



Onderwerp:	Stiller spoor
Datum	17 juni 2010
Partij:	TON
Bijlage:	16
Ingekomen brief griffie:	17 juni 2010
Antwoord college:	29 juni 2010

Aan het college van burgemeester en wethouders van Helmond,

Hierbij een informele reactie onzerzijds over het onderwerp Stiller Spoor.

Dit omdat het onderwerp ons aanspreekt en wij graag een positieve bijdrage aan een goede oplossing willen leveren.

De presentatie over het onderwerp Stiller Spoor tijdens de commissievergadering RF van 15 juni 2010 heeft onze zorgen rondom dit onderwerp alleen maar vergroot.

Dit is niet iets wat wij jou persoonlijk aanrekenen, maar iets wat wij ons als Gemeente Helmond moeten aantrekken.

Temeer daar wij het idee hebben gekregen n.a.v. de presentatie dat er nogal wat inhoudelijke punten om welke reden dan ook openstaan en / of niet bekend zijn.

Denk hierbij aan het volgende:

1. De beslissingen zijn gebaseerd op berekeningen die als gevolg van de complexiteit alleen een ruwe benadering geven van de realiteit;
2. De realiteit is blijkbaar nooit onderzocht daar er geen feitelijke geluidsmetingen gedaan zijn;
3. Mensen hebben nu eenmaal last van de realiteit en niet van de berekeningen;
4. Het geluidsniveau ter plaatse is een opsomming van verschillende bronnen, spoor, verkeer, mense etc.. Onduidelijk is of de berekeningen zo benaderd zijn;
5. Is bij de berekeningen rekening gehouden met het gegeven dat zich op veel plaatsen langs het spoor hoogbouw bevindt?
6. Er wordt gesproken over geluidsniveaus in dB. Dit terwijl het menselijk oor een niet lineair gedrag vertoont en men in dB-A zou moeten meten. Dit is nl. de gevoeligheidscurve van het menselijke oor. dB is totaal geen representatieve weergave;
7. Hoe is het overleg met VROM verlopen? Is het bovenstaande met hen overlegd? Zijn argumenten aangevoerd waarin VROM mee zou kunnen gaan zonder de subsidie te verliezen?
8. Niet gesproken is over de toepassing van andere remblokken, de zg. LL remblokken die een reductie geven van 8 dB bij goederentreinen en 4 dB bij personentreinen. Deze zijn (tijdelijk) vrijgegeven voor toepassing. (De resultaten van het Innovatieprogramma Geluid, Nederland betaalbaar stiller, 23 juni 2008 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zie bijlage). Is daar in de berekeningen ook rekening mee gehouden?
9. Er is geen rekening gehouden met snelheidsbeperkende maatregelen voor treinen zodat het geluidsniveau eveneens drastisch afneemt. Dat zou wel eens meer kunnen zijn dan wij vermoeden;
10. Met raildempers en akoestisch slijpen wordt nog eens in totaal 5 dB aan geluidsniveau gereduceerd. Is dat ook in de berekeningen meegenomen?
11. De schermen leveren een geluidsreductie op van 2 tot 4 dB. Veel minder dan de voorgaande oplossingen;
12. Er is in de presentaties niets aangegeven over veiligheid. Door de schermen zullen veiligheidsdiensten zeer moeilijk bij het spoor kunnen komen. Een vluchtdeur is in geval van calamiteiten geen afdoende oplossing;
13. Er is in de presentatie niets gezegd over het onderhoud. Alleen dat de buitenkant van de schermen van groen voorzien gaan worden. Zo mooi als op de presentatie worden deze schermen niet. Zie bijgaande foto Heeklaan;
14. De schermen zullen vol graffiti komen. Hetgeen levensgevaarlijke situaties op het spoor oplevert. Zie Bijgaande afbeelding Burg. Krollaan;

15. Zijn kosten voor onderhoud en problemen bij calamiteiten meegenomen in de calculaties?
16. Er zou voor de schermen akoestisch beton gebruikt worden. Is de geluidsdempende werking hiervan gemeten of berekend?
17. Een verbeterde informatievoorziening naar de betrokkenen zou o.i. op zijn plaats zijn.

Je ziet dat met andere remblokken, raildempers en akoestisch slijpen voor goederentreinen tot 13 dB reductie oplevert en voor personentritten 9 dB.

Zie ook onderstaande link en het genoemde rapport in de bijlage:

www.innovatieprogrammagemeluid.nl

Wij zijn ons ervan bewust dat er over dit onderwerp een raadsbesluit ligt.

Wij willen jou desondanks verzoeken om toch nog eens extra in de materie te duiken zodat wij er ons als Helmond van kunnen vergewissen dat we alle mogelijkheden hebben onderzocht.

Een aanvullend onderzoek behoeft niet veel extra inspanning en geld te kosten.

Hierbij willen wij jou vragen het bovenstaande in dat onderzoek mee te nemen en mee te laten wegen bij te maken keuzes.

Dit doet niets af aan de huidige status quo en onderbouwd alleen maar een zorgvuldige werkwijze en de juiste keuzen.

Dat zijn we de betreffende inwoners van Helmond, vinden wij, moreel verplicht.

Graag zouden wij dan na het onderzoek een nieuwe presentatie op prijs stellen zodat de commissie / raad een beter beeld krijgt van het totaal.

Een zorgvuldig onderbouwde afweging is aan alle betrokken bewoners uit te leggen en maakt dat zij kunnen vertrouwen op de bestuurders van de gemeente.

Voor wat betreft de subsidie, wij kunnen ons voorstellen dat Helmond deze niet zou willen mislopen.

Het aanvragen van die subsidie is dan ook een goede zaak waar naar onze mening het college goed aan heeft gedaan.

Onze ervaringen met subsidieregelingen is dat overleg met de subsidiegever altijd mogelijk is, mits er een goede onderbouwing is.

Wellicht is dat ook nu mogelijk.

Wij hopen met dit schrijven een bijdrage te leveren tot een mogelijke oplossing van de problemen rond stiller spoor.

Met vriendelijke groet,

René Vetjens

Jan van Aert, fractievoorzitter

Trots op Nederland, Helmond

Antwoord college van burgemeester en wethouders:

Naar aanleiding van uw bovengenoemde brief, delen wij u het volgende mede.

Het geluidsschermenproject kent een proces dat reeds jarenlang loopt. In dat proces is er aanhoudend druk uitgeoefend door erg veel bewoners uit de omgeving van het spoor om iets aan de overlast van het railverkeerslawaai te doen. Wettelijk hebben we als gemeente de verplichting om voor het jaar 2020 maatregelen tegen de geluidshinder te treffen. De afgelopen jaren hebben we uitgebreid overleg gehad met het ministerie van VROM en Prorail om te onderzoeken wat de mogelijkheden hierbij zijn.

Het is ons gelukt om binnen de kaders die de subsidieverstrekker stelt, een sober en doelmatige oplossing te realiseren, die ook nog eens optimaal past binnen de omgeving. We hebben daarbij elke keer de grenzen opgezocht van de gestelde kaders (zowel wettelijk als subsidietechnisch), om de leefbaarheid optimaal te verbeteren en de financiële kansen optimaal te benutten.

De subsidieaanvraag voor dit project is met de grootste zorgvuldigheid uitgevoerd. Daarvan ben ik overtuigd. Op dit moment heeft VROM namelijk al mondeling toegezegd dat zij het project, waarmee we meer dan 450 woningen uit een geluidshindersituatie kunnen halen, volledig financieren. We mogen trots zijn op dit behaalde resultaat!

Bij de uitvoering van het project zullen de geluidsschermen zo optimaal mogelijk worden ingepast in de leefomgeving. Indien, en voor zover mogelijk, rekeninghoudend met de wensen van omwonenden.

Ook ik ga voor een Stiller Spoor en een leefbare stad!

Hieronder treft u de antwoorden op de technisch inhoudelijke vragen aan.

1. Berekeningen zijn overeenkomstig de landelijk voorgeschreven rekenmethoden uitgevoerd. Deze benadering wordt landelijk reeds jaren gehanteerd en heeft bewezen dat dit een zeer goede benadering geeft van de realiteit.
2. De landelijk voorgeschreven rekenmethoden zijn op landelijk niveau vastgesteld en op betrouwbaarheid onderzocht. Feitelijke geluidsmetingen zijn niet erkend als onderbouwing voor het verkrijgen van subsidie.
3. Erkennen van de overlast die betrokkenen nu hebben is in dit geval goed en de enige juiste aanleiding voor en onderbouwing van dit omvangrijke geluidsaneringsproject. Geluidsoverlast blijft echter altijd een subjectieve beoordeling. Feit is dat vele bewoners al jaren klagen van geluidsoverlast van het spoor. Zij wachten al lange tijd op maatregelen. Met dit project bieden wij op korte termijn een grote verbetering van de leefbaarheid voor onze burgers.
4. De geluidsoverlast wordt op een dergelijke afstand van het spoor hoofdzakelijk veroorzaakt door het verkeer over het spoor. De berekening is, zoals wettelijk voorgeschreven is, gebaseerd op de vervoersbewegingen over het spoor. Het welbevinden van de mens is uiteraard gebaseerd op meerdere factoren. Op dit moment is uiteraard alleen het railverkeer in ogenschouw genomen. Ten aanzien van de inpassing van de overdrachtsmaatregelen (schermen/wallen) wordt daarbij wel gekozen voor een optimale, groene inpassing in de omgeving.
5. De hoogte van de betreffende woningen is allemaal exact in kaart gebracht. Daar waar nodig worden binnen het project aanvullende gevelmaatregelen voor de bovenwoningen meegenomen.
6. De dB(A) is de vroegere etmaalwaarde voor o.a. railverkeerslawaaai. Inmiddels is de dB(A) aangepast aan de Europese wetgeving en is nu gewijzigd naar de zogenaamde grootheid "Day-Evening-Night Level"-Lden in dB. Deze nieuw rekenwijze geeft een verlaging van 2 dB. Tegelijkertijd is de normstelling ook met 2 dB verlaagd zodat het netto vergelijkbaar is. De Decibel is de maat waarmee de sterkte van geluid wordt aangegeven en is een logaritmische grootheid. Er wordt uiteraard rekening gehouden met de gevoeligheidscurve van het menselijke oor. Een decibel is een zogenaamde logaritmische grootheid; dat betekent dat decibellen niet zomaar bij elkaar opgeteld of van elkaar afgetrokken kunnen worden. Een verdubbeling van het aantal bronnen levert een toename van het geluid op met 3 dB. Stel bijvoorbeeld dat het spoor een geluidsniveau van 80 decibel heeft op een bepaalde afstand. Als er dan twee keer zoveel treinen over het spoor gaan rijden wordt het niveau niet 160 dB, maar 83 dB. En omgekeerd, als het aantal treinen met de helft afneemt, wordt de belasting dus 77 dB.
7. Er is veelvuldig, constructief overleg gevoerd waarbij alternatieven zeer zeker onderwerp van gesprek zijn geweest. Aangezien de geluidsbelasting te hoog is wordt niet overeenkomstig de wet voldaan aan alle eisen. Er zou dan geen subsidie worden verstrekt. Voor VROM staat de wetgeving voorop.
8. Wij gaan niet over aanpassingen aan het treinmaterieel. Wij hanteren de gegevens die door Prorail moeten worden aangeleverd. In de lobby naar VROM, andere relevante ministeries en Prorail blijft de gemeente dit natuurlijk wel agenderen!
9. Wettelijk dient gerekend te worden met de gegevens die Prorail ons aandraagt. Over het wijzigen van de snelheid heeft de gemeente geen zeggenschap. Het rekenen met snelheidsbeperkende maatregelen heeft dus geen zin. Wij gaan niet over aanpassingen van de snelheden van het treinmaterieel. In de lobby naar VROM, andere relevante ministeries en Prorail blijft de gemeente dit natuurlijk wel agenderen!
10. Raildempers zullen inderdaad toegepast worden en zijn dus in de berekening al meegenomen. Met betrekking tot het akoestisch slijpen kan gesteld worden dat dit aspect onderdeel is van de reguliere werkzaamheden van ProRail. Het effect van het akoestisch slijpen van de rails is overigens beperkt en bovendien afhankelijk van het toe te passen materieel. Met het akoestisch slijpen is in de berekeningen ook rekening gehouden.
11. De schermen leveren een veel hogere geluidsreductie dan 2 tot 4 dB. In de praktijk leveren schermen een geluidreductie op de meeste woningen van 5 – 12 dB. Hierbij is met name het onderscheid tussen begane grond en de verdiepingen van belang. Dit is in het uitgevoerde akoestisch onderzoek uitvoerig weergegeven.
12. Het voorontwerp is met de brandweer besproken. Er worden een groot aantal vluchtdeuren opgenomen om, bij geval van calamiteiten, gebruik van te kunnen maken.

13. *Het te realiseren groen aan de buitenzijde wordt door de gemeente onderhouden. Ten aanzien van de inpassing van de overdrachtsmaatregelen (schermen/wallen) wordt daarbij wel gekozen voor een optimale, groene inpassing in de omgeving.*
14. *Het bekladden van de schermen met graffiti is verboden. Er wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de binnenzijde van de schermen aan te kleden. De wens is om ook de binnenzijde van de geluidsschermen op een bepaalde manier toch van groen of andere aankleding te voorzien. Dit onderzoek naar toepassingen voor de binnenzijde van de schermen is nieuw voor ProRail en is daarmee een pilotproject.*
15. *Zoals te lezen is in de antwoordbrief zullen de kosten voor onderhoud worden opgenomen in de begroting. Calamiteiten kunnen niet worden opgenomen in de begroting.*
16. *De geluiddempende werking van de akoestisch absorberende beton zijn gemeten. De hieruit bepaalde absorberende eigenschappen zijn opgenomen in het voorontwerp.*
17. *Het onderwerp heeft verschillende keren op de agenda van de wijkraad Mierlo-Hout gestaan. Ook zijn er medio 2009 en begin 2010 informatieavonden georganiseerd. Wij zullen de bewoners via een nieuwsbrief op de hoogte blijven houden. Waar nodig zal een direct overleg met bewoners plaats vinden.*

Mochten er nog aanvullende technisch inhoudelijke vragen zijn dan verzoek ik u contact op te nemen met mevrouw Karin Aquina van team Milieu, tel: 0492 – 845891, k.aquina@helmond.nl.

*Burgemeester en wethouders van Helmond,
De burgemeester, de secretaris,
Drs. A.A.M. Jacobs. A.A.M. Marneffe RA.*