

Hans Weijs Autoservice B.V.
Rijksweg Noord 103
6661 KD Elst

AAN:
Politieke partijen
gemeente Overbetuwe

Elst, 7 februari 2019

Onderwerp: bezwaar ontwerpbestemmingsplan Elst, Spoorkruising Rijksweg-Noord

Referte:

1. Ontwerpbestemmingsplan Elst, spoorkruising Rijksweg-Noord
2. Mijn bezwaar d.d. 26 oktober 2018

Geachte heer/mevrouw,

Zoals mogelijk bij u bekend heb ik met mijn brief van 26 oktober 2018 formeel bezwaar aangetekend bij de gemeente Overbetuwe, Prorail en het Ministerie van I&W tegen het project Spoorwegkruising Rijksweg Noord, met de huidige geplande voorzieningen tegen geluid en trillingen (zie bijlage 2).

Ik heb de afgelopen 10 jaar meermaals bij de gemeente aangegeven sterke overlast te hebben van geluid en trillingen van het spoor, net zoals al mijn burens, echter zonder resultaat. Middels brief van de gemeente Overbetuwe, nr 18ult06455 dd 25 juni 2018, heeft men de overlast wel erkend en zijn geluidsschermen voorgesteld. Maar realisatie daarvan lijkt op redelijke termijn niet mogelijk. En nu zal door de ambities van Prorail, de NS en de gemeente een nieuwe situatie ontstaan die de overlast van geluid en trillingen alleen maar zal doen toenemen. Ik neem u even mee in een aantal aangekondigde ontwikkelingen:

Persbericht Prorail 26 november 2018:

<https://www.nu.nl/binnenland/5594006/prorail-en-ns-willen-elke-75-minuten-trein-laten-rijden.html>

De reizigersaantallen nemen de komende tien jaar met 40 procent toe. Om die groei op te vangen werkt ProRail aan het spoor, aan de stations en aan een verbeterde dienstregeling.

In een gezamenlijke toekomstverkenning hebben Prorail, NS en andere betrokkenen vastgesteld dat treinen met enkele slimme aanpassingen op het zogenoemde hoogfrequente netwerk (PHS) **elke 7,5 minuten** kunnen rijden.

Bericht Stas I&W in haar kamerbrief Over toekomstbeeld openbaar vervoer van 6-2-2019.

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/documenten/kamerstukken/2019/02/06/toekomstbeeld-openbaar-vervoer>

Het **aantal treinreizigers** ligt tegen 2030 naar verwachting **zo'n 30 tot 40 procent hoger** dan nu.

In de bijlage 1 treft u nog meer informatie aan over ontwikkelingen op het spoor inzake de regio Arnhem/Nijmegen.

Bovenstaande zijn recente nieuwe inzichten van Prorail en het Ministerie. In de in 2018 gehouden geluids- en trillingenonderzoek was deze informatie nog niet bekend en kon dus ook niet als uitgangspunt worden meegenomen in de berekeningen, uitgevoerd door respectievelijk dBvision en Witteveen&Bos (zie rapport bijlage 10 en 11).

Er zijn verschillende softwarepakketten om railgeluidsoverlast te meten zoals WinHavik, Geomilieu, Soundbase (in beheer bij Prorail, *'de slager die zijn eigen....'*), e.d. Bekend is dat de uitkomsten van deze software beïnvloed kan worden door de input en het 'draaien aan de juiste knoppen'. Daarnaast is, doordat de gegevens die bij de geluidsmetingen zijn gebruikt zijn aangeleverd door Prorail eind 2017/begin 2018, het zeer twijfelachtig of de hierboven geschetste nieuwe visies van Prorail en Ministerie met meer

treinen, sterk verhoogd aantal treinreizigers en waarschijnlijk ook duidelijk verhoogd goederenvervoer zijn meegenomen in de berekeningen naar de toekomst toe.

Samen met mijn burens hadden wij graag een contra-geluidsonderzoek laten uitvoeren. Maar, buiten de hoge kosten die voor de gewone burger niet haalbaar zijn, ontbeert het ons ook aan de voor de berekeningen aangeleverde gegevens van Prorail voor nu, én gepland in 2030, zoals aantallen treinpassages, aslasten treinpassages en snelheid treinpassages. Het is van belang dat deze gegevens openbaar worden!

(aandachtspunt 1)

In de bijeenkomst van 18 december 2018, georganiseerd voor bewoners aan met name de Rijksweg Noord, heeft de gemeente erkend dat het geluidsonderzoek uitgevoerd door dBvision niet juist is uitgevoerd (o.a. omdat het laten vervallen van de twee onbewaakte spoorwegovergangen [nabo] niet zijn meegenomen) en dat een nieuw onderzoek daarvoor dient plaats te vinden. Dit zou in het 1^e of 2^e kwartaal 2019 moeten worden uitgevoerd. Of dit reeds heeft plaatsgevonden is mij niet duidelijk, maar daar lijkt het niet op. Dit nieuwe onderzoek zou, aangepast aan de nieuwe eerdere beschreven visie van Prorail en Ministerie, eerst moeten worden uitgevoerd en openbaar gemaakt voordat de Raad een besluit neemt over dit project **(aandachtspunt 2)**.

De trillingsniveaus voldoen nu al niet aan de streefwaarden zoals vermeld in de SBR-Richtlijn en zal daarbij in de toekomst dus tot nog meer overlast leiden. Bij de bestaande woningen zijn daarvoor in dit ontwerpbestemmingsplan geen verbeteringen gepland die de overlast in voldoende mate wegnemen, zoals bijvoorbeeld trilling dempende ballastmatten of trilling dempende panelen in de grond.

Het project voldoet dan ook niet aan de SBR-richtlijn voor trillingen. Bovendien is niet voor de juiste en meest actuele onderzoeksmethode gekozen.

Ik stel de gemeente aansprakelijk voor alle (im)materiële schade die ik leid als dit project onverkort doorgang heeft.

Kortom, verzoek ik u (mede namens vele burens) het op 12 en 29 februari 2019 het daarheen te doen leiden dat:

1. het project Spoor kruising Rijksweg-Noord aan te houden, in ieder geval totdat:
 - a. het beloofde hernieuwde geluidsonderzoek heeft plaatsgevonden, en dan met andere software namelijk de Europese rekenmethode CNOSSOS en een ander bureau, dit om een onafhankelijke uitslag te bevorderen; Dit zou DGMR kunnen zijn die Geomilieu uitbreidt met de volledige CNOSSOS-methodiek voor wegverkeers-, railverkeers en industrielawaai (zie <https://dgm.nl/kennis/nieuws/onderzoek-rekenmodel-cnossos/>)
 - b. de in het geluidsonderzoek gebruikte gegevens van Prorail, zoals de aantallen treinpassages, aslasten treinpassages en snelheid treinpassages, voor heden én voor 2030 openbaar zijn en beschikbaar worden gesteld aan de klagers
2. Een nieuw onderzoek te laten doen naar trillingen op het spoor middels de door RIVM ondersteunde methodiek (zie o.a. <https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2016-0209.pdf>)

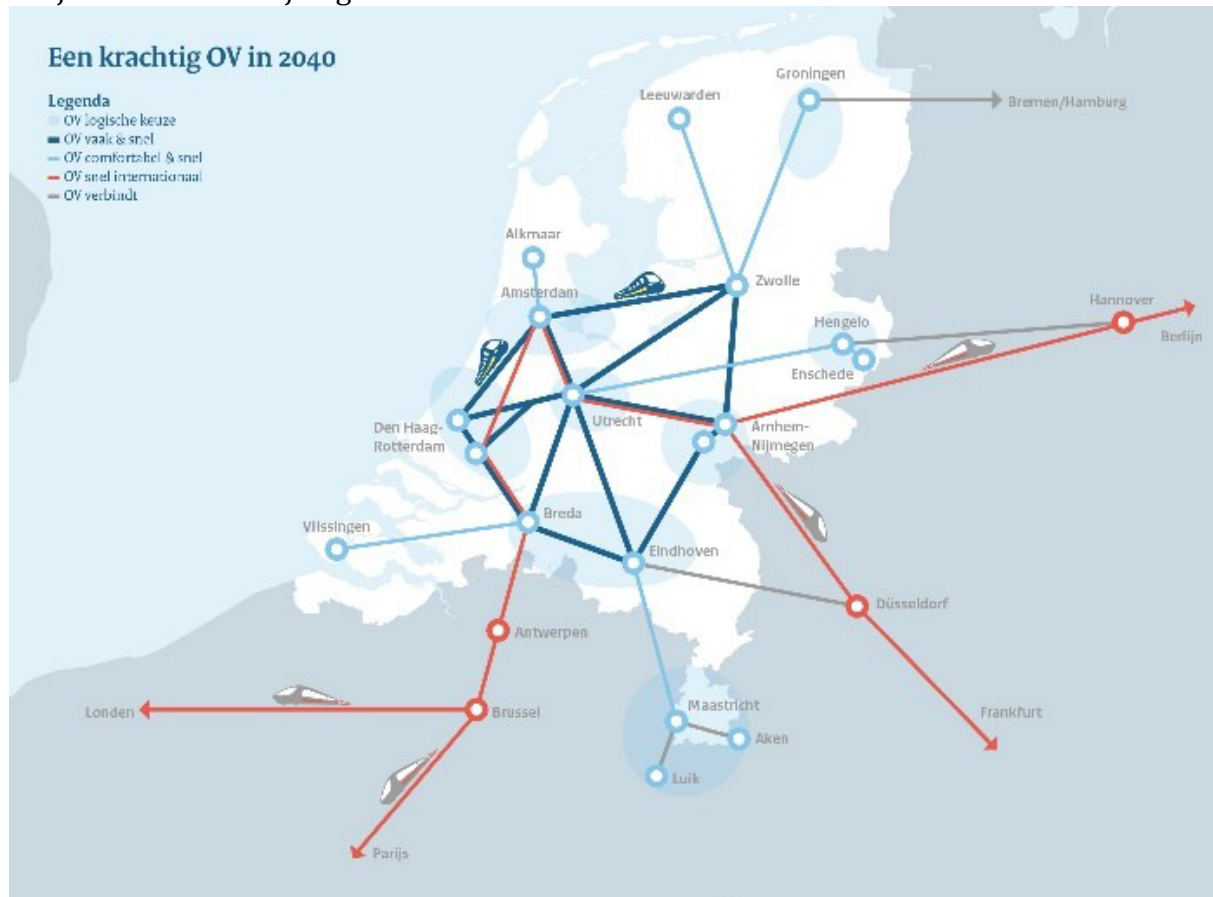
Ik hoop niet dat het aanvragen van een voorlopige voorziening bij de rechtbank om het project te stoppen nodig is. I

Ik reken op u!

Met vriendelijke groet,
Hans Weijs

Bijlage 1

Traject Arnhem – Nijmegen onderdeel van OV vaak en snel



aanzien van versnelling, versterking regionaal OV, internationaal en grensoverschrijdend vervoer.

Van en naar Arnhem / Nijmegen is in Markt slechts een kleine verkorting van reistijd te zien, terwijl in Aanbod wel een flinke verkorting te zien is (als gevolg van de hogere snelheid die op het tracé Utrecht – Arnhem gereden kan worden)

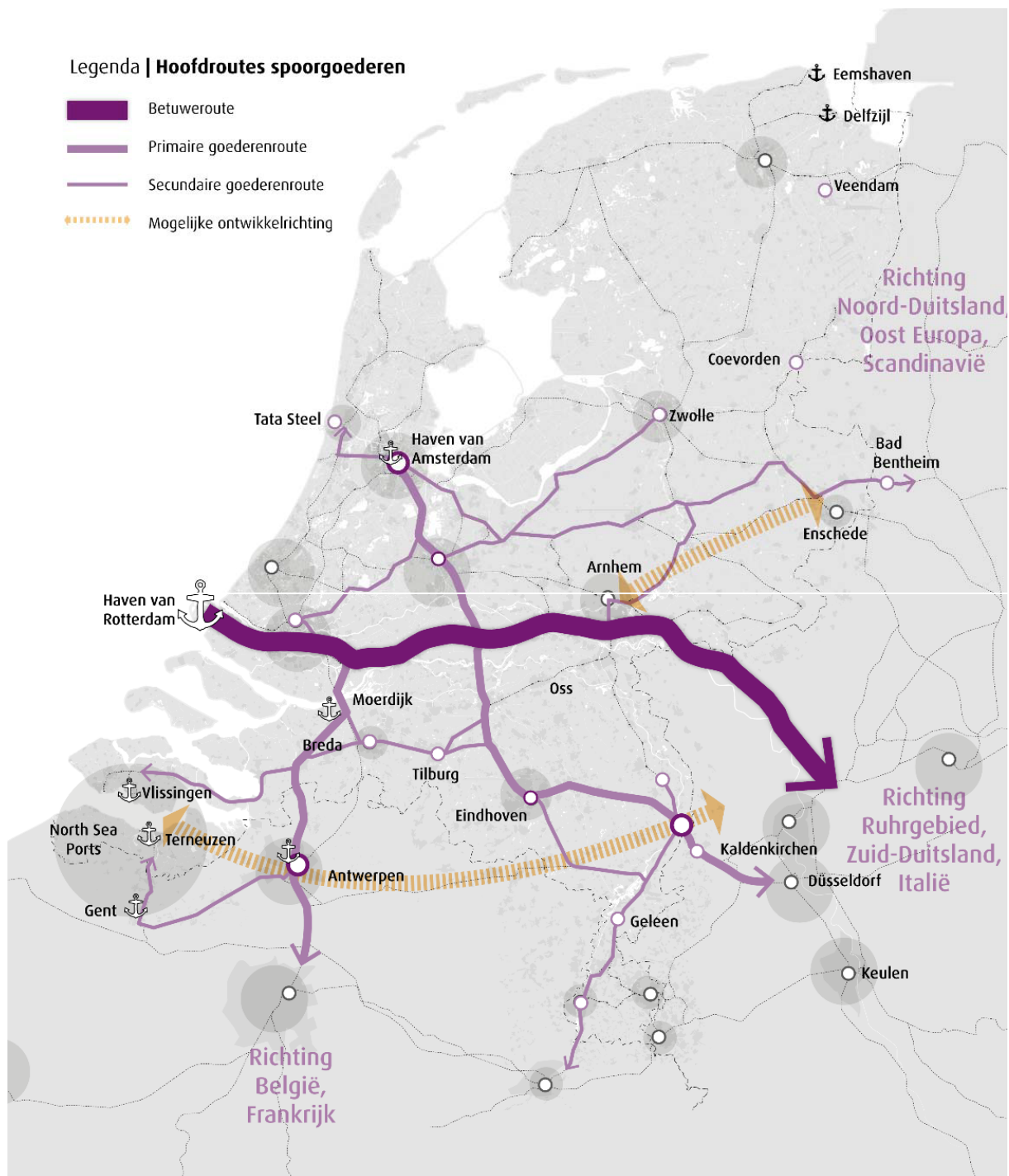
De NMCA voorziet met name op de corridor richting Arnhem-Nijmegen vervoersknelpunten.

Ook het vervoer van goederen over het spoor zal richting 2040 naar verwachting toenemen. Zeker als het door de Stas **beoogde tracé Enschede-Arnhem/Nijmegen** te realiseren! • Goederenroute Betuweroute – Bad Bentheim via Zutphen vereist bovendien investeringen om capaciteit rondom Arnhem (Oost) te vergroten (voor betere afwikkeling alle treinen).

In Arnhem/Nijmegen komen veel ontwikkelingen samen op het vlak van nationaal vervoer, regionaal vervoer, internationaal vervoer en spoorgoederenvervoer. Daarmee wordt Arnhem (Oost) een cruciaal knooppunt in het netwerk. Deze opgaven en de consequenties daarvan voor Arnhem moeten in samenhang worden beschouwd.

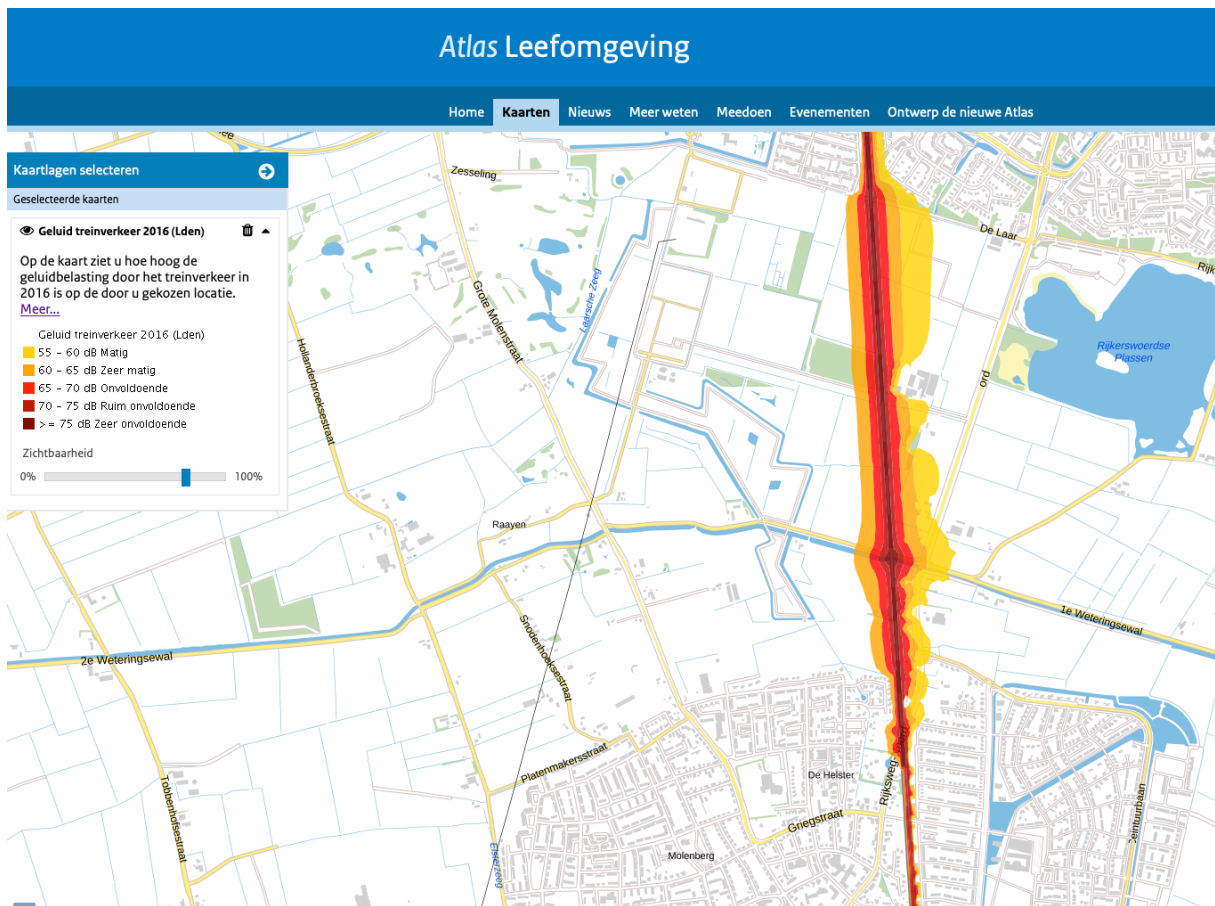
Gerichte investeringen in het regionaal OV om nog aantrekkelijker product te kunnen aanbieden voor de reiziger. Een aantal doorkoppelingen van regionale lijnen is kansrijk: Winterswijk – Zutphen – Apeldoorn, **Achterhoek – Heyendaal (universiteit Nijmegen)** en **Noord-Limburg (Venray) – Arnhem**. Introductie van sneltreinen op regionaal spoor heeft meerwaarde op de Maaslijn, in de Achterhoek en op het traject Zwolle-Twente.

De goederenroute Betuweroute – Bad Bentheim via Zutphen dient verschillende doelen. Het biedt een **snelle en efficiënte route voor spoorgoederen** en ontlast het drukke netwerk in de Randstad. In Oost-Nederland biedt het kansen voor een combinatie met een snelle verbinding Hengelo – Arnhem en om de capaciteit rondom Arnhem te vergroten. De effectiviteit, de wijze (elektrificatie) en het tempo van deze routing dient nader te worden onderzocht, mede in samenhang met keuzes over groei van personenvervoer in de Randstad en inpassing in relatie tot omgevingseffecten (geluid, trillingen en gevaarlijke stoffen).



Oost Nederland

In Oost-Nederland is doorkoppeling van een aantal regionale spoorverbindingen over de hoofdknopen heen kansrijk: Winterswijk – Zutphen – Apeldoorn, Achterhoek – Heyendaal (universiteit Nijmegen) en Noord-Limburg (Venray) – Arnhem. Datzelfde geldt voor de introductie van snelle treinen op een aantal regionale verbindingen: Nijmegen – Venray, in de Achterhoek en Zwolle – Twente. De effectiviteit en consequenties dienen nader te worden onderzocht, mede in relatie tot (de mogelijkheden van) versterking van het HOV-netwerk. Dat geldt in het bijzonder voor de 'draaischijf' Arnhem (Oost). Bij een frequentieverhoging op de corridor Amsterdam – Utrecht – Arnhem ontstaat ruimte voor productdifferentiatie. Nader onderzoek moet uitwijzen hoe een reistijdverkorting effectief tot stand kan worden gebracht op de corridor Utrecht – Arnhem in relatie tot internationale ambities op de verbinding Utrecht – Arnhem – Düsseldorf (Europees HSL-netwerk). Datzelfde geldt voor een goederenroutering van de Betuweroute naar Bad Bentheim in combinatie met een **snelle verbinding Arnhem – Hengelo**, die drukke delen in de Randstad ontlast. De effectiviteit, wijze en fasering van deze omvangrijke ingrepen vragen nader onderzoek. De doorontwikkeling van de knoop Zwolle moet in samenhang met het gehele spoornetwerk in Noord- en Oost-Nederland worden bekeken.



Trillingen

Wettelijke normen om trillingen bij nieuwbouw te reduceren zijn er niet. Staatssecretaris Stientje van Veldhoven heeft eerder dit jaar aangekondigd in 2019 met wetgeving te komen voor trillingen rond het spoor.

Bijlage 2

Hans Weijs Autoservice B.V.
Rijksweg Noord 103
6661 KD Elst

AAN:
Gemeente Overbetuwe
Dorpsstraat 67,
6661 EH Elst

Elst, 26 oktober 2018

Onderwerp: bezwaar ontwerpbestemmingsplan Elst, Spoorkruising Rijksweg-Noord

Referte:

1. Ontwerpbestemmingsplan Elst, spoorkruising Rijksweg-Noord

Geachte gemeente,

Bij deze maak ik formeel bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan Elst, spoorkruising Rijksweg-Noord.

Toelichting

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn een aantal hoofddoelen voor de middellange termijn

(2028) geformuleerd waaronder het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving.

De overheid stimuleert daarbij al jaren het gebruik van het openbaar vervoer zoals de trein. Prorail verwacht dan ook dat het aantal treinreizigers in 10 jaar met 45% zal stijgen. Door het laten vervallen van spoorwegovergangen in Elst zal ook de snelheid van de treinen kunnen toenemen.

In de SVIR is het spoor in Elst (spoorverbinding Arnhem - Nijmegen) aangeduid als onderdeel van het

bestaande landelijke hoofdspoorwegennet. Mede hierdoor wordt in de nabije toekomst (tot 2030) een sterke toename van het autoverkeer tussen Arnhem en Centrum Elst ontstaan, maar vooral wordt meer treinverkeer verwacht op de treinverbinding Arnhem-Nijmegen. Het wijzigen van de spoorkruising Rijksweg-Noord moet daar, naast de verhoging van de verkeersveiligheid op de weg, sterk ondersteunend voor zijn. Daarnaast is het de verwachting dat het aantal passages van goederentreinen de komende 10 jaar zal stijgen. Er is dus sprake van een nieuwe situatie, ook voor de bestaande woningen!

Geluid

Voor enkele woningen aan de oostzijde van het spoor (Rijksweg Noord 101-113, waaronder dus mijn woning) blijft de geluidsbelasting van de westgevel hoger dan 65 dB. Ik denk dat met de toename van het treinverkeer om diverse redenen de geluidsoverlast ook zal toenemen. In referte is aangegeven dat, binnen het kader van het MJPG, separaat maatregelen overwogen moeten worden maar dat deze maatregelen buiten dit project vallen. Dat is voor mij onacceptabel. Ik ben van mening dat, ook nu er sprake is van een voornemen tot een belangrijke gebiedswijziging, de geluidsoverlast bij mijn woning adequaat dient te worden verminderd.

W014_A Rijksweg Noord 103 bg
W014_B Rijksweg Noord 103 1e vd

59 Levendig VL	59 Levendig VL
61 Luid	VL 61 Luid VL

Trillingen

Relevante parameters voor het ontstaan van trillingen wijzigen ook met de realisatie van het project. Het gaat daarbij om o.a. aantallen treinpassages, aslasten treinpassages en snelheid treinpassages. Voor de toekomstige situatie mag worden verwacht dat er op basis van meer treinpassages, zowel passagierstreinen als goederentreinen, per uur een significante toename is van de trillingen die optreden.

De trillingsniveaus voldoen nu al niet aan de streefwaarden zoals vermeld in de SBR-Richtlijn en zal daarbij in de toekomst dus tot nog meer overlast leiden. Bij de bestaande woningen zijn daarvoor in dit ontwerpbestemmingsplan geen verbeteringen gepland die de overlast in voldoende mate wegnemen, zoals bijvoorbeeld trilling dempende ballastmatten of trilling dempende panelen in de grond.

Het project voldoet dan ook niet aan de SBR-richtlijn voor trillingen. Bovendien is niet voor de juiste en meest actuele onderzoeksmethode gekozen.

Ik heb reeds eerder bezwaar gemaakt tegen het niet aanwezig zijn van adequate voorzieningen tegen geluid en trillingen van het spoor in mijn achtertuin. De wijziging van de spoorkruising Rijksweg-Noord draagt bij aan een aanzienlijke verruiming van de mogelijkheden voor het treinverkeer, maar daarmee ook een sterke verhoging van mijn overlast. Het is toch te gek dat ik jaren geleden al vele containers heb moeten aanschaffen om de geluidsoverlast voor mijn woning/bedrijf enigszins te kunnen beperken (zie foto's). Er is daarmee sprake van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van o.a. deze spoorwijziging, en de daarbij behorende te beperkte voorzieningen om het geluid en de trillingen binnen de daarvoor geldende normen, nu en in de toekomst.

Ik ben het dan ook niet eens met de door u uitgevoerde berekeningen en daaruit getrokken conclusies. Ik ben van mening dat bij mijn woning/bedrijf minimaal daadwerkelijke geluidsmetingen dienen te worden uitgevoerd

Ik behoud mij het recht voor in een later stadium aanvullende argumenten voor mijn bezwaar aan te dragen.

Ik verzoek u mij een schriftelijke bevestiging te sturen van de goede ontvangst van dit bezwaar.

Met vriendelijke groeten,

H. Weijs sr