


Uit: 13u07462	Reg: 19/07/2013	Dep:
		
Beh./Aut.:	RBL: P.J.M. Liebregts	
Zaaknr.:		
Pagina's:		

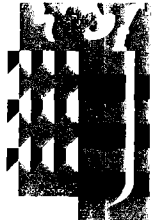
Ruimtelijk Beleid

Onderdoor 25
Postbus 30, 3990 DA Houten
Telefoon 030 639 26 11
Fax 030 639 28 99
E-mail: gemeentehuis@houten.nl
Internet: www.houten.nl

Gemeente Houten

De Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

gemeente Houten



Datum	Uw kenmerk	Uw brief van	Ons kenmerk	Bijlagen
19 JULI 2013			RBL/13u07462	-

Onderwerp
Trillinghinder spoorgebruik in Houten

Geachte mevrouw Mansveld,

In navolging van de buurgemeenten Culemborg¹ en Geldermalsen² wil ook de gemeente Houten haar zorgen uiten over de trillinghinder door het spoorgebruik. Ook in Houten ondervinden meerdere omwonenden dagelijks, en dan vooral 's nachts, hinder van passerende (goederen)treinen. Zij spreken ons hierop aan in de hoop dat het gemeentebestuur voor een oplossing kan zorgen. Daarin zijn wij echter afhankelijk van anderen, met name ProRail en uw ministerie. Dit plaatst ons in een spagaat tussen de leefomgeving die wij onze inwoners willen bieden en het ontbreken van eigen instrumenten om dit te bereiken. Daarom wenden wij ons tot u.

In deze brief schetsen wij eerst de (recente) geschiedenis van het spoor in Houten. Vervolgens willen wij u deelgenoot maken van de vragen die in Houten leven over trillingen. Deze zouden wij graag beantwoord zien. Daarbij roepen wij u op maatregelen te nemen die een (structurele) oplossing bieden voor dit vraagstuk dat een groot aantal omwonenden van het spoor, in Houten en elders langs het spoor, raakt.

Spoorverdubbeling Houten

De spoorverdubbeling in Houten maakt onderdeel uit van het project Randstadspoor. Voor dit project heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat in 2004 een projectbesluit genomen, dat de basis vormt voor de realisatie. Randstadspoor bestaat uit een aantal deeltracés en -projecten. Eén daarvan is het deeltracé Houten-Houten Castellum, waar het spoor verdubbeld is en 2 nieuwe stations zijn gerealiseerd. Voor deze spoorverdubbeling hebben gemeente en ProRail in 2002 een projectovereenkomst gesloten. ProRail en de gemeente hebben daarin – conform het algemene beleid van ProRail – als streven op genomen de mate van trillinghinder in elk geval niet te laten toenemen. Onderdeel van de projectovereenkomst was dat er voor en na de realisatie van het nieuwe spoor een trillingsmeting zou worden gedaan om te beoordelen of de trillingen daadwerkelijk niet toegenomen zouden zijn.

In 1999 is een nulmeting uitgevoerd. Daarbij is de SBR richtlijn toegepast (zowel A als B). De status van de SBR was op dat moment echter nog niet helder. Uit de nulmeting volgde het beeld dat het met trillingen in Houten ten gevolge van het spoorgebruik erg meeviel. Achteraf is gebleken dat deze nulmeting eigenlijk te beperkt was. Er is bijvoorbeeld alleen op de begane grond gemeten, terwijl de meeste trillingen veelal op de verdiepingen daarboven ervaren worden. Ook is er slechts gedurende één dag gemeten. Verder is bij een aantal woningen de trillinghinder berekend in plaats van gemeten.

¹ Brief aan de Tweede Kamer der Staten Generaal, kenmerk 1208070/10387.

² Brief aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, kenmerk ROG/13.009700.



Het is daarom nu niet meer te bepalen of deze nulmeting een representatief beeld geeft van de trillingen op dat moment. Bovendien is realisatie van de spoorverdubbeling pas in 2007 daadwerkelijk gestart. De nulmeting was toen al bijna tien jaar oud.

In mei 2011, na ingebruikname van het verdubbelde aantal sporen, zijn opnieuw metingen gedaan naar trillingen langs het spoor in Houten (door LBP Sight). Net als in 1999 betrof het een momentopname van één etmaal. Gemeente en ProRail hebben gezamenlijk geconcludeerd dat de onderzoeksresultaten van 1999 en 2011 niet een voldoende evenwichtig beeld gaven om te beoordelen of het streven om de trillinghinder niet te laten toenemen, is behaald. Bij gebrek aan een representatieve nul-situatie moest gezocht worden naar een andere maatstaf om de aanvaardbaarheid van de nieuwe trillinghinder te beoordelen. Omdat de Beleidsregel Trillingen Spoorverkeer (BTS) inmiddels in een vergevorderd stadium was, is gekeken of de BTS hiervoor een geschikt instrument zou kunnen zijn. De BTS leek immers criteria te bevatten voor een grenswaarde waarboven ProRail verplicht zou zijn aanvullende maatregelen te nemen.

Dit alles gaf de gemeente en ProRail aanleiding om opnieuw onderzoek te laten uitvoeren. Dit nieuwe onderzoek heeft in een gezamenlijke opdracht van ProRail en gemeente Houten plaatsgevonden in juni, juli 2012. Het doel was om middels een steekproef een goed beeld te krijgen van de huidige trillinghinder. Daartoe heeft Witteveen+Bos bij 14 woningen langs het spoor in Houten trillingsmetingen gedaan. Per woning is een week lang gemeten. Uit deze metingen is gebleken dat er grote verschillen bestaan tussen de locaties in Houten. Bij 8 woningen zijn ('s nachts) trillingsniveaus gemeten die de streefwaarde A_2 uit de BTS overschrijden. Als gekeken zou zijn naar de SBR richtlijn B, zou het aantal overschrijdingen substantieel hoger liggen.

Ervaringen en vragen van bewoners

In april 2007, vlak voor de start van de spoorverdubbeling, is het overleg gestart tussen ProRail, gemeente en omwonenden. Tijdens de uitvoering van het project lag de focus van de zaken die de omwonenden aankaartten op (on)veiligheid en overlast ten gevolge van de werkzaamheden. Hierop heeft ProRail telkens actie ondernomen. Sinds de ingebruikname van de nieuwe sporen in december 2009 kwamen de eerste klachten over (verergerde) trillinghinder. Bewoners worden bijvoorbeeld 's nachts wakker van bepaalde passerende goederentreinen, er ontstaan scheuren in de muren, serviesgoed trilt bijna van tafel en lampen en klokken vallen van de muur. Sindsdien is trillinghinder een structureel gespreksonderwerp. Tot op heden heeft dat echter nog niet tot een oplossing voor de bewoners geleid. Dit tot grote frustratie van de bewoners.

Zij leven met diverse vragen, waarvoor de gemeente geen oplossing heeft en waarvoor ProRail niet de juridische en financiële middelen heeft om ze op te lossen. Bijvoorbeeld:

"Waarom wordt de ertstrein die ons iedere nacht rond half 3 's nachts wakker maakt, gezien als een uitschieter en wordt derhalve niet meegenomen in de berekeningen van de BTS?"

"Als het aantal (trillingsarme) treinen stijgt, worden van de (goederen)treinen die de meeste trillingsoverlast veroorzaken steeds meer treinen gezien als uitschieters (in de betekenis van de BTS). Verdwijnt daarmee dan ook de noodzaak om maatregelen te treffen?"

"Waarom wordt er in de BTS gesproken over grenswaarden? De BTS staat immers een toename toe van 30% ten opzichte van de gemeten waarde. Met deze +30% kan de grenswaarde A_2 ruimschoots overschreden worden zonder dat dit consequenties heeft."

"Wat houdt het doelmatigheidscriterium voor maatregelen precies in? Is dit niet een excuus om geen maatregelen te hoeven nemen vanwege de kosten?"

De kernvraag voor hen is echter: "wanneer gaat dit ophouden?"

Vragen en suggesties van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Houten

De zorgen en vragen van de bewoners zijn ook onze zorgen en vragen. Waar wij als gemeentebestuur van Houten onze burgers tegen willen beschermen, is de structurele onzekerheid of de nu ervaren hinder voor hen eigenlijk een *fact of life* is, waarvan het op basis van de prognoses te verwachten is dat het misschien nog wel erger gaat worden. Het feit dat de omwonenden geen perspectief wordt geboden dat de problematiek zal verminderen, maakt het voor hen en ons moeilijk te verteren. Wij zijn van mening dat deze trillinghinder voor hen geen *fact of life* zou mogen worden. Om deze blokkade van de machteloosheid te doorbreken verzoeken wij u het volgende:

1. Maak duidelijk hoe u bewoners langs het spoor beschermt tegen trillingen;
2. Zorg voor een aanpak gericht op dat deel van de treinen dat de daadwerkelijke trillinghinder veroorzaakt;
3. Zorg voor een adequaat toezicht op het werkelijke trillingsniveau om ontwikkelingen te kunnen volgen;
4. Zorg voor compensatie voor beschadigingen (ook cosmetische) aan woningen

Ad 1. Voor zowel bestaande als nieuwe situaties kunnen omwonenden van het spoor geen tot weinig bescherming ontleen aan de huidige regelgeving. Voor bestaande situaties is er überhaupt geen regelgeving en dus bescherming. Voor nieuwe situaties heeft de spoorbeheerder met de doelmatigheidstoets in de BTS zo veel vrijheid om maatregelen niet uit te hoeven voeren dat het voor omwonenden zeer onzeker is of en tot welke mate de trillinghinder in hun woning opgelost gaat worden. Met alle begrip voor het economisch belang van het goederenvervoer, vragen wij u de belangen van de omwonenden evenredig mee te wegen en te komen tot een faire, transparante bescherming tegen trillingen.

Wij signaleren in de brieven van en naar onze buurgemeenten dat de discussie lijkt te gaan over de detailuitwerking van de BTS. Voor ons zou centraal moeten staan welke bescherming de overheid (of overheden) haar burgers moet kunnen geven. Niet de meetmethode maar de aanvaardbaarheid van de daadwerkelijk ervaren trillinghinder zou hier centraal moeten staan. Zoals hierboven aangegeven ligt hier een schone taak voor uw ministerie.

Ad 2. Het is algemeen bekend dat de trillinghinder vooral worden ervaren bij de passage van zware goederentreinen en niet bij het gros van de personentreinen. In onze ogen is de meest effectieve preventieve maatregel dat er wordt gekeken naar deze categorie treinen. Wij vragen u dan ook te onderzoeken welke maatregelen er genomen kunnen worden om de trillinghinder van deze treinen te verminderen, zo nodig op Europees niveau. Mogelijk biedt gedifferentieerd rijden hier een oplossing voor.

Ad 3. Een veel terugkerende frustratie van omwonenden is dat zij een toename van het goederenvervoer en/of trillingen signaleren, maar dat dit door hen of ProRail niet kan worden geverifieerd. Wij vragen u te bewerkstelligen dat ProRail investeert in goede informatievoorziening over het gebruik van het spoor en in het toezicht op de werkelijke trillinghinder, bijvoorbeeld door op elk baanvak op één plek permanent trillingsmetingen uit te voeren. Zo wordt de tendens in de werkelijke hoeveelheid trillingen zichtbaar en kan de trillinghinder op andere plekken langs dat baanvak herleid worden.

Ad 4. Beschadigingen aan woningen, zoals scheuren in het stucwerk, vallen niet onder de schade aan woningen conform SBR richtlijn A. Deze beschadigingen zijn echter veelal van terugkerende aard en vormen een grote bron van ergernis voor de bewoners. Om nog maar te zwijgen over de oplopende kosten van herhaalde reparaties.

Ten slotte

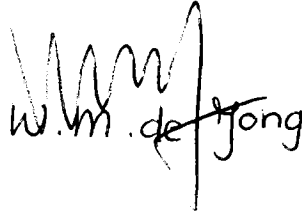
Wij pleiten voor een zelfstandige weging van de leefbaarheid rondom het spoor in Houten en de rest van Nederland ten opzichte van de vervoersbelangen en vragen u in deze uw verantwoordelijkheid te nemen. Wij verzoeken u om ProRail in staat te stellen de trillinghinder voor omwonenden langs het spoor tot een aanvaardbaar niveau te beperken en om de schade die omwonenden ondervinden van trillingen te compenseren. Wij zien uw reactie graag uiterlijk 20 augustus 2013 met belangstelling

tegenoet. Uiteraard willen wij ook graag met uw organisatie en ProRail in gesprek om de genoemde suggesties verder uit te werken.

Een afschrift van deze brief sturen wij aan de regiodirecteur Randstad Noord van ProRail, het college van Gedeputeerde Staten van de provincie en de colleges van Burgemeester en Wethouders van buurgemeenten langs het spoor.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders
de secretaris, de burgemeester,


P. J. M. Liebrechts


W. M. de Jong

Afschrift aan:

Gemeente Culemborg
Gemeente Geldermalsen
Gemeente Utrecht
Gemeente Bunnik
Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Gemeente Zeist
Gemeente Stichtse Vecht
Provincie Utrecht
ProRail