

# Is er nog hoop voor aanwonenden van de Zeeuwse lijn?

**De nieuwe Sloelijn als zijtak van de Zeeuwse lijn betekent meer geluidsoverlast voor aanwonenden. Een belangenvereniging vindt dat de geluidsoverlast onvoldoende wordt beperkt.**

Door Peter Gruijters

## Over de auteur:

Ir. P.J. Gruijters is voorzitter van de Belangenvereniging Aanwonenden Spoorlijn te Kapelle (Zeeland). Voor zijn pensionering was hij burgemeester van Zundert en Hooge en Lage Zwaluwe en dijkgraaf van het waterschap Noord- en Zuid Beveland.

Mei 2003 werden de aan- en omwonenden van de Zeeuwse lijn op Zuid-Beveland verrast door lange autotransporttreinen, die vanaf dat moment dagelijks langs kwamen. Van Bergen op Zoom naar Vlissingen vol met auto's en kort daarna leeg langs dezelfde route weer terug. Overdag werden 5 transporten verzorgd en 's avonds herhaalde zich dat nog een keer. Er was wel een bekendmaking geweest in een Vlissingers huis-aan-huis blad en in de Staatscourant ingevolge de Wet Milieubeheer door de gemeente Vlissingen. Die bekendmaking vermeldde dat Burgemeester en wethouders van de gemeente Vlissingen op 26 augustus 2002 aan de Compagnie de Manutention Vlissingen BV vergunning verleend hadden voor een Roll on-Roll off terminal in het Sloegebied met bijbehorende in- en uitgaande treinbewegingen. Maar wie leest die bekendmakingen?

Tot mei 2003 passeerden gemiddeld ongeveer vier goederentreinen per dag over de Zeeuwse lijn. Het aantal goederentreinen verdubbelde zich dus op een gegeven dag in mei 2003. De autotransporttreinen waren veel langer dan de goederentreinen die tot dat moment over de Zeeuwse lijn reden. Maar nog veel belangrijker was dat die goederentreinen veel meer lawaai (geluid is niet het juiste woord) maakten en veel trillingen veroorzaakten in de woningen langs de lijn. Onder de aanwo-

nenden langs de Zeeuwse lijn ontstond verontwaardiging over deze overlast. Wanneer uit een disco teveel lawaai komt gaat de politie er op af, kan een overheidsorgaan als ProRail ongestraft en blijikbaar zonder vergunning dan zoveel lawaai maken en trillingsoverlast bezorgen?

## BAS

30 juli 2003 reeds, twee maanden na de eerste autotransporttreinen, zaten de kersverse bestuurders van de opgerichte Belangenvereniging Aanwonenden Spoorlijn (BAS) bij de notaris en werden de statuten van de vereniging gepasseerd. Reeds 150 Bevelanders hadden zich als lid aangemeld. Van belang is daarbij nog het volgende. Het Provinciaal bestuur van Zeeland is al jaren bezig met de plannen voor een Westerschelde Container Terminal, verder te noemen WCT, bij het Sloegebied. Realisatie van deze terminal zal zonder twijfel leiden tot een nog veel grotere toename van het goedertransport over de Zeeuwse lijn. Onder de bevolking van Zeeland zijn grote groepen die ernstige bezwaren hadden en hebben tegen de realisatie van de WCT. Na een lange voorbereidingstijd met hoorzittingen en bezwaarschriften stelde de Raad van State op 16 juli 2003 de bezaar-makers in het gelijk. De Raad van State vernietigde het besluit van Provinciale Staten waarin het streekplan zo werd gewijzigd dat een WCT gerealiseerd kon worden. Provinciale bestuurders lieten echter snel daarop weten dat een nieuw en aangepast plan voor een WCT in procedure zal worden gebracht.

Aanwonenden langs de Zeeuwse lijn schrokken daar erg van. De geluids- en

trillingsoverlast van de autotransporttreinen was al groot en het Provinciaal bestuur was blijkbaar vastbesloten de WCT mogelijk te maken en het kan niet anders of dat zal de overlast nog verder vergroten. Tabellen 1 en 2 maken duidelijk waar het over gaat.

De waarde van de geschatte geluidsproductie in 2010/2015 kan niet gegeven worden omdat deze ook afhankelijk is van de maatregelen, die in de komende jaren getroffen gaan worden aan de treinen en aan het spoor om de geluidsproductie te beperken. Gegevens komen uit het openbare register, het zogenaamde akoestische spoorboekje.

Het bestuur van de BAS voert actie langs twee lijnen. Het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs) stelt regels voor het voorkomen van nieuwe geluidhindersituaties bij spoorwegen. Het Bgs definieert wanneer er sprake is van een wijziging van de spoorweg en wanneer dit het geval is moet de spoorwegexploitant maatregelen nemen om de extra geluidsoverlast van de wijziging te voorkomen of te beperken. De BAS is van mening dat de sterke toename, van bijna 200 procent, van het goederentreinverkeer sedert mei 2003 volgens de bepalingen van het Bgs een wijziging van de spoorweg vormt. ProRail is van mening dat de toename van het goederentreinverkeer een kwestie is van de toegenomen interesse van de markt voor de Zeeuwse lijn en dat er niets aan de lijn gewijzigd is. Ondanks enige zittingen bij de Raad van State is nog niet duidelijk of de sterke toename van het goederentreinverkeer sedert 2003 een wijziging van de spoorweg betekent

als bedoeld in het Bgs. Dit is een zeer essentiële vraag. Indien de sterke toename van het goederentreinverkeer inderdaad een wijziging van de spoorweg vormt als omschreven in het Bgs, dan heeft ProRail ten onrechte in 2003 een grote toename van het goederentreinverkeer op de Zeeuwse lijn toegelaten. De Raad van State heeft bij voorlopige voorziening wel bepaald dat de goederentreinen 's nachts in de kernen van dorpen en steden langs de Zeeuwse lijn maximaal 60 in plaats van 80 km/uur mogen rijden. Naar de mening van BAS wel iets maar niet veel.

#### WIJZIGING VAN DE ZEEUWSE LIJN

ProRail erkent dat de aanleg van de nieuwe Sloelijn een wijziging van de spoorweg vormt als bedoeld in het Bgs. Daar wordt dus de procedure voor het toepassen van geluidsbeschermende maatregelen wel gevolgd. Langs de Zeeuwse lijn zullen voorzieningen aangebracht worden om de geluidsoverlast te beperken en naar verwachting zal een groot deel van die voorzieningen aangebracht zijn wanneer de nieuwe Sloelijn in gebruik genomen wordt. Maar zijn die voorzieningen voldoende? De Staatssecretaris van VROM heeft op 17 juli 2006 de beschikkingen getekend waarin de geluidsbeschermende maatregelen langs de Zeeuwse lijn worden vastgesteld. De BAS heeft na uitvoerig overleg met aanwonenden vele extra maatregelen voorgesteld en bezwaar gemaakt tegen de maatregelenbesluiten omdat de maatregelen onvoldoende bescherming bieden tegen de geluidsoverlast als gevolg van de ingebruikname van de Sloelijn. Na viermaal het besluit uitgesteld te hebben, heeft de inmiddels nieuwe Minister van VROM op 12 april een besluit genomen op de ingediende bezwaarschriften van BAS en andere partijen.

#### GELUIDSBEPERKENDE MAATREGELEN

De beschikkingen van de staatssecretaris van 17 juli 2006 bevatten ook de vaststelling van de ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidsbelasting van vele woningen langs de Zeeuwse lijn. Niet iedereen beseft ten volle de betekenis van de vaststelling van deze ten hoogste toelaatbare waarden. Wat is het geval? In situaties waarin toepassing van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend is of bezwaren oplevert van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard kan een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde worden vastgesteld. Een dergelijke beschikking betekent voor een huiseigenaar dat zijn of haar huis minder waard wordt. Verzwijgen bij verkoop is

	2001	2005	2010/2015
Overdag 07.00 tot 19.00	1,68	7,03	30
Avond 19.00 tot 23.00	4,75	8,37	39
Nacht 23.00 tot 07.00	2,76	7,13	26
Etmaal (waarden afgerond)	61	175	724

TABEL 1. INTENSITEIT VAN HET GOEDERENTREINVERKEER TUSSEN BERGEN OP ZOOM EN GOES IN BAKKEN PER UUR

	2001	2005	2010/2015
Geluidsproductie in dB(A)	81,3	85,6	

TABEL 2. GEMIDDELDE GELUIDSPRODUCTIE LANGS HET TRAJECT GOES-'S HEER ARENDSKERKE VOLGENS HET AKOESTISCH SPOORBOEKJE

niet aan te raden, want het kan de verkoop ongeldig maken. Er bestaan zelfs plannen om deze beschikkingen in het kadaster op te nemen.

Over de interpretatie van verkeerskundige of landschappelijke bezwaren bestaat weinig verschil van mening. Dat is zeker niet het geval met bezwaren van stedenbouwkundige of financiële aard. Gemeenten hebben veelal bezwaren tegen, zeker hogere, schermen in de steden of dorpen langs de spoorlijn. Bestemmingsplannen geven echter aan stroken langs het spoor veelal de bestemming "spoorwegdoeleinden". Het is dan niet mogelijk zonder wijziging van het bestemmingsplan van gemeentewege bezwaar te maken tegen dergelijke schermen. Maar ook aanwonenden zijn niet altijd enthousiast over schermen voor hun huis en vinden het moeilijk te kiezen tussen uitzicht en geluidsbescherming. Maar een keuze per huis is technisch en juridisch niet mogelijk.

Aanwonenden hebben recht op geluidsbeschermende maatregelen, ook al vinden de burens vanwege het uitzicht schermen niet wenselijk. Ook over bezwaren van financiële aard bestaan verschillen van mening tussen VROM en BAS. De Raad van State heeft in een uitspraak van 29 december 2004 bevestigd dat het criterium van 10.000 Euro per dB per woning doelmatig en redelijk is. De vele voorstellen voor meer en hogere schermen, die BAS in het bezwaarschrift tegen de Maatregelenbesluiten heeft ingediend zijn onder andere gebaseerd op dit criterium. ProRail heeft het wel of niet plaatsen van schermen en raildempers gebaseerd op het computerprogramma Schermcriterium software 1.5 van Holland Railconsult. VROM heeft zich aan deze gang van zaken geconformeerd. Zelfs voor een actiegroep als BAS met veel deskundigheid onder zijn leden, laat staan de gewone burger, is niet te achterhalen wat de uitgangspunten van dit computerprogramma zijn.

#### GELUIDSPRODUCTIEPLAFOND

Er zijn meer punten in de maatregelenbesluiten waar de BAS namens zijn leden bezwaar tegen heeft ingediend. Het betreft onder andere het zogenoemde "geluidsproductieplafond". Het is een vruchtbaar idee maar verder is het nog niet gekomen. In de Planbeschrijving voor de Zeeuwse lijn uitgebracht door ProRail mei 2005 staat dat het geluidsproductieplafond door de Minister van VROM zal worden vastgesteld tegelijkertijd met de maatregelenbesluiten. In de beschikkingen wordt onder overwegingen vermeld dat ProRail heeft verzocht om de ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidsbelasting vanaf 1 januari 2009 te beschouwen als geluidsproductieplafonds. Voor zover bekend heeft de Minister van VROM nog geen geluidsproductieplafond voor de Zeeuwse lijn vastgesteld. Het is evenmin duidelijk of de Minister van VROM al de bevoegdheid heeft op grond van de Wet geluidhinder om een dergelijk plafond vast te stellen. De bedoeling is het geluidsproductieplafond vast te stellen op het niveau van de hoogst toelaatbare waarden van de geluidsbelasting. Dat niveau heeft langs de lijn verschillende waarden. Het zal daarom niet eenvoudig zijn om te controleren of de spoorwegexploitant onder het geluidsproductieplafond gebleven is.

Het geluidsproductieplafond is een essentieel onderdeel van de maatregelen om de aanwonenden te beschermen tegen geluidsoverlast. Volgens de Planbeschrijving zal ProRail zelf in de planningsfasen het vervoer over de Zeeuwse lijn monitoren. Wanneer plafondoverschrijding verwacht wordt kan goederenvervoer verschoven worden van de nacht naar de dag. Maar ProRail kan daar op basis van regelgeving niet toe worden verplicht. Dat ProRail dat op vrijwillige basis zou willen doen biedt voor BAS onvoldoende zekerheid. Daarom is de instelling van een geluidsproductieplafond gebaseerd op wet- of regelgeving in de maatregelen-

besluiten onontbeerlijk. Principieel gezien moet bij milieuwetgeving de controle ook niet in handen liggen van de veroorzaker.

Over het geluidsproductieplafond zal door ProRail jaarlijks worden gerapporteerd. Door Delta Rail, vroeger AEA Technology, wordt al enige jaren op grond van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96 een emissieregister uitgegeven. In dit register wordt verslag gedaan van de berekende equivalente geluidsniveaus langs de spoorlijnen. Dit openbaar register komt gemiddeld uit ruim een jaar na afloop van het jaar waarover gerapporteerd wordt. Voor de burger, die door de geluidsoverlast sterk in zijn belangen getroffen wordt, is dat volstrekt onvoldoende. Recht halen is hierdoor nagenoeg onmogelijk en in ieder geval te laat.

#### VRAGEN OVER DE TOEKOMST

De Beleidsnota verkeersemissies stelt als doel dat er in 2010 "hoofdzakelijk " goe-

derentreinen rijden met een geluidsproductie die minstens 7 dB(A) lager is dan die van treinmaterieel met gietijzeren remblokken. In de Planbeschrijving heten dat stille treinen. In 2015 rijden er in de nachtperiode op alle trajecten alleen nog stille treinen.

Bij de vaststelling van de noodzakelijke geluidsbeschermende maatregelen wordt er van uitgegaan dat de invoering van stille treinen ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Daar zijn veel vraagtekens bij te plaatsen. Wat moet worden verstaan onder hoofdzakelijk? Dat is zeer rekbaar. Wie controleert het aantal stille goederentreinbakken? Er is toch vrij treinverkeer in Europa? Kan ProRail transporteurs weigeren omdat hun materieel te lawaaiig is? Er zijn wel beleidsvoornemens in die zin, maar beperking van het goederentreinverkeer vanwege geluidstechnische eisen moet toch Europees geregeld worden? Er rijdt nu al Duits materieel over de Zeeuwse lijn.

#### CONCLUSIES

Sedert mei 2003 is het goederentreinverkeer over de Zeeuwse lijn bijna verdrievoudigd zonder dat er enige maatregelen genomen zijn om de daardoor sterk toegenomen geluidsoverlast te beperken. Aanwonenden hebben daar nu al vier jaren hinder van.

De maatregelen die genomen gaan worden om de geluidsoverlast te beperken als gevolg van het in gebruik nemen van de Sloelijn zijn onvoldoende.

De toepassing van geluidsproductieplafonds zijn voor wat betreft juridische haalbaarheid en handhaafbaarheid onvoldoende doordacht.

De introductie van de zogenoemd stille treinen is nog met veel onzekerheden omgeven en kan niet zonder meer ingecalculeerd worden.

Terugkomend op de titel van dit artikel, er is wel hoop maar ook vertwijfeling bij de aanwonenden van de Zeeuwse lijn.

Onderdeel van de Schilt beheer groep

**Alara-Lukagro bv**  
Huijgensweg 3  
2964 LL Groot-Ammers  
Postbus 15  
2964 ZG Groot-Ammers  
T +31(0)184 66 17 00  
F +31(0)184 41 54 35  
E info@alara-lukagro.nl  
I www.alara-lukagro.nl

**ALARA-LUKAGRO**  
NOISE CONTROL