

Geluidsmaatregelen bij het spoor MJPG (MeerJarenProgramma Geluidsanering)

Vragen en antwoorden naar aanleiding van bewonersbijeenkomsten in juni/juli 2022

ProRail werkt fase 2 uit van het [MJPG](#). Dat betekent dat er naar verwachting in 2025/2026 in onze gemeente geluidmaatregelen nabij het spoor van de IJssellijn genomen gaan worden (uitgezonderd bij het dorp Dieren; daar worden voor naleving van de Geluidsproductieplafonds ([GPP's](#)) naar verwachting in 2024 geluidsmaatregelen langs het spoor getroffen). ProRail berekent de maatregelen voor de benodigde geluidsreductie in het MJPG en laat dit door een besluit van de minister van IenW vaststellen, naar verwachting in de eerste helft van 2023.

De gemeente heeft invloed op de conceptvoorstellen van geluidsmaatregelen van ProRail door het vaststellen van een stedenbouwkundig visie. In dit proces (medio tot eind 2022) neemt de gemeente de input van aanwonenden en belanghebbenden mee. Daartoe zijn in juni/juli 2022 informatieavonden geweest in de dorpen langs het spoor waar maatregelen gepland zijn. Voor, tijdens en na afloop van deze bijeenkomsten zijn diverse vragen gesteld door omwonenden. Dat ging ook over andere thema's dan alleen het treingeluid en de geluidmaatregelen. Al deze vragen beantwoorden wij graag. In dit document treft u deze vragen en antwoorden aan.

De vragen en antwoorden zijn verdeeld in de volgende thema's:

Maatregelen	2
Geluid	5
(Goederen)treinen	7
Trillingen	8
Treinaantallen en snelheden	9
Vervolgproces	10
Overig	11

Maatregelen

1. Kunnen de geluidschermen verder doorgetrokken worden, of op meer plekken komen?

Voor een aantal locaties wordt gevraagd of de geluidsschermen verder doorgetrokken kunnen worden. Daarnaast wordt gevraagd of ook op andere locaties geluidsschermen kunnen worden geplaatst. Antwoord: In algemene zin stelt ProRail dat dit afhankelijk is van de geluidbelasting op de gevels. Alleen op locaties waar de geluidbelasting hoger is dan de wettelijk toegestane norm worden maatregelen getroffen, zoals het plaatsen van geluidsschermen of raildempers.

Op enkele plekken langs het spoor kan het zijn dat een gepland geluidsscherm op een ongelukkig plek eindigt, zoals halverwege een woning of halverwege een perceel. Daar waar het uit oogpunt van leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit wenselijk is om de lengte van een scherm aan te passen, hebben we deze verzoeken meegenomen in de concept stedenbouwkundige visie. We hopen dat ProRail dit in haar definitieve MJPG-besluit meeneemt. Overigens mag nabij overwegen ook geen, of alleen een laag scherm (1 meter) geplaatst worden. Dit voor het zicht en de veiligheid van kruisend verkeer.

Bij de Parallelweg in dorp De Steeg is het verzoek gedaan of zowel het geluidsscherm als de haag doorgetrokken kan worden langs alle woningen. Uit ruimtelijk oogpunt is het hier voldoende als alleen de haag wordt doorgetrokken. Het doortrekken van de haag is meegenomen in de stedenbouwkundige visie.

2. Waarom kunnen de raildempers niet verder doorgetrokken worden, of op meer plekken komen?

In algemene zin stelt ProRail dat dit afhankelijk is van de geluidbelasting op de gevels. Alleen op locaties waar de geluidbelasting hoger is dan de wettelijk toegestane norm worden maatregelen getroffen, zoals het aanbrengen van raildempers. Overigens kunnen raildempers ook niet bij spooroverwegen zelf aangebracht worden. Raildempers reduceren geluid met ongeveer 2 á 3 dB.

3. Wat zijn alternatieven voor geluidschermen?

Daar waar geluidschermen nodig zijn, maar deze niet gerealiseerd mogen of kunnen worden, zullen uiteindelijk meer maatregelen aan de gevel (gevelisolatie) worden voorgesteld om altijd te kunnen voldoen aan de binnenwaarde. Te denken valt aan dubbel glas, suskasten en dergelijke.

4. Kan er ook een aarden geluidswal in het groen geplaatst worden?

ProRail werkt als maatregelen tussen bron (treinverkeer) en ontvanger (omwonenden) eerst met geluidschermen en/of raildempers. Dit zijn de meest doelmatige maatregelen. Bij toepassing van een geluidsscherm moet deze ook op grondeigendom van ProRail staan en dicht bij het spoor.

5. De plaatsing van een geluidsscherm mag niet zorgen voor geluidsreflectie, waardoor in de nabijheid geluidsoverlast toeneemt. Hoe wordt dit geborgd en bij wie ligt de plicht om dit aan te tonen?

Geluidschermen moeten voldoen aan de eisen die ProRail eraan stelt. Een van de eisen is geluidsabsorberend aan de spoorzijde. Dit in overeenstemming met het reken- en meetvoorschrift dat ProRail gebruikt. Het is aan ProRail als opdrachtgever voor het plaatsen om er op toe te zien dat dit zo wordt uitgevoerd. ProRail is daarop aanspreekbaar.

6. ProRail plant maatregelen die het geluid *beperken*, zoals geluidschermen.

Waarom wordt er niet ingezet op het *voorkomen* van treingeluid?

Overlast door geluid wordt beperkt of voorkomen door het nemen maatregelen, zoals raildempers of geluidschermen. Als we het breder interpreteren, kan er gekeken worden naar alle mogelijke oplossingen die de geluidproductie van treinverkeer beperken. Hier zijn drie oplossingen voor:

Oplossing 1 minder treinen laten rijden

Oplossing 2 geluidproductie per trein verminderen (maatregel aan de trein)

Oplossing 3 lokaal de geluidproductie beperken door maatregelen rond en/of aan het spoor

Oplossing 1 en 2 zijn generiek en grijpen in op grotere gebieden, waarbij bij 3 er lokaal een oplossing wordt gezocht. Per oplossing kan hierover het volgende worden aangegeven:

Oplossing 1 Minder treinen laten rijden

Volgens de Spoorwegwet 2003 is (inter)nationaal treinverkeer geborgd binnen de wettelijke kaders. ProRail zorgt daarbij voor het fysieke spoornetwerk, de capaciteitsverdeling en de verkeersgeleiding. Een toelichting op de rol en verantwoordelijkheden van partijen in de spoorsector staat in deze link <https://www.ns.nl/over-ns/de-spoorsector/verantwoordelijkheden.html>.

Overigens komt het momenteel door de arbeidskrapte voor dat er incidenteel minder treinen rijden. De NS gaat in de dienstregeling van 2023 ook *structureel* met minder treinen rijden om spontane treinuitval te voorkomen. Op de IJssellijn lijkt dat vooralsnog nauwelijks gevolgen te hebben.

Op een plek kan het treinverkeer worden beperkt door treinen via andere spoorlijnen te leiden of door nieuwe spoorlijnen aan te leggen langs die plek. Hiermee wordt doorgaans een probleem verplaatst naar een andere locatie. Hiernaast is het aanleggen van nieuwe spoorlijnen een dure oplossing die erg veel tijd vraagt om te realiseren. Het omrijden van treinen leidt op andere spoorlijnen soms tot capaciteitsknelpunten. Omrijden geeft vaak ook minder efficiënt vervoer, wat betekent dat (een deel van) het vervoer stopt of via een andere modaliteit vervoerd zal worden, zoals de weg. Deze oplossing heeft mogelijk voordelen voor inwoners in de gemeente Rheden, maar consequenties voor anderen. Dit zijn uiteindelijk politieke afwegingen voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. ProRail faciliteert, beheert, pleegt onderhoud en treft waar nodig maatregelen.

Oplossing 2 Geluidproductie per trein verminderen (maatregel aan de trein)

Hier is aandacht voor en hier werkt ProRail aan, net als het Ministerie en de Europese unie. Zo komen er steeds minder 'luide' goederentreinen, waarmee de geluidproductie daalt. Sinds 2008 stimuleert ProRail dit. Het leidde er samen met andere effecten toe dat geluidproductieplafonds bij spoorlijnen in 2017 verlaagde, zie link <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2018D04339>.

Een laatste goede stimulans is recent gegeven doordat nu in Europese wetgeving is vastgelegd dat vanaf 2024 op bepaalde drukke routes alleen stillere goederentreinen mogen rijden. Aangezien veel goederenwagens wel een keer over een dergelijke drukke route rijden, worden hierdoor nog meer goederenwagens omgebouwd en zo stiller gemaakt. Bronbeleid door het stiller maken van treinen is effectief. Het heeft doorgaans wel een lange doorlooptijd. Meer informatie hierover is na te lezen (Engelstalig) op de website van de EU Agency for Railways via de link https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en#meeting4.

Oplossing 3 Lokaal de geluidproductie beperken door maatregelen rond en/of aan het spoor
Dit is de oplossing die binnen enkele jaren haalbaar is, past binnen de wetgeving en ook leidt tot het voorkomen van geluidsoverlast.

7. Welke maatregelen neemt ProRail om bewoners van monumentale panden te beschermen tegen geluidsoverlast (en trillingen)? Is er een bijzondere aanpak?

Ook bij monumentenwoningen kunnen er oplossingen gevonden worden om de gevelisolatie te verbeteren, indien dit nodig blijkt. Een voorstel voor geluidsmaatregelen zullen in overleg met monumentencommissie en de gemeente worden bepaald. Het is aan de bewoners om dit te accepteren of niet. Als het voorstel geaccepteerd wordt, worden de maatregelen pas aangebracht na het verlenen van een vergunning door de gemeente.

8. Kunnen bewoners zelf geluidschermen plaatsen, of waarom wordt dat niet vergunningsvrij gemaakt?

Voor het plaatsen van erfafscheidingen en verticale elementen geldt reguliere vergunningverlening. Dit aangezien deze elementen vanuit het openbaar gebied, of voor een naaste omwonende in het zicht komen. Alle belangen kunnen met een vergunningsverleningsprocedure goed afgewogen worden en er is inspraak voor betrokkenen. Bovendien dient men voor de fundering van een scherm de grond in te gaan. In de grond werken kan niet zomaar, ook niet in eigen tuin. U heeft een omgevingsvergunning nodig en moet rekening houden met aspecten als (explosieven)onderzoek, afvoerregels voor de grond, et cetera.

Overigens wordt er bij de berekening van geluid ook geen rekening gehouden met objecten zoals een schutting, een zelfgebouwde geluidswal, en dergelijke. Dit omdat het materiaal van deze objecten mogelijk niet voldoende geluidsisolerend is. In de praktijk kan het zijn dat het geluid door deze objecten wel enigszins wordt gereduceerd, maar de theoretische geluidbelasting is leidend omdat hiervoor met een wettelijk vastgestelde methodiek moet worden gewerkt.

9. Hoe wordt het onderhoud aan de bermen, het groen en de hagen geborgd?

De gemeente en ProRail maken in principe afspraken over het onderhoud aan bermen, het groen en de hagen.

Bij de voorgestelde geluidschermopties voor de Parallelweg in Rheden gaan de aanpassingen in het openbaar gebied mogelijk ten koste van de huidige groenadoptie. Als er een grotere groenstrook gerealiseerd zou worden, zijn er namelijk meer mogelijkheden voor beplanting of bloemrijk gras. Dit leent zich minder goed voor groenadoptie. In de concept stedenbouwkundige visie wordt uitgegaan van géén geluidscherm. De ontwikkeling van de groenstrook vervalt daarmee ook als voorwaarde voor de te nemen geluidsmaatregelen.

10. Hoe kunnen de geluidschermen zoveel mogelijk vrij blijven van graffiti en vuil?

De gemeente neemt in de stedenbouwkundige visie op dat transparante schermen niet worden toegepast en dat geluidschermen ook aan beide zijden begroeid dienen te zijn. Daarmee wordt deze gevreesde overlast voorkomen. Het is wel zo dat de groenaanplant in het begin nog beperkt is, maar dit lost zich vanzelf op.

Geluid

1. Hoe zit het met het treingeluid? (Hoe) wordt het geluid berekend of daadwerkelijk gemeten, waar is dit te raadplegen en hoe zit het met de naleving van 'geluidplafonds'?

Geluid wordt niet gemeten, maar berekend. De berekeningen worden wel jaarlijks nagemeten. Berekeningen hebben als groot voordeel dat de ze nietonderhevig zijn aan invloeden als weersomstandigheden, momentopnamen, of andere versturende factoren. Hiernaast kunnen met berekeningen ook effecten van prognoses of maatregelen worden bepaald, waar bij metingen er alleen achteraf bepaald kan worden wat de geluidbelasting is geweest. Verder kan met berekeningen op alle woningen de geluidbelasting bepaald worden, waar dit met metingen een bijzonder kostbare en onmogelijke operatie zou zijn.

ProRail berekent de geluidbelasting en het effect van eventuele geluidmaatregelen, zoals raildempers of een geluidscherm, met gedetailleerde en wettelijk voorgeschreven rekenmethoden, die de hele omgeving in kaart brengen. De geluidberekeningen worden jaarlijks getoetst en nagemeten met gevalideerde apparatuur door het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu). Zo wordt de betrouwbaarheid van de berekende geluidswaarden getoetst. Het RIVM geeft hierover het volgende aan:

De weg- en spoorbeheerder, Rijkswaterstaat en ProRail, berekenen elk jaar hoeveel geluid het verkeer op de weg en het spoor maakt. Het RIVM toetst elk jaar met metingen de resultaten van de berekeningen. Het is belangrijk dat de berekeningen zo veel mogelijk aansluiten bij de praktijk. Zowel deze validatie als de berekeningen zijn een verplichting vanuit de Wet milieubeheer.

Het rapport van de nu meest recente toetsing van het RIVM is via deze link te downloaden: <https://www.rivm.nl/publicaties/geluidmonitor-2020-meting-en-validatie-van-geluidproductie-door-rijkswegen-en>.

Om inzicht in te krijgen in de globale geluidsbelasting bij uw woning, kunt u een interactieve geluidsbelastingkaart spoor uit 2021 zelf raadplegen via onderstaande link. Daarin staat ook meer informatie over de ontwikkelingen en het *geluidsregister spoor*. Dit laatste zegt in tegenstelling tot de belastingkaarten meer over welk geluid op een bepaalde plek maximaal mag voorkomen. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/geluidsoverlast/geluid-in-kaart>.

In de geluidberekeningen gaat ProRail uit van het geluid dat op een bepaalde plek maximaal mag voorkomen (een zogenaamd geluidproductieplafond). Dat is gebaseerd op een jaargemiddelde. Zie meer bij antwoord op vraag 8 van dit thema Geluid.

Woongevels

Bij de geluidsberekeningen worden alle geveldelen van woningen betrokken waar geluidgevoelige ruimtes aanwezig zijn, behalve gevels zonder te openen delen (zogenaamde 'dove gevels'). De uiteindelijke beoordeling van de geluidbelasting op een woning is op basis van de hoogste berekende geluidbelasting op een gevel. Dit is doorgaans de kant die naar het spoor toe is gericht, maar bij unieke situaties kan dit ook een andere gevel zijn.

Hoe effectief een geluidscherm uiteindelijk is, hangt af van de mate waarin deze de overdracht beperkt. Een hulpmiddel om dit in te schatten is: 'als de onderkant van de rails zichtbaar blijft als het scherm geplaatst wordt, zal het geluidscherm op die plek géén effect hebben'.

2. Ik woon op een verdiepingvloer. Gaat het geluid omhoog bij plaatsing van geluidschermen?

Het geluid gaat niet omhoog. Er wordt gewerkt met geluidsabsorberende schermen. Het geluid dat tegen een scherm aan komt wordt dus geabsorbeerd. Er wordt voor geluidsberekeningen rekening gehouden met de verdiepingen van een gebouw, waaronder hoge(re) verdiepingen. Gedetailleerd gaat het om het volgende geluidgevoelige ruimtes: *'binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon-, of eetkamer wordt gebruikt of voor een zodanig gebruik is bestemd, alsmede een keuken van ten minste 11 m²'*.

3. De plaatsing van een geluidsscherm mag niet zorgen voor geluidsreflectie, waardoor in de nabijheid geluidsoverlast toeneemt. Hoe wordt dit geborgd en bij wie ligt de plicht om dit aan te tonen?

Zie antwoord bij vraag 5 thema Maatregelen.

4. Klopt het dat de gemeten geluidbelasting een gemiddelde is?

Dat is correct. Zie ook antwoord bij vraag 1 en 8 van dit thema Geluid.

5. Zijn de verschillende geluidreducties van de opties die aan de bewoners zijn voorgelegd in beeld?

De geluidreductie per maatregel verschilt. Zo zorgt een geluidsscherm van 4 meter hoogte voor een grotere afname van geluid dan een lager scherm of alleen raildempers. Per situatie wordt gekeken wat de best passende maatregel is. In de stedenbouwkundige visie en het akoestisch onderzoek wordt de geluidreductie van de verschillende maatregelopties vergeleken (raildempers, raildempers met geluidsscherm, geluidschermen van verschillende hoogtes).

6. Zijn er mogelijkheden om het geluid bij spooroverwegen te verminderen?

Bij overwegen zijn geluidschermen en raildempers niet toepasbaar. Nabij overwegen blijft de geluidbelasting daarom doorgaans hoog en komen woningen eerder in aanmerking voor gevelisolatie.

7. Hoe kan het dat op mijn gevel een andere geluidbelasting is dan bij mijn burens? En waarom wordt de ene woning wel en de andere niet gezien als saneringswoning?

De geluidbelasting op de gevel kan per woning verschillen, ook al staan ze dicht bij elkaar. Dit kan te maken hebben met de situering van het huis. Als een woning dicht bij het spoor staat is de geluidbelasting waarschijnlijk ook hoger. Daarnaast speelt bij het bepalen of de geluidbelasting te hoog is ook de leeftijd van de woning een rol en of de woning wel of niet eerder is gesaneerd.

Bij woningen gebouwd vóór 1987 geldt dat de geluidbelasting niet hoger mag zijn dan 65 dB. Bij woningen gebouwd vanaf 1987, of woningen die eerder gesaneerd zijn geldt dat de geluidbelasting niet hoger mag zijn dan 70 dB. Als op een locatie het geluidsverschil net rond de 65 dB of 70 dB ligt, kan het dus voorkomen dat de ene woning net wel en de andere woning net niet in aanmerking komt voor geluidsmaatregelen.

8. Is er na uitvoering van de geluidsmaatregelen ook weer ruimte om met meer treinen te gaan rijden? Neemt daardoor de overlast op termijn juist niet weer toe?

De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met de treinlast die past bij het wettelijke geluidproductieplafond, dus niet de huidige treinlast. De huidige geluidbelasting is lager. Een toename van het treinverkeer is mogelijk tot het geluidplafond. De geplande geluidsmaatregelen brengen de geluidbelasting omlaag. Het geluidplafond wordt ook met deze afname naar beneden bijgesteld.

(Goederen)treinen

1. Zijn er geluidsnormen voor treinstellen en -materieel?

Aan de geluidsemisatie van treinen worden Europese eisen gesteld. De eisen zijn opgenomen in de TSI Noise. Waarbij TSI staat voor Technische Specificaties voor Interoperabiliteit. De Europese richtlijnen hiervoor worden steeds strikter en in algemene zin wordt het treinmaterieel ook steeds stiller. Meer informatie hierover (Engelstalig) staat op de website van de EU Agency for Railways via https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en#meeting4.

2. Vooral 's-nachts geven goederentreinen veel geluids- & trillingsoverlast.

Kunnen goederentreinen minder of niet in de nacht rijden?

Het goederenvervoer per spoor is vraaggestuurd. Dat wil zeggen dat als er vraag is, er wordt gereden. Is er geen vraag naar vervoer, dan rijdt er geen trein. Dit is bij het reizigersvervoer in Nederland anders, omdat dit aanbodgestuurd is. De reizigersvervoerders bieden volgens een dienstregeling treinen aan.

Helaas zijn er geen normen voor trillingen waaraan getoetst kan worden. Op de website <https://www.prorail.nl/wonen/trillingen> staat meer informatie over trillingen rond het spoor.

3. Het toegenomen geluid komt met name door goederentreinen. Waarom ligt er geen visie om deze treinen te routeren over spoorlijnen (nieuw of bestaand) waar de treinen niet dwars door woonkernen lopen?

Zie antwoord bij vraag 6 thema Maatregelen en antwoord bij vraag 3 thema Overig. Bekijk voor meer informatie de link <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingen-openbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst>. De toekomstvisie voor openbaar vervoer is in wording. De besluiten, het benodigde budget en de uitvoering zijn er nog niet.

4. In het verleden is er toegezegd dat goederentreinen niet in de nacht zouden rijden. Nu gebeurt dat wel. Hoe zit dat?

Op het baanvak Arnhem - Deventer reed aan het eind van de vorige eeuw slechts incidenteel een goederentrein. In het kader van het in beeld brengen van de gevolgen om geen nieuwe NOV (Noord Oostelijke verbinding) aan te leggen, heeft de toenmalige staatssecretaris geconcludeerd er op het baanvak Arnhem - Deventer (zonder aanpassingen) in de avond- en nachtperiode (van 19.00 - 7.00 uur) geen extra goederentreinen bij kunnen binnen het toenmalige wettelijke kader. Het betreft geen afspraak, maar een conclusie van de staatssecretaris, welke zij heeft gedeeld met de voorzitter van de Tweede Kamer. Het huidige spoorgebruik van het onderhavige baanvak is nog immer binnen het wettelijk kader. Aangaande de geluidbelasting wordt jaarlijks verslag uitgebracht aan voornoemde voorzitter: Nalevingsverslag geluidproductieplafonds <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/02/08/bijlage-5-nalevingsverslag-spoor-2020-prorail-27sep21>

Trillingen

1. Wij hebben naast het geluid ook (veel) overlast en/of schade van trillingen door het treinverkeer. Wat wordt hiertegen gedaan?

Omdat er nog geen wetgeving is, kunnen er géén normen op worden gebaseerd of acties aan worden verbonden. Op <https://www.prorail.nl/wonen/trillingen> treft u meer informatie aan over trillingen rondom het spoor. Heeft u de indruk dat er bij u schades ontstaan door trillingen van treinverkeer, neem dan contact op met Publieksvoorlichting via <https://www.prorail.nl/contact>.

2. Kunnen er bij de spoorwegovergangen trilplaten worden aangelegd?

Het inpassen van trilplaten maakt geen onderdeel uit van de geluidsmaatregelen in gemeente Rheden. Op enkele andere plekken, onder andere in Noord-Brabant, voert ProRail wel proeven uit met de aanlag van zogenoemde STRAIL-overwegen. Hierbij wordt in het geval van noodzakelijke vernieuwing de huidige betonvloer van een overweg vervangen door een vloer met rubberplaten. Hiermee kan de overlast van geluid en trillingen worden beperkt.

3. Kan de gemeente zorgen dat er langs het spoor maatregelen tegen de trillingsoverlast worden genomen? Bijvoorbeeld isolatieplaten in de grond?

De gemeente voert overleg met verantwoordelijke partijen over de door de bewoners ervaren trillingsoverlast. Dit overleg leidt er hopelijk toe dat de problematiek wordt onderkend en dat het Rijk en ProRail ook maatregelen tegen de trillingsoverlast gaan realiseren en/of financieren. ProRail voert op de spoorlijn Breda - Venlo de komende jaren ook een nieuwe maatregel uit door de aanleg van 'Under Sleeper Pads'. Dit zijn elastische lagen die onder nieuwe dwarsliggers geplaatst worden. Dit moet de overlast van trillingen en geluid verminderen.

4. Kunnen wijzelf maatregelen nemen tegen trillingen? Bijvoorbeeld isolatieplaten in de grond graven in onze tuin?

Dit is door enkele bewoners langs de spoorlijn Breda - Venlo zelf gedaan, maar dit was daar een eigen initiatief en de (langdurige) effecten zijn niet goed bekend. Ook voor ProRail zijn er nog geen normen, wetten of richtlijnen over hoe het te doen en wat werkt. Zie antwoorden bij vraag 3 en 4 onder dit thema Trillingen wat ProRail wel doet. Overigens mag graven in de grond niet zomaar. Ook niet in uw tuin. U heeft een omgevingsvergunning nodig en moet rekening houden met aspecten als (explosieven)onderzoek, afvoerregels voor de grond, et cetera. Meer informatie treft u aan op onze website via https://www.rheden.nl/Inwoners/Bouwen_verbouwen/Bodem_en_riolering.

Treinaantallen en snelheden

1. Waarom geen aanpak bij de bron en minder (goederen)treinen laten rijden?

Zie het antwoord op vraag 6 thema Maatregelen.

2. Heeft de gemeente Rheden inzicht in het daadwerkelijk aantal treinen dat door de gemeente komt met welke lengte en soorten voor het goederenvervoer?

Jaarlijks worden deze cijfers gepubliceerd. Het verslag van 2021 kunt u vinden op

https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/over-ons/documenten/pr-jaarrapport-ontwikkeling-spoorgoederenverkeer-in-nederland-2021_web.pdf.

Meer gedetailleerde cijfers van treinen op de IJssellijn zijn opgenomen in de aanvullende beantwoording van Raadsvragen S22/78 en S21/159, te vinden via de link

<https://rheden.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Document/96f3361e-4c83-4882-946c-1bf256fff01d?documentId=848311aa-3ecb-44ea-bed3-1eec7e279c12>.

3. Hoe zit het met de snelheid van de goederentreinen, kan die lager?

Goederentreinen rijden met een snelheid die overeenkomstig is met de karakteristieken van het baanvak en de samenstelling van de goederentrein zelf. Er zijn geen andere beperkingen aan de snelheid van een goederentrein ter hoogte van de gemeente Rheden. Zie de websitelink

<https://www.prorail.nl/veelgestelde-vragen/hoe-hard-mag-een-goederentrein-rijden> voor hoe hard een goederentrein mag rijden. Op grond van de Spoorwegwet mogen de snelheden niet gewijzigd worden.

Naast effect op geluid heeft een verlaging van de snelheid effect op de capaciteit van het spoor. In het landelijke Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor wordt dit niet meegenomen als optie, omdat dit stuit op bezwaren van overwegende vervoerskundige aard.

Vervolgproces

1. Wat zijn de vervolgstappen?

Kort samengevat komt het hierop neer:

- De reacties op de informatiebijeenkomsten van juni/juli 2022 zijn verwerkt
- De conceptvisie wordt gepresenteerd op een informatieve inloopavond (begin november)
- Stedenbouwkundige visie wordt door het college van B&W vastgesteld (eind 2022)
- Stedenbouwkundige visie wordt verwerkt in het onderzoek van ProRail (voorjaar 2023)
- Met het onderzoek wordt het ontwerpbesluit MJPG voorbereid
- Ontwerpbesluit MJPG door Ministerie
- Zienswijze mogelijk op dit ontwerpbesluit door belanghebbenden, gemeente (6 weken)
- Definitief besluit MJPG door Ministerie
- Onderzoek en verbeteren gevelisolatie (2 jaar doorlooptijd)
- Realisatie geluidmaatregelen (verwachting 2026)

2. Komt er nog een revisie van de conceptvisie en bewonersconsultatie?

De concept stedenbouwkundige visie wordt gepresenteerd op een inloopavond (begin november 2022). Dit heeft een informatief karakter. Omdat het over een uitwerking van bestaand beleid van de gemeente gaat, blijft het daarbij en stelt het college van burgemeester en wethouders de visie vast. Overigens is er later in het proces nog de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Zie daarvoor het antwoord op vraag 1 en 3 bij dit thema Vervolgproces.

3. Welke rol in het proces heeft de gemeente met de stedenbouwkundige visie en welke rollen hebben ProRail en het ministerie?

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft het laatste woord in de voorgestelde toepassing van de maatregelen. Zij zal in haar overweging rekening houden met de voorkeuren van de gemeente die zijn kenbaar gemaakt in de stedenbouwkundige visie. De gemeente neemt dus géén besluit over het plaatsen van geluidschermen. Alleen in de stedenbouwkundige visie kan de gemeente aangeven waar en tot hoe hoog geluidschermen stedenbouwkundig en of landschappelijk acceptabel zijn. De gemeente is vervolgens, net als een omwonende, belanghebbende bij een MJPG-besluit en mag een zienswijze indienen. Bijvoorbeeld als zij hun stedenbouwkundige visie niet op de juiste manier ziet meegewogen in het ontwerp MJPG-besluit. ProRail is verantwoordelijk voor de geluidsreducerende maatregelen. Dit is ook verwoordt in de Wet milieubeheer, artikel 11.29.

4. Is er een formele vergunningsaanvraag voor de geluidschermen noodzakelijk?

Voor de eventuele gevelisolatie van monumentenwoningen wel. Voor de realisatie van de geluidschermen niet. GPP's zijn een planologisch middel om een scheiding aan te brengen tussen wat het spoor mag produceren en waar de omgeving rekening mee moet houden. Een GPP-wijziging is in die zin een planologisch besluit. Met het besluit op een gpp-wijzigingsverzoek wordt direct een omgevingsvergunning verleend voor de realisatie van de maatregelen genoemd in het besluit. Zie artikel 11.43, lid 1 van de Wet milieubeheer op <https://wetten.overheid.nl>.

Overig

1. Hoe zit het met de veiligheid in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen en wat doet de gemeente Rheden hierin?

Voor de laatste stand van zaken verwijzen we u naar de raadsinformatiebrief van april 2022, agendapunt 20.3.7 van de raadsvergadering in onderstaande link:

<https://rheden.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/6e074b08-3a79-4f7b-89cf-942ca64ecce7>

2. Wat is de rol en wat doet de gemeente Rheden om overlast van het treinverkeer tegen te gaan?

Een gemeente kan geen maatregelen eisen bij een spoorlijn, zoals zij dat bijvoorbeeld wel kan bij gemeentelijke wegen. Hierdoor is de directe invloed van de gemeente op een spoorlijn beperkt. Dit betekent niet dat de ervaren hinder van een spoorlijn geen aandacht heeft bij de gemeente. De gemeente Rheden heeft zowel ambtelijk als bestuurlijk met enige regelmaat overleg met ProRail, belangenorganisaties tegen spoorhinder en werkt samen met diverse overheidspartijen in de regio en in Oost-Nederland eraan om de (geluids)hinder van het spoorwegverkeer zoveel mogelijk te beperken en visies te ontwikkelen. Zie ook antwoord op vraag 3 bij thema (Goederen)treinen, de link bij het antwoord op vraag 1 van dit thema Overig en de tweede link bij het antwoord op vraag 2 van thema Treinaantallen en snelheden.

3. Wat is de actuele situatie in de mogelijke aanleg van de noordtak Betuweroute? Zie de link in het antwoord op vraag 1 van dit thema Overig.

4. ProRail voorziet en beheert het spoornetwerk, maar zij zijn ook verantwoordelijk voor het toezicht en de naleving van treinverkeer. Is dat wel onafhankelijk?

Toezicht en naleving wordt gedaan door ILT, Inspectie voor Leefomgeving en Transport. De ILT is namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toezichthouder op ProRail. Beheer en toezicht zijn dus uit elkaar gehaald. Zie ook <https://www.ilent.nl/onderwerpen/beheer-hoofdspoorweginfrastructuur>

5. Wat zijn consequenties voor flora en fauna?

In de latere civiele uitwerking van de projecten van ProRail wordt dit item per definitie meegenomen.

6. Er zit een naad in de spoorstaven, wat veel geluid geeft. Wat doet men hieraan?

Als u overlast ervaart van de overgang van spoorstaaf op spoorstaaf, kunt u contact opnemen met de afdeling ProRail Publieksvoorlichting via <https://www.prorail.nl/contact/contactformulier>. Zij kunnen uw melding doorzetten en dan kan team Onderhoud onderzoeken of er iets te verbeteren op locatie.

7. Ik heb nog geen volledig/duidelijk beeld hoe het nu zit met de normering, wetgeving en maatregelprocedures van het treinverkeer. Waar kan ik nadere informatie vinden?

Mocht de presentatie en deze vraag-en-antwoordenlijst onvoldoende duidelijk zijn, dan horen wij graag nog een specifieke vraag. Wij kunnen ons voorstellen dat de materie en de wetgeving niet voor elke betrokkenen even gemakkelijk of overzichtelijk zijn. Wij verwijzen in deze nota naar de relevante websites. Als u het antwoord op uw vraag niet per e-mail heeft gehad of in deze nota vindt, stuur dan een e-mail naar mjpg@rheden.nl.

Wij hopen met dit document meer duidelijkheid te hebben gegeven over de thema's die spelen bij het treinverkeer. Wij danken een ieder voor de inbreng! *Team Stedenbouwkundige visie MJPG*