

Beroepschrift tegen de volgende Beslissingen op Bezwaar van de Minister van VROM van 12 april 2007, verzonden 16 april 2007:

LMV 2007 015628	222.146.03	Reimerswaal clusters 5,6,7,8,9,10 en 11
LMV 2007 015626	222.146.02	Reimerswaal clusters 2,3 en 4
LMV 2007 015623	222.146.01	Reimerswaal cluster 1
LMV 2007 015617	222.145.02	Kapelle West
LMV 2007 015617	222.145.03	Kapelle Oost
LMV 2007 015579	222.144.03	Goes Eindewege
LMV 2007 015573	222.144.02	Goes Verspreide bebouwing
LMV 2007 015569	222.144.01	Goes Lewedorp
LMV 2007 015580	222.144.04	Goes Kom West
LMV 2007 015609	222.144.06	Goes Oostmolenweg

Inleiding.

In de Beslissing op Bezwaar motiveert de Minister het rekening houden bij de Maatregelenbesluiten met het effect van de zogenoemd stille treinen met het feit dat dit gunstiger zou zijn voor de aanwonenden van de Zeeuwse lijn.

Bij het vaststellen van de Maatregelenbesluiten was vigerend het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï '96. Dit reken- en meetvoorschrift kent geen zogenoemd stille (goederen)treinen. Het voorschrift kent maar een categorie goederenmaterieel t.w. categorie 4 blokgeremd goederenmaterieel.

De Minister erkent in punt 3.1.7. van de Beslissing op Bezwaar dat dit juist is, maar dat de afwijking gegrond is omdat rekening houden met stille treinen gunstiger zou zijn voor de aanwonenden.

Los van het feit of dit een voldoende motivering is om af te wijken van vigerende regelgeving is deze stellingname onjuist. Zoals in het hiernavolgende zal worden aangetoond is het rekening houden met het effect van stille treinen alleen gunstiger voor aanwonenden aan het spoor in verspreid liggende bebouwing. Voor omwonenden in geclusterde bebouwing langs het spoor is een geluidsscherm gunstiger dan het rekening houden met stille treinen.

Artikel 2a van de bestreden beschikking luidt dat in 2010 in de nachtperiode hoofdzakelijk treinen zullen rijden met een geluidsproductie, die 7dB(A) lager is dan die van materieel met gietijzeren remblokken. In het Maatregelenprogram van ProRail staat dat in de nacht vanaf 2015 alleen nog stille treinen zullen rijden op de Zeeuwse lijn. Aangenomen wordt dat van stille treinen de geluidsproductie 7dB(A) lager is dan van categorie 4 goederenmaterieel.

TNO is nu bezig in opdracht van Lloyd's Register Europe B.V. met het uitvoeren van metingen van geluidsdrukniveaus langs de rails op het traject Bergen op Zoom- Roosendaal. December 2006 vond de derde meting in een serie van 5 metingen plaats. Doel van de metingen is na te gaan wat het effect is van zogenoemd LL remblokken i.p.v. gietijzeren remblokken op de geluidsdrukniveaus. Tevens wordt in het kader van deze metingen het verloop bepaald van de wielruwheid, die weer invloed heeft op de geluidsstraling. De metingen zijn nog niet afgerond, het eindrapport is er nog niet en het is dus zeer voorbarig nu reeds 7 dB(A) geluidsreductie in de nacht in te calculeren.

Gesteld kan worden dat **geluidstechnisch** gesproken de toepassing van LL remblokken een goede verbetering kan geven.

Maar er is nog onduidelijkheid over de invoering in nationale en Europese regelgeving. Ook is onduidelijk hoe niet stille treinen geweerd kunnen worden en hoe de markt zover gebracht kan worden dat goederenmaterieel wordt omgebouwd in die zin dat gietijzeren remblokken worden vervangen door LL remblokken.

Deze inleiding samenvattend kan gesteld worden dat bij het berekenen van geluidsniveaus, hetgeen toch essentieel is, niet gehandeld is conform de vigerende regelgeving t.w. het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï '96.

De effecten van de LL remblokken zijn niet in regelgeving opgenomen. Onduidelijk is hoe goederenmaterieel met gietijzeren remblokken kan worden geweerd en hoe de markt gedwongen of overtuigd kan worden om goederenmaterieel naar LL remblokken om te bouwen.

Maatregelen op verkeerde grondslag vastgesteld.

Door te rekenen met zogenoemd stil materieel heeft de minister het akoestisch onderzoek en de daaruit voortvloeiende maatregelen niet conform het vigerende Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï '96 (RMV'96) vastgesteld.

De minister ziet hierin geen strijd met de regelgeving en heeft geoordeeld dat dit gunstiger voor de omwonenden is. (BOB 3.1.7).

De minister baseert dat oordeel uitsluitend en alleen op de ten hoogste toelaatbare waarde en niet op de combinatie van maatregelen ten gevolge van de wijziging en de ten hoogst toelaatbare waarden. Dat de ten hoogst toelaatbare waarde met "correctie" lager ligt, is niet zo evident, immers als de maatregelen worden afgestemd op de volgens het RMV'96 bepaalde waarden zonder "correctie", dan komen daar maatregelen (schermen) uit voort die de geluidbelasting en dus de hoogte van de ten hoogst toelaatbare waarde verlagen.

De minister heeft niet voldoende onderzocht wat de gevolgen voor de bewoners zijn van de rekenwijze zonder "correctie" tegenover die met "correctie". Het akoestisch onderzoek toont slechts de rekenwijze en maatregelen met de "correctie". Het oordeel van de minister is gebaseerd op een te eenvoudige benadering.

In algemene zin kan gesteld worden dat als bij de vaststelling van de maatregelen (stap 1 uit BOB 3.3.2) conform het RMV'96 was gerekend - en dus niet met stil-materieel - dan zouden er bij de meeste woningen geluidsschermen komen die het verschil tussen wel stil- en niet stil-materieel zouden teniet doen. Die geluidsschermen zouden dan ook overdag en 's avonds voor lagere waarden zorgen. Voor die woningen is daarom geen sprake van een gunstiger uitgangspunt.

De gevelbelasting op 5 meter waarneemhoogte zou dan ongeveer gelijk zijn aan de waarde die nu is voorzien, maar op de begane grond en in de omgeving zouden de waarden lager uitkomen. Ook daarom is het voor die woningen geen gunstiger uitgangspunt.

Dat scherm leidt ook tot een lagere geluidbelasting Lden (gewogen gemiddelde in het etmaal), zoals dat bij de EG-richtlijn omgevingslawaaï ¹ en de nieuwe Wet Geluidhinder van toepassing is, doordat de geluidsschermen functioneel zijn in het hele etmaal en niet slechts in de nacht.

Om te laten zien dat de geluidsschermen voor veel woningen een gunstiger uitgangspunt is dan te rekenen met stil-materieel in de nacht, is in bijlage 2 een indicatieve berekening van enkele clusters opgenomen.

De benadering van de minister leidt ook op ten minste drie manieren tot rechtsongelijkheid.

1. In een situatie waarbij art. 1a Bgs niet van toepassing is, maar wel een wijziging spoorweg, worden de maatregelen door het gemeentebestuur vastgesteld. Daarbij bestaat niet de mogelijkheid om met de ten hoogst toelaatbare waarde een lager

¹ richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (PbEG L 189); de Europese).

maatregelenniveau vast te stellen dan die op grond van het vigerende RMV'96 wordt berekend.

2. De mate van "correctie" hangt sterk van de situatie af. In deze situatie is de correctie ca. 2dB(A), maar als de avond-intensiteit in de prognose voor 2015 lager zou zijn, dan zou de correctie groter worden en deze kan oplopen tot 5dB(A). Dit wordt mede veroorzaakt doordat in de avondperiode niet met stil-materieel is gerekend.
3. Als de wijziging spoorweg van 2003 pas had plaatsgevonden nadat de maatregelen waren vastgesteld door het bevoegd gezag, zoals in de wet voorzien, en meer specifiek; als de Ontwerp Planbeschrijving Zeeuwselijn uit 2003 onverwijld was omgezet in een planbeschrijving en was voorgelegd aan het bevoegd gezag, dan had van een correctie geen sprake kunnen zijn.

Uit het bovenstaande blijkt dat de minister met de afwijking van de vigerende voorschriften niet de beoogde gunstiger uitgangspositie bereikt en wel bijdraagt aan rechtsongelijkheid.

Wij verzoeken u, gebaseerd op het bovenstaande de bestreden beschikkingen nietig te verklaren en tevens een voorziening te treffen met de strekking van artikel 3 van de beschikkingen.

Naast de boven genoemde bezwaren en vaststellingen moet het volgende naar voren gebracht worden.

Het akoestisch onderzoek en de daaruit voortvloeiende maatregelen zijn - alleen voor de nacht - op een vrije interpretatie van een toekomstige voertuigcategorie gebaseerd, door in de nacht 7 dB(A) af te trekken van de bijdrage van het goederenverkeer aan de geluidsbelasting.

Het valt te betwijfelen of vanaf 1 januari 2009 de toegang tot het spoor gedurende de nacht geweigerd kan worden aan vervoer met de standaard goederenwagens, ten gunste van het stil-materieel.

ProRail kan alleen weigeren vervoerspaden uit te geven bij dreigende overschrijding van de vastgestelde ten hoogst toelaatbare waarden. Er is daarom geen instrument om er voor te zorgen dat alleen stil-materieel het spoor in de nacht gebruikt.

De geluidsbelasting Lden, het gewogen gemiddelde in het etmaal, zal daardoor hoger uitkomen.

De minister geeft in de BOB bij 3.1.5 aan dat zal worden gehandhaafd op de vastgestelde ten hoogst toelaatbare waarden en niet op het al dan niet rijden met stil-materieel in de nacht. Dat leidt er toe dat de nachtrust bij elke niet stille-trein verstoord wordt. In 2001 reden de nachtelijke goederentreinen aan de rand van de nacht namelijk omstreek 5:45 en de laatste avondtrein omstreeks 23:00. De minister heeft met het Bgs geen bevoegdheid in deze, maar op grond van Europese verdragen hebben bewoners langs het spoor wel recht op ongestoorde nachtrust en de minister heeft daarin een zorgplicht.

De minister geeft in de BOB bij 3.1.5 aan dat zal worden gehandhaafd op de vastgestelde ten hoogst toelaatbare waarden en niet op het al dan niet rijden met stil-materieel in de nacht, terwijl in de BOB bij 3.1.7 het stil-materieel als impliciete eis wordt weergegeven. Dat is inconsequent. Wij verzoeken U te bepalen dat de minister moet handhaven op alle maatregelen.

Gebruik van stille treinen

Artikel 2a van de bestreden beschikking luidt dat in 2010 in de nachtperiode hoofdzakelijk treinen zullen rijden met een geluidsproductie die 7 dB(A) lager is dan die van materieel met

gietijzeren remblokken. In het Maatregelenprogramma van ProRail staat dat in de nacht in 2015 alleen nog stille treinen zullen rijden op de Zeeuwse lijn. Aangenomen wordt dat stille treinen dezelfde zijn als treinen met een geluidsproductie die 7 dB(A) lager is dan van categorie 4 goederentreinen.

ProRail heeft tot nu toe geen bevoegdheid om goederenmaterieel met gietijzeren remblokken te weren bij de verdeling van paden op de Zeeuwse lijn. Het is dan ook in het geheel niet duidelijk hoe ProRail kan bewerkstelligen dat in 2010 de goederentreinen in de nacht hoofdzakelijk bestaan uit bakken met een geluidsproductie die 7 dB(A) lager is dan die van bakken met gietijzeren remblokken. Evenmin is duidelijk hoe in 2015 goederentreinen met gietijzeren remblokken geheel geweerd kunnen worden in de nacht. Daarnaast is het onduidelijk wat onder hoofdzakelijk moet worden verstaan.

Het equivalente geluidsniveau als gevolg van de geluidsproductie van passerende treinen moet berekend worden volgens het vigerende Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaier '96. Dit reken- en meetvoorschrift, nu gewijzigd in Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006, kent pas sinds voorjaar 2007 een categorie 11 voor zogenoemd stille treinen en dus nog niet tijdens de vaststelling van de maatregelen. Maar de bijbehorende factoren en kentallen die voor de berekening noodzakelijk zijn, zijn nog niet in het reken- en meetvoorschrift opgenomen. Er kan dus niet met zogenoemd stille treinen worden gerekend. Dat is om de volgende redenen ook in het geheel niet verwonderlijk.

In mei 2006 startte op de Zeeuwse lijn een serie van 5 metingen om de zogenoemde LL remblokken te testen. Deze remblokken zouden moeten zorgen voor het "stil" maken van de goederentreinen. Het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaier '96 heeft Europese geldigheid waardoor de wijziging van getalswaarden in het voorschrift meer tijd zal vergen.

In technisch opzicht moet hier nog het volgende aan worden toegevoegd. Tot nu toe zijn de proeven met de LL remblokken uitgevoerd op bakken van autotransporttreinen van Cobelfret op de Zeeuwse lijn. Uit deze proeven blijkt dat met LL remblokken bij deze autotransporttreinen de geluidsproductie lager is. Maar de resultaten van de eerste drie van de vijf uitgevoerde metingen verschillen. Bij de berekening van de geluidsniveaus, in verband met het vaststellen van de maatregelen, is gerekend met categorie 4 goederenmaterieel minus 7dB(A). Dit is nog op geen stukken na gehaald.

Samenvattend

Bij de maatregelenbesluiten is gerekend met een reductie van de geluidsproductie van alle goederentreinen; de grootte van die reductie als gevolg van de toepassing van LL remblokken bij alle type goederentreinen staat geenszins vast.

Met het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaier '96 kan de geluidsproductie van goederentreinen met LL remblokken niet berekend worden.

Wettelijk is niets geregeld om goederentreinen met gietijzeren remblokken ten gunste van goederentreinen met LL remblokken te weren.