



Gemeente Geldermalsen

25 JUNI 2013

Provincie Noord-Brabant

LB520



3430486

MID 1stgr

Provincie Noord-Brabant Commissie voor Mobiliteit en Financiën
Postbus 90151
5200 MC S-HERTOGENBOSCH

Datum	Uw kenmerk	Uw brief van	Ons kenmerk	Onderwerp
20 juni 2013			ROG/13.011853	Schade in hinder van spoortrillingen

VERZONDEN 24 JUNI 2013

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij zenden wij u ter informatie een brief die wij recent hebben gezonden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Tweede Kamer der Staten Generaal. In deze brief vragen wij opnieuw aandacht voor de schade en hinder die onze inwoners ondervinden van de spoorweg door onze gemeente, vooral als gevolg van een toenemend aantal zware goederentreinen.

In onze eerdere brief van 25 oktober 2012 hebben wij aandacht gevraagd voor de problematiek van schade en hinder van spoortrillingen, in verband met nadelige effecten die de nieuwe Beleidsregel Trillinghinder Spoor voor de bewoners in de omgeving van spoorwegen met zich meebrengt. De nieuwe beleidsregel is op 18 april 2012 door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu afgekondigd. De nieuwe beleidsregel verruimt de normen voor trillinghinder ten gunste van het spoorverkeer en ten nadele van de leefomgeving. De Staatssecretaris heeft hierop bij brief van 11 februari 2013 afhoudend gereageerd. In onze brief van juni doen wij opnieuw een onderbouwde oproep om te komen tot betere bescherming van de omwonenden van het spoor. Alle informatie over deze zaak vindt u op onze website:
www.Geldermalsen.nl/Ontwikkelingen/Projecten/Dorpen/Tricht

Kuipershof 2
4191 KH Geldermalsen
Postbus 112
4190 CC Geldermalsen
www.geldermalsen.nl

Telefoon (0345) 586 611
Telefax (0345) 573 258
info@geldermalsen.nl
IBAN: NL20BNGH0285002678
BIC: BNGHNL2G
BTW: NL0014.86.846.B.02

Nadere informatie
A. Preesman
Telefoon
(0345) 586 611





Wanneer in uw provincie of gemeente sprake is van een vergelijkbare problematiek of wanneer u zich om andere redenen herkent in de inhoud van onze brief aan de Staatssecretaris en Tweede Kamer dan nodigen wij u uit uw visie op de problematiek van spoortrillingen bij de Staatsecretaris en/of de Tweede Kamer kenbaar te maken.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Geldermalsen,
namens dezen,

F.J.M. Bouwens

Hoofd afdeling Maatschappelijke en Ruimtelijke Ontwikkeling



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

Datum	Uw kenmerk	Uw brief van	Ons kenmerk	Onderwerp
20 juni 2013	IENM/BSK- 2013/17723	11 februari 2013	ROG/13.009700	Schade en hinder van spoortrillingen

VERZONDEN 24 JUNI 2013

Geachte mevrouw Mansveld,

Hierbij zeggen wij u dank voor de uitgebreide beantwoording van onze brief d.d. 24 oktober 2012, kenmerk ROG/12.021507. Helaas moeten wij constateren dat uw uitgebreide reactie geen enkel zicht biedt op een oplossing voor het vraagstuk waarvoor wij bij u en de Tweede Kamer aandacht hebben gevraagd. Naar onze mening is de toenemende problematiek van de trillingshinder die bewoners in de omgeving van drukke spoorwegen ondervinden van zware goederentreinen van dien aard dat deze niet kan worden afgedaan door enkel te verwijzen naar geldende wetten en regels. Bij veranderende omstandigheden dient ook de houdbaarheid van wetten en regels te worden overwogen.

Wij hebben initiatieven genomen om te komen tot een betere onderbouwing van ons pleidooi om op het gebied van spoortrillingen te komen tot een effectievere aanpak. Daarom wenden wij ons opnieuw tot u door middel van deze brief met bijlagen. Wij hebben ons hierbij laten adviseren door Cauberg Huijgen, Raadgevende Ingenieurs B.V., één van de meest deskundige organisaties op het gebied van spoortrillingen in Nederland.

1. De toename van trillingshinder van goederentreinen is een sluipend proces. Geleidelijk worden deze goederentreinen langer en zwaarder en nemen ze toe in aantal. Verder worden de snelheden van goederentreinen ook nog verhoogd ten gunste van het transport over het spoor. Vanuit (bedrijfs-) economisch oogpunt is deze trend van meer, zwaarder en sneller begrijpelijk. Voor de bewoners nabij spoorwegen heeft dit een keerzijde. Zij worden tegen wil en dank geconfronteerd met een geleidelijk proces van toenemende hinder die ingrijpt in het welbevinden in hun woonsituatie.

Kuipershof 2
4191 KH Geldermalsen
Postbus 112
4190 CC Geldermalsen
www.geldermalsen.nl

Telefoon (0345) 586 611
Telefax (0345) 573 258
info@geldermalsen.nl
IBAN: NL20BNGH0285002678
BIC: BNGHNL2G
BTW: NL0014.86.846.B.02

Nadere informatie
A. Preesman
Telefoon
(0345) 586 539





Er is voor bewoners, en - zo ervaren wij - ook voor gemeentebesturen, nauwelijks vat te krijgen op de problematiek, omdat onderzoeken ingewikkeld en kostbaar zijn, én omdat het pakket van regels en wetten vooral het spoorverkeer dient en veel minder gericht is op bescherming of verbetering van de positie van bewoners nabij het spoor.

Dit heeft tot gevolg dat in bestaande situaties op klachten over trillingshinder door ProRail geen enkele actie wordt ondernomen. Alleen wanneer sprake is van duidelijke gevallen van schade aan gebouwen is er de bereidheid om nader onderzoek te doen en eventueel schade uit te keren. De zorgen die bewoners hebben en houden door de toenemende trillingshinder worden hiermee uiteraard niet minder.

2. Voor de realisering van nieuwe spoorprojecten, waarbij sprake is van ruimtelijke ingrepen, dient van alle relevante milieuaspecten te worden aangetoond dat volgens de geldende wetten en regels sprake zal zijn van een verantwoorde situatie, al dan niet te bereiken door het treffen van specifieke maatregelen. Voor hinder door spoortrillingen gold voorheen de SBR Richtlijn B. Per 20 april 2012 geldt de nieuwe Beleidsregel Trillingen Spoorverkeer (BTS). De nieuwe regeling heeft als doel helderheid te scheppen over de interpretatie van onderzoeksgegevens en te voorkomen dat tracébesluiten bij de Raad van State de toets van kritiek niet kunnen doorstaan. Een begrijpelijke doelstelling.

Wij hebben daarbij aangegeven dat invoering van de BTS tevens het effect heeft van verruiming van de normering en het invoeren van een drempel voor wijzigingen en dat omwonenden hierdoor benadeeld worden. In uw brief bestrijdt u deze effecten, echter uw argumenten daarvoor en de interpretatie van de onderzoeksgegevens kunnen wij niet plaatsen. Wij hebben Cauberg Huijgen gevraagd een goed onderbouwde reactie te geven op de inhoud van uw brief. Zie hiervoor bijgaande notitie van Cauberg-Huijgen "Trillingshinder en -schade door spoor in Tricht", d.d. 24 april 2013. Wij verwijzen u naar de inhoud van deze notitie die we als bijlage bij deze brief hebben gevoegd.

Een zeer opmerkelijk punt hierbij is dat door de systematiek van de BTS de zwaarste treinen die de meeste trillingshinder veroorzaken buiten beschouwing blijven. De BTS schrijft namelijk voor om de 2% treinen die de meeste trillingen veroorzaken buiten de berekeningen te laten. Dit heeft als achtergrond dat extreme uitschieters de uitkomsten niet te veel mogen beïnvloeden.

In de Trichtse situatie, waarin heel veel lichtere personentreinen rijden (1740 per dag) en relatief weinig zware goederentreinen (circa 89 per dag), leidt dit tot een merkwaardige uitkomst. Van de categorie zware goederentreinen blijft ongeveer een derde buiten beschouwing en dit zijn juist de treinen die volgens metingen de allersterkste hinder hebben veroorzaakt. Hierdoor komt de trillingshinder die bewoners ervaren niet tot uitdrukking in de uitkomsten van het trillingsonderzoek, lijken de klachten van bewoners onterecht en zijn maatregelen niet snel noodzakelijk.



3. Naar onze mening blijft de ongemakkelijke conclusie, zoals verwoord in onze brief van 24 oktober 2012, dat de nieuwe BTS alleen gunstig is voor de realisering van spoorprojecten, maar juist ongunstig uitwerkt op de belangen van bewoners, onverminderd van kracht. Er blijft dan ook alle reden om de inhoud van de BTS ter discussie te stellen. De ernst van de problematiek van spoortrillingen vraagt naar onze mening om een meer evenwichtige afweging tussen spoorbelangen en de belangen van omwonenden. Wij doen daarom een dringend beroep op u om stappen te zetten voor een meer evenwichtig afgewogen beleid, resulterend in wetgeving.
4. In uw brief gaat u in op onze suggestie om goederentreinen langzamer te laten rijden om zo de trillingshinder te beperken. Onder verwijzing naar de Spoorwegwet geeft u aan dat deze wet geen openingen biedt om een permanente verlaging van de baanvaksnelheid af te dwingen. Wij wijzen u er op dat de verantwoordelijkheid voor de toegestane baanvaksnelheid ligt bij de rijksoverheid. Daar ligt ook de verantwoordelijkheid voor de hinder die als gevolg van het treinverkeer wordt toegebracht aan omwonenden.

Uit jurisprudentie (onder andere Tracébesluit sporen Arnhem) en onderliggende onderzoeksrapporten bleek dat op basis van de informatie die op dat moment beschikbaar was geen eenduidige relatie tussen snelheid en trillingsniveaus was vast te stellen. Wij hebben Cauberg Huijgen gevraagd om een nadere analyse van de meetgegevens van het uitgebreide trillingsonderzoek dat wij in het voorjaar van 2012 hebben laten uitvoeren in Tricht. De aanvullende rapportage genaamd "Onderzoek relatie rijsnelheid treinen en trillingssterkte – spoor in Tricht", d.d. 4 maart 2013, treft u eveneens als bijlage bij deze brief aan. In dit onderzoek wordt, voor zover ons bekend voor het eerst in Nederland, op wetenschappelijk verantwoorde wijze aangetoond dat er wel degelijk een significante relatie is tussen de rijsnelheid van goederentreinen en de trillingseffecten voor de omgeving.

Het verminderen van de rijsnelheid heeft dus wel degelijk een gunstig effect op het leefklimaat in de omgeving. Deze conclusie sluit naadloos aan op de ervaringen van bewoners in Tricht. Al maandenlang geldt op het spoor door Tricht voor goederentreinen een snelheidsbeperking van 80 km/u in verband met onderzoek naar de constructie van de spoorburg in Tricht. Normaal is voor goederentreinen de toegestane snelheid 100 km/u. Voor de bewoners is deze snelheidsbeperking voor goederentreinen duidelijk merkbaar. Er is sprake van een zeer gunstig effect op de trillingshinder en daarmee het leefklimaat. Het eenvoudig negeren van een dergelijk milieueffect onder verwijzing naar de Spoorwegwet kan naar onze mening niet als beleidslijn in stand blijven.

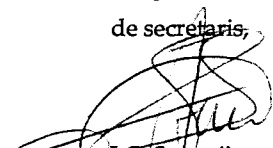


Wij pleiten voor een zelfstandige weging van het totaal aan relevante milieueffecten ten opzichte van de vervoersbelangen. Wij verzoeken u nogmaals dringend stappen te zetten die leiden tot een betere bescherming van de belangen van omwonenden bij spoorlijnen voor goederentreinen.

Hoogachtend,

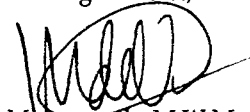
Burgemeester en wethouders van Geldermalsen,

de secretaris,



J.C. Steurrijs

de burgemeester,



Mevrouw dr. M.W.M. de Vries

Bijlagen:

1. Brief van burgemeester en wethouders van Geldermalsen aan Ministerie van Infrastructuur en Milieu, d.d. 24 oktober 2012, kenmerk ROG/12.021507.
2. Brief van staatssecretaris d.d. 11 februari 2013, kenmerk IENM/BSK-2013/17723.
3. Onderzoek relatie rijsnelheid treinen en trillingssterkte – spoor in Tricht; samenvatting en conclusies, d.d. 4 maart 2013 van Cauberg Huijgen.
4. Notitie Trillingshinder en – schade door spoor in Tricht: beantwoorden aanvullende vragen, kenmerk 20122368-03, d.d. 24 april 2013 van Cauberg-Huijgen.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Geldermalsen
Postbus 112
4190 CC GELDERMALSEN

Gemeente Geldermalsen	
Afd./nr.	MRO
14 FEB 2013	
Kopie:	☐ d.d.
	☐ ☐

Bestuurskern
Dir. Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/17723

Uw kenmerk
ROG/12.021507

Datum 11 FEB 2013
Betreft Schade en hinder van spoortrillingen

Geacht college,

In uw bovenvermelde brief heeft u aangegeven regelmatig klachten te ontvangen van inwoners die last hebben van spoortrillingen die naar hun ervaring vooral worden veroorzaakt door passerende zware goederentreinen. Ook geven inwoners aan dat de spoortrillingen zouden leiden tot schade aan woningen of andere gebouwen. Om de klachten van inwoners te staven hebt u een onderzoeksbureau ingeschakeld om metingen te verrichten in het dorp Tricht dat doorsneden wordt door de spoorlijn Utrecht-Den Bosch. Het onderzoeksbureau Caubergh-Huygen heeft daarover gerapporteerd.

Naar aanleiding van een tweetal moties¹ van de Tweede Kamer is binnen mijn ministerie een project gestart om de mogelijkheden voor normering van trillinghinder te onderzoeken en effecten van eventuele normering in beeld te brengen. Deze problematiek is complex, maar zodra resultaten van dat onderzoek bekend zijn, zal de Tweede Kamer daarover worden geïnformeerd.

Naar aanleiding van uw brief zal ik hieronder het huidige beleid voor trillingshinder nader toelichten. Tevens zal ik ingaan op enkele specifieke punten uit uw brief.

Trillingen, veroorzaakt door spoorverkeer, kunnen niet alleen leiden tot hinder of overlast voor omwonenden, trillingen kunnen ook schade aanrichten aan woningen en/of gebouwen.

a. schade aan gebouwen

Om te kunnen vaststellen of schade aan gebouwen is veroorzaakt door trillingen afkomstig van spoorverkeer, wordt gebruik gemaakt van de SBR Richtlijn A, de "Beoordelingsrichtlijn Schade aan gebouwen" uit 2002. SBR is de afkorting voor de Stichting Bouwresearch. De SBR meet- en beoordelingsrichtlijnen zijn algemeen aanvaard als maatgevend voor gebruikers in wijd uiteenlopende sectoren. De richtlijnen bieden inzicht in de gevolgen van trillingen die ontstaan door bijvoorbeeld zwaar verkeer of heilwerkzaamheden. De SBR Beoordelingsrichtlijn A is een betrouwbaar instrument om vast te kunnen stellen of schade aan een gebouw veroorzaakt kan zijn door een bepaald trillingsniveau. De normen voor

¹ Moties Neppérus-Jansen (32 123 A, nr. 124) en Aptroot-Dijksma (32 404 A, nr. 17).

deze richtlijn zijn naar het oordeel van deskundigen eerder aan de veilige kant dan aan de ruime kant zoals gesteld door de gemeente Geldermalsen. Dat naar de opvatting van Geldermalsen juridische aansprakelijkheid nauwelijks aantoonbaar is, komt doordat in dit concrete geval de gemeten spoortrillingen in Tricht onder de norm van de SBR Richtlijn A liggen. Dit betekent dat er geen aantoonbaar oorzakelijk verband bestaat tussen de spoortrillingen en de schade aan een woning of gebouw. Trillingen zijn in het algemeen voelbaar bij veel lagere intensiteiten dan die waarop daadwerkelijk schade kan ontstaan. Tegen die achtergrond is het op zich begrijpelijk dat omwonenden geneigd zullen zijn toch een oorzakelijk verband te leggen. Ook is het voorstelbaar dat de zorg van omwonenden voor het ontstaan van schade vervolgens de hinder die men ervaart, weer doet toenemen.

Bestuurskern
Dir. Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/17723

b. hinder voor personen

Naast de SBR Richtlijn A, "Schade aan gebouwen", is voor het vaststellen van trillingshinder nog een tweede richtlijn van belang: de SBR Richtlijn B, "Hinder voor personen". De afgelopen jaren bleek de uitwerking van deze richtlijn tot allerlei problemen te leiden over de precieze interpretatie van de uitkomsten. Reden voor mijn ministerie om hier helderheid in te scheppen. Dit heeft geleid tot de nieuwe Beleidsregel Trillingen Spoorverkeer (BTS) die sinds 20 april 2012 van kracht is. Ik wijs er echter wel op dat deze Beleidsregel alleen van toepassing is bij het nemen van tracébesluiten over aanleg of fysieke aanpassing van spoorwegen, dus bij ruimtelijke ingrepen, en bijvoorbeeld niet bij geleidelijke wijzigingen in de frequentie of samenstelling van het treinverkeer op een bestaande spoorlijn.

Het uitgangspunt van deze nieuwe Beleidsregel is dat het beschermingsniveau van de leefomgeving, en dus de normering van de Beleidsregel, vergelijkbaar is met die van de SBR Richtlijn B. Verder is de reproduceerbaarheid van de trillingsmeting met de Beleidsregel verbeterd. Ook behandelt de Beleidsregel Trillingen onderwerpen, die in de SBR Richtlijn B nauwelijks aan de orde komen. Een voorbeeld daarvan is de uitwerking van een methode om te kunnen beoordelen of maatregelen die kunnen worden getroffen ook doelmatig genoeg zijn om trillingshinder tegen te gaan. Met dit doelmatigheidscriterium kan het bevoegd gezag beoordelen of de kosten van een maatregel opwegen tegen de effectiviteit van die maatregel. Dat is vergelijkbaar met de wetgeving voor geluidhinder, die ook zo'n doelmatigheidscriterium kent. Het is namelijk niet mogelijk om in algemene zin te garanderen dat te nemen maatregelen de overlast of hinder van spoortrillingen volledig zullen voorkomen of wegnemen, terwijl maatregelen gericht op het terugdringen van trillingsoverlast wel een aanzienlijke investering vergen. Het doelmatigheidscriterium strekt ertoe in een concrete situatie een goede en objectieve beoordeling te kunnen maken of een effectieve trillings-reducerende maatregel getroffen kan en moet worden. Terecht wordt ook in het rapport van Caubergh-Huygen dat in opdracht van de gemeente Geldermalsen is opgesteld, aangegeven dat het zeer lastig is maatregelen te treffen ter reductie van de trillingen afkomstig van het spoor, zeker als het – zoals in dit geval in Tricht – laagfrequente trillingen betreft.

In uw brief spreekt u over een verruiming van de normering en het invoeren van een drempel voor wijzigingen. Mede gelet op het voorgaande bestrijd ik dat daar sprake van is. Zoals ik al heb aangegeven, was een belangrijk doel van de nieuwe Beleidsregel Trillingen Spoorverkeer ervoor te zorgen dat de metingen die worden uitgevoerd, goed vergelijkbaar zijn. De manier van meten is daarom veel nauwkeuriger vastgelegd dan in de SBR richtlijn. Gevolg daarvan is dat

uitschieters in de metingen minder zwaar meewegen in het eindresultaat dan voorheen waardoor de toetswaarden in sommige gevallen lager kunnen uitvallen. De metingen die in Tricht zijn uitgevoerd laten zien dat dit effect daar geen rol speelt. De invoering van een drempel voor wijzigingen in de Beleidsregel is – in aanvulling op de stand-still bepaling in de SBR Richtlijn B – er op gericht om te voorkomen dat onbelangrijke wijzigingen zouden leiden tot inefficiënte maatregelen. Een dergelijke opzet is niet ongebruikelijk: ook de Wet geluidhinder kent drempels voor de toename van weg- en spoorgeluid. De hoogte van de nieuwe wijzigingsdrempel voor de zogenaamde V_{max}^2 van 30% is gekozen omdat deze overeenkomt met de wetenschappelijk aanvaarde voelbaarheidswaarde van trillingen door mensen. Uit het rapport van Caubergh-Huygen valt verder op te maken dat de streefwaarden voor trillingen in de woningen niet of nauwelijks worden overschreden en dat slechts in een enkele woning een aanmerkelijke toename kan optreden. Ik hecht eraan daarbij volledigheidshalve nogmaals op te merken dat de Beleidsregel formeel alleen van toepassing is bij het nemen van tracébesluiten. Naar de mogelijkheden voor wettelijke normering van trillinghinder en de effecten daarvan, loopt momenteel zoals vermeld nog onderzoek.

Bestuurskern

Dir. Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

Ons kenmerk

IENM/BSK-2013/17723

Tot slot doet u de suggestie tot het langzamer laten rijden van goederentreinen. Om goederentreinen langzamer te laten rijden is een aanpassing van de baanvaksnelheid noodzakelijk en dat kan ingrijpende consequenties hebben voor bijvoorbeeld de capaciteit van het baanvak en de spoorwegveiligheid. De Afdeling bestuursrecht van de Raad van State heeft in meerdere uitspraken³ aangegeven dat uit de Spoorwegwet volgt dat alleen aanwijzingen gegeven, of seinen geplaatst mogen worden, die betrekking hebben op een veilig en ongestoord gebruik van het spoor en dus niet om een permanente verlaging van de baanvaksnelheid af te dwingen.

Een gelijkkluidende brief hebt u toegezonden aan de Tweede Kamer. Omdat de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu om mijn reactie op die brief heeft gevraagd, zal ik de Tweede Kamer een afschrift van deze brief doen toekomen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld

² Maximale trillingsnelheid vastgesteld overeenkomstig SBR/BTS.

³ Zie met name de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak d.d. 31 augustus 2011, zaaknummers, 200904295/1/M2 en 201009685/1/M2, inzake het tracébesluit "Sporen in Arnhem" en d.d. 15 februari 2012, zaaknummer 201105267/1/R4, inzake het tracébesluit "Sporen in Den Bosch".