonenden dus. Het één staat haaks op het andere. Auto's eruit, treinstellen erin?

- Bij het meten/beoordelen van de milieufactor 'geluid' dient niet alleen het emplacement / opstelterrein betrokken te worden, maar het geluid van *alle aanwezige bronnen samen* ==> gecumuleerd geluid.
- Ook dient te worden opgenomen in de gehanteerde 55 decibel norm:
    - het bestaande doorgaande (goederen)treinverkeer;
    - alle wegverkeer op de Graafseweg en het spoorviaduct,
    - ÉN: de mogelijke komst van een fietspad/groenstrook (brommers…/ uitgaanspubliek, met bijbehorende vervuiling/zwerfafval/openbare toegang,) dat wil zeggen, als er gekozen gaat worden voor de variant langs het spoor/over het talud en niet via de Koninginnenlaan.
- Als er ook nog een groenstrook komt, komen er dan maatregelen tegen geluid en rechtstreekse inkijk in tuinen grenzend aan het talud?
- Alleen rekening houden met wettelijke milieunormen (MER) betekent nog niet dat optimaal rekening gehouden wordt met de gezondheidsaspecten. Voor een aantal factoren geldt dat ook beneden de wettelijke grenswaarden gezondheidseffecten kunnen optreden bij omwonenden. Zo kan bij een geluidsbelasting onder de norm toch ernstige hinder en slaapverstoring optreden. Lichamelijke en psychische problemen kunnen hierdoor ontstaan. Voor kinderen uit de wijk kan dit leiden tot mindere schoolprestaties.
- Extra zorgvuldig moet worden gekeken naar hinder bij woningen en appartementen die dicht bij het spooremplacement staan en het gedeelte Graafseweg 126-128 waar zich een bedrijf bevindt: een B&B. Nachtelijk vrachtverkeer daarlangs geeft ook nu al hinder.

Overige vragen die zowel OTB als MER oproepen:

- Komen er maatregelen voor de woningen die het meeste hinder ondervinden?
- Wordt zo nodig voorzien in extra isolatie van gevels en/of ramen?
- Kunnen schermen de geluidsbelasting van doorgaand treinverkeer verminderen?
- Kunnen schermen de geluidsbelasting door nachtelijk werkverkeer verminderen?
- Welke maatregelen kunnen worden genomen tegen hinder van licht?

Tot slot willen wij u wijzen op een alternatieve locatie:

- Het beste zou een locatie buiten het centrum en dichtbebouwd gebied zijn. In Elst staat een uitgebreid rangeerterrein ter beschikking. De plannen van Pro Rail met het emplacement horen **niet** in een woonwijk thuis.

Hoogachtend,

Fred van Mameren Iov: Werkgroep Spooremplacement Nijmegen.