

## Memo

memonummer 160809\_0408378\_RP  
datum 9 augustus 2016  
aan Werkgroep Geluid Trade Port Noord/Gemeente Venlo/Gemeente Horst aan de Maas  
van Raphuel Pellegron Antea Group  
kopie Lex Runia Antea Group  
Paul Kennes Antea Group  
Liesbeth van Kempen Antea Group  
project MER bestemmingsplan Trade Port Noord (Railterminal + Klaver 4)  
projectnr. 0408378.00  
betreft Stand van zaken en keuzemoment geluid bij Railterminal en Spoorse Aanpassingen

De te nemen geluidmaatregelen vanwege de ontwikkeling van de Railterminal en de Spoorse Aanpassingen zijn nog niet concreet uitgewerkt. Wel hebben Peter Wijnhoven en ik het laatste overleg een aanpak in concept besproken, welke ik graag aan jullie ter accordering voorleg en ter voorbereiding op het eerstvolgende overleg in september 2016.

Ik ga er van uit dat er al zoveel besproken en toegelicht is dat ik deze memo beknopt kan houden. Echter, schroom niet te vragen of feedback te geven, want ik realiseer me dat het lastige materie is, inhoudelijk en qua regelgeving.

### **Omgevingsvergunning(en)**

De activiteiten van de Spoorse Aanpassing en de Railterminal zijn vergunning plichtig. Het bevoegd gezag zal de aanvraag voor een omgevingsvergunning toetsen aan de geluidnormen voor het equivalente geluidniveau en het piekgeluidniveau (Wet milieubeheer/Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening).

Uit het detailonderzoek voor de vergunning plichtige activiteiten van ProRail ter hoogte van de Spoorse Aanpassingen (in opdracht van ProRail) bleek al dat er gemakkelijk voldaan zal worden aan de richtwaarden voor het equivalente geluidniveau, maar dat er niet voldaan kan worden aan de grenswaarden voor het piekgeluidniveau (als gevolg van remmende goederentreinen en wissels). Dit speelt voornamelijk in de nachtperiode.

ProRail wilt de piekgeluidniveaus toetsen aan de 'Circulaire Piek', waaraan zij wel kunnen voldoen (in hun optiek: "probleem opgelost"). ProRail en de werkgroep verschillen van mening of de 'circulaire' voor een nieuwe situatie mag worden toegepast. Als de 'circulaire' niet wordt toegepast, dan lijkt dit uit te lopen op een 'show stopper', aangezien uit geluidberekeningen al blijkt dat 'reële' maatregelen aan de bron (het spoor) of de overdracht (een scherm) onvoldoende soelaas bieden, omdat de positioneringsmogelijkheden beperkt zijn vanwege andere randvoorwaarden (o.a. ontsluiting van de brandweer).

Wel of geen 'circulaire', voor de hinderbeleving door de omwonenden maakt het niet zoveel uit, want net buiten de inrichting grens treden gelijke piekgeluiden op, waardoor een geluidmaatregel binnen de inrichting grens de hinder niet zal en kan wegnemen. Voor het bestemmingsplan en het MER is het dan ook niet zo zinvol om lang stil te blijven staan bij de discussie over de 'circulaire', en deze discussie vooral te koppelen aan de aanvraag van de omgevingsvergunning. P.m.

### **Doorgaande spoor**

Zodra de (goederen)treinen het terrein van de Spoorse Aanpassingen verlaten maken zij onderdeel uit van doorgaande spoor. Hierop zijn wel geluidnormen van toepassing voor het equivalente geluidniveau (een zogenaamd geluidproductieplafond; GPP), maar er is geen wettelijke grondslag voor normering van piekgeluiden. De (equivalente) geluidemissie van de goederentreinen past reeds binnen het GPP, waardoor geen juridische noodzaak is voor geluidmaatregelen, anders dan de 'rijks sanering MJPG' (maar daarover later meer).

Aangezien de goederentreinen voor/na de Spoorse Aanpassingen zullen remmen, verwachten wij extra geluidhinder als gevolg van de piekgeluiden die tijdens het remmen optreden. Uit navraag bij ProRail bleek dat zij geen betrouwbare meetgegevens voorhanden hebben voor piekgeluiden als gevolg van remmende goederentreinen bij hogere snelheden (circa 80-90 km/uur). Daarom dat zowel Peter Wijnhoven als Marcel Truijten verschillende piekgeluidmetingen hebben verricht aan remmende goederentreinen bij deze hoge snelheden. Uit die geluidmetingen en waarnemingen bleek dat de maatgevende piekgeluiden niet worden veroorzaakt door het remsysteem, maar door de stootgeluiden tussen de goederenwagens onderling en het contact van de wielen met de spoorstaven. Wat echter ook opviel is dat de piekgeluiden van het remmen zélf ('piepen' en 'snerpen') wel degelijk erg luid zijn, zich in een ander (hoger) frequentiebereik bevinden, mede daardoor akoestisch zeer herkenbaar zijn, en daardoor (extra) geluidhinder kunnen veroorzaken. Zeker in de nachtperiode wanneer het in de omgeving stil is. Gevoelsmatig moeten we hier iets tegen doen. De situatie zal voor de nabij omwonenden wel degelijk verslechteren, alhoewel dat niet in een getal is vast te leggen. Peter en ik kwamen als discussiërende op het volgende idee, dat ik bij dezen aan de werkgroep voorleg ter accordering.

### **Voorgestelde geluidmaatregelen**

Alhoewel er geen specifieke geluidnormen zijn voor de piekgeluiden van remmende goederentreinen, stellen Peter en ik voor om hiervoor toch compenserende maatregelen in het MER dan wel bestemmingsplan op te nemen. Hoe we dit precies juridisch verankeren moeten we nog bespreken met de juristen (graag jullie suggestie).

#### Bronmaatregelen

De enige voor de hand liggende bronmaatregel is het aanbrengen van zogenaamde spoordempers. Deze hebben echter geen geluidreducerend effect op de piekgeluiden die worden veroorzaakt door het remsysteem. Een bronmaatregel valt daardoor af.

#### Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen in de vorm van een geluidscherm of –wal bieden onvoldoende soelaas voor het merendeel van alle woningen langs het spoor. Vanwege aanwezige obstakels (o.a. overwegen) en veiligheidsvoorschriften (o.a. zichtlijnen) moeten geluidschermen op vele plekken worden onderbroken, waardoor het geluidreducerende effect tegen piekgeluiden voor nabijgelegen woningen vrijwel volledig teniet gedaan wordt. Er is zelfs een kans dat een geluidscherm geluidfluctuaties oplevert die omwonenden als hinderlijk ervaren. Nog los van de eventuele landschappelijke bezwaren, valt een geluidscherm om deze redenen af.

*N.B. Een geluidscherm heeft wel een geluidreducerend effect op het equivalente geluidniveau ter grootte van enkele dB's. Maar daardoor kan de herkenbaarheid van de remgeluiden zelfs toenemen (het verschil wordt groter), waarmee de hinderlijkheid ook kan toenemen. Lijkt me geen goed idee.*

#### Ontvanger maatregelen

Dan blijven de ontvanger maatregelen over, in de vorm van woningisolatie. Het concept projectvoorstel is als volgt:

- In lijn met de zogenaamde 'schrikkelcirculaire' voor wegverkeerslawaai (welke bij vergunningverlening wordt toegepast) nemen wij de akoestische herkenbaarheid als criterium voor een voorselectie in de *lengterichting* van het spoor.  
Dit komt erop neer dat wanneer de trein start te remmen, piekgeluiden op zullen treden die akoestisch herkenbaar zullen zijn. Het remmen start circa 800 m voor de Spoorse Aanpassingen. Wanneer je ermee rekening houdt dat een goederentrein 750 m lang is, dan betekent dit dat de achterste wagon start te remmen net na het passeren van de Stationsstraat (in richting Venlo) ter hoogte van het station nabij de woonkern Ulfterhoek. En in de andere richting (vanuit Venlo) start de achterste wagon te remmen ter hoogte van de woningen aan de Heierkerkweg.
- Voor wat betreft de voorselectie van woningen in de *breedterichting* (aan weerszijden van het spoor) sluiten wij aan op de MJPG<sup>1</sup> sanering uit hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Concreet betekent dit dat wanneer op grond van artikel 11.57 van de Wet milieubeheer de betreffende woning een zogenaamd 'saneringsobject' is, ProRail een onderzoek zal uitvoeren naar de doelmatigheid van geluidmaatregelen.

---

<sup>1</sup> MJPG Staat voor Meer Jaren Programma Geluidsanering, wordt door de Rijksoverheid de komende jaren uitgevoerd als gevolg van de invoering van de geluidproductieplafonds.

- Aangezien bronmaatregelen in de praktijk ten hoogste 3 dB reductie opleveren, en geluidschermen onvoldoende soelaas zullen bieden dan wel zullen stuiten op overwegende bezwaren van technische aard (zoals hiervoor toegelicht), zal ProRail de geluidbelasting voor de meeste woningen niet kunnen terug dringen naar de voorkeursgrenswaarde (= 65 dB), en zal zij de sanering moeten oplossen met behulp van ontvanger maatregelen. Vanuit het project zullen wij ProRail vragen (op 'onze' kosten):
  - o De woningen 5 dB strenger/aanvullend te isoleren – voor zover technisch mogelijk (p.m. nog concretiseren<sup>2</sup>) – wanneer uit hun geluidtoets blijkt dat met een opgevuld geluidproductieplafond niet kan worden voldaan aan de geluideis voor het binnen niveau, én
  - o De woningen in kwestie met voorrang te prioriteren in hun MJPG-uitvoeringsprogramma.  
*N.B. Het project overweegt zelfs om – op eigen financieel risico – de uitvoering van deze sanering zélf voor hun rekening te nemen, vooruitlopend op medewerking en goedkeuring door ProRail, zodat de woningen in kwestie zo spoedig mogelijk worden onderzocht dan wel geïsoleerd, en de bewoners al zo snel als praktisch mogelijk profiteren van een beter wooncomfort.*

Uit de eerste twee regels volgt de volgende voorselectie van woningen:

1. Berghemweg 39
2. (Heerstraat 1; want deze woning blijft mogelijk alsnog behouden)
3. Heerstraat 3
4. Industrieweg 20
5. Industrieweg 22
6. Industrieweg 24
7. Losweg 2 (Raillijst)
8. Stationsstraat 143 (Raillijst)
9. Stationsstraat 151 (Raillijst)
10. Stationsstraat 153
11. Stationsstraat 162 (Raillijst)
12. Stationsstraat 164
13. Stationsstraat 164a (Raillijst)
14. Stationsstraat 166 (Raillijst)
15. Stationsstraat 168 (Raillijst)
16. Ulftherhoek 20 (Raillijst)
17. Ulftherhoek 21 (Raillijst)
18. Ulftherhoek 22 (Raillijst)
19. Ulftherhoek 23 (Raillijst)
20. Ulftherhoek 25
21. Ulftherhoek 25a
22. Ulftherhoek 25b
23. Ulftherhoek 28 (Raillijst)

De geluidbelasting varieert van 66 dB tot 79 dB. Daarmee is de kans zeer groot dat deze woningen allen geïsoleerd moeten worden in het MJPG-programma. Aangezien specifieke bouwkundige kennis van de woningen ontbreekt is nu geen nauwkeurige kostenopgaaf te maken. Voor een eerste indicatie ga ik uit van een meerprijs van € 20.000 per woning als gevolg van die 5 dB betere geluidisolatie, dus circa € 460.000 totaal.

*N.B. De geluidbelasting van deze woningen moet ik nog aan een kwaliteit controle onderwerpen.*

---

<sup>2</sup> Er bestaat een kans dat zelfs met het best isolerende dak pakket van het type 'DH8' nog niet aan een 5 dB strengere eis kan worden voldaan, aangezien de geluidbelastingen bijzonder hoog zijn. Nog te voorkomen dat dit een 'open einde' wordt.