

<b>Naam voorstel 14004831</b>	Mailbericht van de heer J.S. Janse over spoorproject Goes
Betreft vergadering	Commissie E&M van 31 maart 2014
Te verzenden aan	Cie. E&M groep 1 t/m 7
Verzenddatum	19 maart 2014
Commissiegriffier	Annemieke Lobik, 0118 631888
Statenadviseur	
Inhoudelijk ambtenaar	Louis Engelbert
Verantwoordelijk bestuurder	C. van Beveren

<b>Inhoudelijk</b>	
Naam voorstel	Mailbericht van de heer J.S. Janse over spoorproject Goes
Aanleiding	
Controle	
Uitvoering	
Kosten en dekking	
Voorstel	Behandelen
Resultaat na commissie-behandeling	

Aan voorzitter en leden van Provinciale Staten  
Provincie Zeeland  
Onderwerp: spoorproject in Goes

Goes, 10 maart 2014

Geachte voorzitter en leden van Provinciale Staten,

Het spoorproject in Goes had reducering van geluid- en trillingshinder moeten opleveren, maar het tegendeel is waar geworden. De gemeente steekt alle de daarvoor toegezegde middelen in een betere ontsluiting van de stad en zadelt de aanwonenden van het spoor nu en in de toekomst op met meer hinder en schade aan woningen. Wat is er aan de hand!

*Overtuigd van de geluid- en trillingshinder die aanwonenden van het spoor ondervonden van de forse toename van het goederenrailverkeer ging de gemeente Goes destijds in bezwaar/beroep tegen de Sloelijn-, aanpassing bestaande Zeeuwselijn- en WCT procedure. De uitspraak van de Raad van State in de WCT procedure was zeer duidelijk: de WCT mocht om twee redenen niet worden aangelegd. Ten tweede op grond van het feit dat er geen maatregelen waren voorzien die de hinder voor aanwonenden zouden beperken.*

De overheid had de plicht ook de belangen van de aanwonenden te behartigen, aldus de R.v.S..

Toen zittende wethouders van Goes gaven gehoor aan deze uitspraak. De gemeente deed zelf onderzoek om te zien of een betonnen spoorbak voldoende beperking van de geluid- en trillingsoverlast zou kunnen opleveren.

Een verdiepte spoorbak was te duur, doch een half verdiepte bak zou zowel voor geluid als trillingen acceptabel resultaat (48 % ) opleveren volgens onderzoeksbureau Peutz.

Naast Rijk en Provincie voelde ook Zeeland Seaports de plicht bij te dragen aan de reducering van de geluid-en trillingshinder en stelden vele miljoenen ter beschikking.

Ondertussen was in Goes een andere wethouder aan het roer gekomen en die zag meer in het oplossen van de hinder van de voor de spoorbomen wachtende automobilisten en vooral een betere ontsluiting van de stad.

De oorspronkelijke doelstelling, het zoeken naar maatregelen die de hinder van geluid en trillingen konden beperken, werd gekoppeld aan de aanleg van een tunnel onder het spoor tot één spoorproject. Om met de onder strikte voorwaarden toegezegde miljoenen van Rijk, Provincie en Zeeland Seaports te kunnen schuiven, moest er een second opinion komen op het eerder uitgebrachte rapport van Peutz om aan te tonen dat de aanleg van een betonnen spoorbak onvoldoende trillingsreductie zou opleveren.

Doelbewust werd *tevoren bepaald wat de uitkomst van dit onderzoek zou moeten zijn* want TNO kreeg de opdracht maar moest nu geen onderzoek doen naar trillingen die schade veroorzaken aan woningen.(SBR-A norm)

In rapport TNO-060DTM-2011-00268 pag.5 staat dat geen onderzoek is gedaan naar deze trillingen omdat daar geen wettelijke normen voor zijn vastgesteld. Een drogreden, dit heeft niets te maken als het doel is te onderzoeken in hoeverre bepaalde maatregelen de trillingshinder kunnen beperken.

Een 2<sup>e</sup> reden die genoemd wordt is dat de niveau's die passerende treinen veroorzaken meestal niet zo hoog zijn dat er schade aan gebouwen te verwachten is. Hoe kan men dit beweren zonder dit onderzocht of onderbouwd te hebben.

Vervolgens wordt vermeld dat schade aan gebouwen zich in de toekomst ook niet voor zal doen! De gemeente Goes wist toen al dat dit onderzoeksrapport door Prorail ge(mis)bruikt zou worden (staat in rapport) bij de tot standkoming van nieuwe wet en regelgeving om de toegestane normen voor trillingen en geluid op te stellen cq te **verhogen**.

Vervolgens wordt dit rapport ook gebruikt om te komen tot wetgeving die toestaat dat treinen in de toekomst ook harder zullen mogen gaan rijden en de treinlengte van 750 m. naar 1500

m. op te voeren. Dit is nu al funest voor sommige woningen die op minder dan 20 m. van het spoor staan.

Het rapport vermeldt verder dat trillingen geen schade veroorzaken aan gebouwen die op meer dan 20 m. van het spoor staan en in het onderzoeksgebied zouden geen gebouwen binnen deze risicozone staan.

*Woningen aan de Parallelweg die in werkelijkheid op 15 m. van het spoor staan werden in het rapport dus op 20 m. gesitueerd. Weer een probleem opgelost.*

De gemeente Goes heeft voor het onderzoek zelf 7 meetlocaties opgezocht, 1 daarvan bevond zich op de Parallelweg, dezelfde locatie waar eerder onderzoek werd uitgevoerd en beschreven in rapport MER Optimalisatie Railontsluiting Sloe.

*Juist van deze ene locatie zijn de volledige meetgegevens weg gelaten!* Alleen de meetgegevens van de fundatie zijn weergegeven, daar overschrijden ( 1,5 )ze reeds verre de streefwaarde van 0,4. Worden de meetgegevens uit MER O.R.Sloe daarbij gezet moeten we constateren dat de gemeten waarde op de bovenverdieping uitkomt op 3,75 wat weer ver boven de streefwaarde ligt.

3,0 is volgens SBR norm al **ontoelaatbaar**, de schade aan de woning is dan ook desastreuus. Als door een aardbeving getroffen treden er scheuren op veroorzaakt door de trillingen van zware goederentreinen en door het lang aanhouden daarvan (door de lengte van de treinen) gaat de woning aan het zwiepen waardoor de kapconstructie is geknapt en zich aan het verplaatsen is en wel zodanig dat het ergste te vrezen valt, instorten.

In een andere woning is door Delta tijdig een te hoge gasconcentratie gemeten omdat koppelingen in de gasleiding waren los getrild. We voelen ons niet meer veilig in eigen woning, dit is geen leven meer.

Als geen effectieve maatregelen beschikbaar zijn of in dit geval men deze niet tot uitvoering wil brengen had in de besluitvorming een compensatieregeling meegenomen moeten worden. Maar zowel gemeente Goes als Prorail schuiven alle verantwoordelijkheid van zich af.

En wat zijn dan de maatregelen die uitgevoerd worden ter beperking van de trillingshinder? De ondertunneling van het spoor met aansluitende wegen levert daarin geen enkele bijdrage. Aanpassing en verbreding van de spoorwegovergang B.Ballotstraat idem dito. In MER O.R Sloe staat duidelijk vermeld dat dit niet de boosdoener is als veroorzaker van trillingen die aan woningen van de Parallelweg optreden.

Aanbrengen van betonnen bielzen heeft niets te maken met trillingen, gebleken is dat in sommige gevallen deze juist verergeren. Evenals het aanbrengen van geluiddempers is dit volledig gebaseerd op de wet geluidhinder dat Prorail al in 2003 had moeten uitvoeren.

In de W.Zelleweg wordt een kruiswissel weg gehaald, enkele woningen zijn daarbij zeker gebaat. En dat is het wat de maatregelen tegen trillingshinder betreft.

Voor de Parallelweg een veel groter probleem, daar staan de woningen veel dicht op het spoor en een spoorstaafonderbreking, een klapper genoemd (Inspectie Leefomgeving en Transport) veroorzaakt daar overmatige trillingen en geluid. Ook al is daar door omwonenden nadrukkelijk op gewezen, het rapport vermeldt dat men niet weet waar dit vandaan komt en men noemt vervolgens de naast gelegen spoorwegovergang als veroorzaker. (omdat men die wil verbreden)

Dan de geluidsmaatregelen.

Voor de te nemen geluidsmaatregelen ( betonnen bielzen/geluiddempers ) is Prorail wettelijk verplicht deze te financieren en aan te brengen. Hier valt ook slechts een verslechtering van de situatie te melden. Gemeente Goes en Prorail waren accoord dat onjuiste informatie naar de Minister IenM werd gezonden. De Minister heeft hierop versneld de procedure voor geluidsbepalende maatregelen vast gesteld met nadrukkelijk de bepaling dat deze waren gebaseerd op de aanleg van de spoorbak op het tracé in Goes.

Nu deze niet wordt aangelegd, zijn de voorgestelde maatregelen beslist onvoldoende en het recht om daar tegen in bezwaar te gaan is ons ontnomen omdat Prorail de verplichte inspraakprocedure zodoende omzeild heeft en niet opnieuw wil opstarten.

Bovendien zijn deze geluidsmaatregelen eens te meer niet afdoende omdat dit een vervolg is op en gebaseerd is op een eerder uitgevoerd isolatieproject dat door Goes halfslachtig is uitgevoerd. Woningen aan de Parallelweg zijn toen voorzien van voorzetramen die onvoldoende geluidwerend zijn, met als gevolg dat tijdens het passeren van de lange goederentreinen er binnen in de woning totaal niets te horen valt van radio of tv, terwijl woningen op andere plaatsen wel voorzien zijn van geluidwerend glas. Ook voor geluid zijn de normen ondertussen aangepast en de woningen tot saneringswoningen verklaard dus ook voor geluidhinder zijn we er slechter aan toe, maar ook hier is het probleem weer opgelost, niet door maatregelen te treffen maar door de toegestane normen te verhogen.

Naast de gemeente Goes is ook GS van Zeeland medeverantwoordelijk voor boven geschetste situatie. In antwoord op mijn brief van 27 november antwoorden zij op 14 januari dat zij samen met de gemeente Goes uitvoerig onderzoek hebben gedaan naar de trillingshinder en de vermindering daarvan. Zij delen daarom ook de opvatting en het besluit van de gemeente Goes om de twee belangrijkste bronnen van trillingshinder aan te pakken, de kruiswissel en de overgang Buys Ballotstraat. Ik zal niet herhalen hoe hier gereageerd is op dit besluit, dat past meer in een bananenrepubliek.

Op de vraag aan GS en ZSP of zij zich ervan hebben verzekerd dat het onder strikte voorwaarden toegezegde bedrag in allereerste instantie wordt aangewend ter reducering van de geluid- en trillingshinder is op geantwoord door de voorwaarden tot het verstrekken van een bijdrage is aangepast. En onder druk van GS is ZSP uiteindelijk accoord gegaan zij het met een verlaagde bijdrage.

De verplichting en later vrijwillig om in de bebouwde kom van Goes tijdelijk 60 km/u te rijden op het spoor wordt voor de Parallelweg niet nagekomen. Sommige goederentreinen reden tot boven 100 km/u zo bleek uit metingen. En waarom zouden ze ook, de Provincie heeft eerder de spoorlijn tot ver binnen de bebouwde kom aangewezen als "buitengebied". Mede door bovengenoemd beleid kan het zijn dat de Inspectie Leefomgeving en Transport onlangs een vernietigend rapport moest uitbrengen over de toestand van de railinfrastructuur op de Zeeuwse lijn.

De Provinciale Staten zouden gebruik kunnen maken van de ontbindende voorwaarde (art.10) in de overeenkomst door slechts instemming te verlenen als de voorwaarden worden aangepast. Met name zou een compensatieregeling voor geleden schade moeten worden toegevoegd voor enkele woningen met extreme schade binnen de 20 m zone en zo mogelijk ter voorkoming daarvan door het weg halen van de spoorstaafonderbreking bij de Parallelweg. Het is een pinuts vergeleken met de totale begroting en de bijdrage van Provincie en de post onvoorzien laten dit toe. Het is nu aan Provinciale Staten om dit onrecht bij te sturen. In de hoop op een gezonde politieke beslissing en tot nadere informatie gaarne bereid,

Hoogachtend,

J.S.Janse  
Parallelweg 4  
4462 AL Goes