

<b>RAADSGRIFFIE DORDRECHT</b>	
Ontvangen: 25/10	Griffie:
Gemeenteraad	LIS
Presidium	
Commissie	Fysiek
Griffie	P. Hoegsraad
DIV team 2	

relateren  
1800405  
1681893

Retouradres: Postbus 8 3300 AA DORDRECHT

Aan

mevrouw J. van den Bergh  
van de fractie PvdA  
Stratosfeerstraat 38  
3328 GR DORDRECHT

**Gemeentebestuur**  
Spuiboulevard 300  
3311 GR DORDRECHT  
  
T 14078  
F (078) 770 8080  
www.dordrecht.nl

**Datum** 25 oktober 2016  
**Ons kenmerk** SO/1726802  
**Bijlage(n)** 1 (notitie OZHZ)  
**Betreft** vragen ex artikel 40 overlast gestalde Arriva-trein deel 2

**Contactpersoon**  
E. Hoff  
T (078) 770 4837  
E e.hoff@dordrecht.nl

**DOSSIER**  
**Afschrift:**  
- SO/MAN/BO, E Hoff  
SK Dordrecht West 2<sup>e</sup> etage  
- bestuursvoorlichter  
JN van Bochove  
SK Dordrecht 414-420  
- SBC/Concern, EG Imthorn  
SK Dordrecht 704  
- raadsgriffier Wepster t.b.v.  
raads- en burgerraadsleden  
SK Dordrecht Oost 1<sup>e</sup> etage

Geachte mevrouw Van den Bergh,

Op grond van artikel 40 van het Reglement van Orde heeft u per brief van 30 september 2016 aanvullende vragen gesteld over door bewoners ervaren overlast van de ter hoogte van de Crayensteinstraat opgestelde Arriva-treinen. Wij beantwoorden uw vragen als volgt. Wij hebben daarbij de inleidende teksten bij uw vragen overgenomen.

'U stelt zich formeel op, namelijk er zijn geen wettelijke (geluid)normen overschreden. U baseert zich daarbij op één meting in de nacht van 13 op 14 oktober 2015. Om een goed beeld van de werkelijke geluidbelasting te krijgen, zijn er meerdere metingen - ook op de piekbelasting - nodig. Vooral piekbelasting heeft grote impact op de gezondheid bij mensen, dat blijkt uit meerdere onderzoeken en rapporten.'

*Vraag 1. Bent u met ons van mening dat één meting wel heel mager is om een volledig beeld te krijgen? Waarom zijn er niet meerdere metingen verricht, en waarom zijn er geen diverse metingen en onderzoeken gedaan naar de mate van piekbelasting en de impact hiervan op omwonenden?*

**Antwoord** Naar aanleiding van klachten en in overleg met het Platform Spoor en Geluid is door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZHZ) een geluidonderzoek uitgevoerd. Dat betreft niet één meting, maar één nacht waarin metingen zijn uitgevoerd. Van belang daarbij is de vraag of de activiteiten in die nacht representatief zijn geweest voor een gemiddelde nacht. Naar onze indruk is dat het geval. De notitie van de OZHZ over dit onderzoek is bij deze brief gevoegd. In dit onderzoek zijn metingen uitgevoerd naar stationaire bronnen (met een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau) en naar piekgeluiden (maximale geluidniveaus). Daarbij zijn de meet- en rekenregels gehanteerd zoals die in Nederland gelden. Voor de stationaire bronnen levert dit een geluidbelasting ter plaatse van de maatgevende woningen op van 40,1 tot 46,6 dB(A). Om te toetsen aan de geldende normen wordt dit op basis van hoogte, duur en aard omgerekend tot een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau. De uitkomst is een langtijdgemiddeld niveau van 33 dB(A) waar de landelijke norm ligt op 40 dB(A). Er wordt daarmee ruimschoots aan de norm voldaan. Voor piekgeluiden leveren de

Datum 25 oktober 2016  
Ons kenmerk SO/1726802

metingen een geluidniveau ter plaatse van de maatgevende woningen op van 44,3 en 47,7 dB(A) voor de stilstaande treinen en 61,7 dB(A) voor een wegrijdende trein. De landelijke norm ligt op 60 dB(A). Deze norm geldt voor de stilstaande treinen. Voor de rijdende treinen geldt geen geluidnorm in het kader van de milieuvergunning voor het emplacement. Ter vergelijking is ook onderzocht welke geluidbelasting de voorbijrijdende treinen op de gevels van de woningen geven. Die geluidniveaus liggen tussen de 56 en 78 dB(A). De hoogste geluidbelastingen worden dus veroorzaakt door de voorbijrijdende treinen.

Wij zijn van mening dat het onderzoek een goed beeld geeft van de situatie. De uitkomsten en notitie zijn eerder ook met het Platform Spoor en Geluid besproken. Dat gaf geen aanleiding voor nader geluidonderzoek. Wel is door leden van het Platform aangegeven dat soms sprake is van fors meer geluid en hinder. Dat kan gebeuren wanneer installaties niet goed functioneren. Daarbij is aangeraden om in die gevallen direct de wachtdienst van de OZHZ te bellen.

'U stelt bij vraag 2 dat alternatieve opstel mogelijkheden grote investeringen vergen van 3 - 5 miljoen euro. Een concrete onderbouwing ontbreekt echter. U somt alleen een aantal werkzaamheden op die verricht zouden moeten worden. Ook stelt u dat er hiervoor geen budget is bij partijen, zonder nadere motivering.'

*Vraag 2. Wat zijn de werkelijke financiële kosten voor de werkzaamheden per onderdeel (aanleggen extra sporen, elektrificeren bestaand spoor, of aanleggen meer wissels?)*

**Antwoord** In overleg tussen Prorail, het Platform Spoor en Geluid en de gemeente is gezocht naar mogelijke alternatieve oplossingen voor het parkeren van treinen. Prorail heeft daarvoor een quickscan uitgevoerd om een beeld te krijgen van de mogelijkheden en kosten van alternatieve opstellocaties. Daarbij is gekeken naar opstellocaties aan de Krispijnzijde van het bestaande emplacement, ter hoogte van sportpark Reeweg en ter hoogte van de Jan Valsterweg. De kosten van maatregelen zijn door Prorail globaal ingeschat op € 3 - 5 miljoen. Een meer specifieke uitwerking van maatregelen en kosten is niet gemaakt omdat er geen zicht is op financiering. Voor een mogelijk alternatief is ook de medewerking nodig van de huidige gebruikers van het emplacement. De uitkomsten zijn eerder ook met het Platform spoor en Geluid besproken.

'Uit uw antwoord op onze vraag 4 blijkt echter dat er wel geld beschikbaar is (bij Prorail) voor geluiddempende maatregelen aan de gevels van de woningen langs het emplacement. Dit indien de maximaal toelaatbare binnenwaarde voor verblijfsruimten niet worden gehaald als "gevolg van te lage geluidwering van de gevel". Hieruit begrijpen we dat het geluid van de Arriva-trein wel degelijk overlast geeft voor omwonenden - dat erkent Prorail dus ook - maar dat dit dan komt door te lage geluidwering van de gevels van huizen. Dit element heeft u wel opgenomen in de nieuwe milieuvergunning.'

*Vraag 3. Waarom is hier wel geld voor beschikbaar bij Prorail? Waarom heeft u alleen dit aspect opgenomen in de milieuvergunning en heeft u geen*

Datum 25 oktober 2016  
Ons kenmerk SO/1726802

*andere beperkende voorwaarden gesteld, bijvoorbeeld door een termijn te stellen aan het gebruik en de voorwaarde op zoek te gaan naar een andere locatie?*

**Antwoord** Recent is door het college een nieuwe milieuvergunning verleend voor het emplacement. De activiteiten en geluidbelasting zijn hierbij niet relevant gewijzigd ten opzichte van de vorige milieuvergunning uit 1999. Wel zijn de landelijk geldende geluidnormen voor emplacementen in de tussentijd aangescherpt. Deze zijn gelijkgetrokken met de geluidnormen voor andere inrichtingen. In dat kader is door het Rijk geld aan Prorail beschikbaar gesteld om geluidmaatregelen te treffen rondom de emplacementen in Nederland. Dit is ook in Dordrecht aan de orde. Daarbij is in overleg met Prorail en het Platform Spoor en Geluid, ingezet op een beperkt aantal nieuwe geluidschermen met een beperkte hoogte (waar mogelijk aansluitend op bestaande schermen) en op gevelmaatregelen bij omliggende woningen waar dat nodig is. In de milieuvergunning is voorgeschreven dat bij woningen moet worden voldaan aan de landelijke normen voor het binnenniveau. Waar niet kan worden voldaan zal Prorail gevelmaatregel aanbieden. Prorail schat in dat de kosten voor gevelmaatregelen voor de woningen aan de Crayensteinstraat ter hoogte van de opgestelde Arrivatreinen in geen verhouding staan tot de kosten van alternatieve opstellocaties.

In de beantwoording op uw eerdere vragen in onze brief van 23 augustus 2016 hebben wij al aangegeven dat er geen wettelijke grond is om nadere voorwaarden te stellen of de vergunning te weigeren.

'Want dit betekent dat de huidige opstelstrook permanent gaat worden. Anders hoeven de woningen niet geïsoleerd te worden.'

*Vraag 4. Bent u van met ons van mening dat dit volstrekt ongewenst is?*

**Antwoord** Het opstellen van de Arrivatreinen ter hoogte van de Crayensteinstraat was op grond van de milieuvergunning uit 1999 al mogelijk. In de nieuwe milieuvergunning is dit niet gewijzigd. Bij de uitgevoerde geluidmetingen in oktober 2015 is geconstateerd dat, ondanks dat bewoners van geluidoverlast spreken, de geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de Crayensteinstraat (ruim) binnen de wettelijke normen blijft. Zie verder het antwoord op vraag 3 over de aanleiding van gevelmaatregelen aan woningen langs het emplacement.

'Wij hebben begrepen dat de sporen 7,8 of 9 bij Weizigtpark gebruikt zouden kunnen worden als alternatieve opstellocaties. Ook Jan Valsterplein of Halmaheiraplein worden wel genoemd als alternatieven.'

*Vraag 5. Wat is uw mening hierover, wat zijn hiervan de kosten, en hoe gaat u zich inspannen om dit serieus te onderzoeken met de ambitie om een alternatief te realiseren?*

**Antwoord** Zie hiervoor het antwoord op vraag 2.

**Datum** 25 oktober 2016

**Ons kenmerk** SO/1726802

'De opstellocatie heeft nu de bestemming van emplacement. Deze bestemming moet worden geschrapt uit het bestemmingsplan.'

*Vraag 6. Wilt u zich met de gemeenteraad ervoor gaan inzetten om deze wijziging tot stand te brengen op korte termijn?*

**Antwoord** Normaal gesproken volgt een aanpassing van het bestemmingsplan op de overeenstemming over en realisatie van de wijziging van de inrichting. Wij raden u af om een deel van het emplacement weg te bestemmen. Naast dat er vanuit geluid geen goede gronden voor zijn zal de raad daarbij ook de middelen beschikbaar moeten stellen om de activiteiten te kunnen beëindigen dan wel verplaatsen.

'Milieu, gezondheid en goede leefomgeving komen steeds meer centraal te staan bij ruimtelijke ordening, zeker ook in de nieuwe Omgevingswet en uitvoeringswetten.'

*Vraag 7. Wilt u zich dan ook met de gemeenteraad gaan inspannen om tot een duurzame alternatieve locatie voor de opstelstrook te komen?*

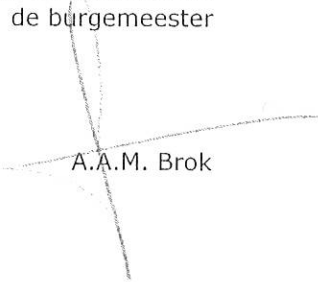
**Antwoord** Wij blijven in gesprek met Prorail en het Platform Spoor en Geluid over de ontwikkelingen op en rond het spoor en zijn daarbij alert op kansen die zich mogelijk in de toekomst aandienen voor het beëindigen van de opstelactiviteiten ter hoogte van de Crayensteynstraat.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van Burgemeester en Wethouders  
de secretaris de burgemeester

  
M.M. van der Kraan

  
A.A.M. Brok



## Notitie

Aan De heer E. Hoff  
Van De heer A. Kok / M.K. Moerman  
Dossier  
Datum 18 november 2015  
Onderwerp Geluid in de omgeving vanwege rangeerterrein Arriva aan de Crayensteynstraat te Dordrecht

Zaaknummer 112340  
Kenmerk

### Inleiding

In de nacht van 13 op 14 oktober 2015 zijn door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid de optredende geluidbelastingen in de omgeving het rangeerterrein van Arriva aan de Crayensteynstraat te Dordrecht gemeten. Aanleiding voor de geluidmetingen zijn klachten van omwonenden.

In de voorliggende notitie wordt beschreven:

- de situatie en (geluid)gebeurtenissen tijdens de metingen.
- optredende geluidbelastingen ter plaatse van de woningen ten gevolge van kortstondige piekniveaus (maximale geluidniveaus  $L_{Amax}$ ).
- bronvermogens stationaire bronnen op basis van metingen en berekende immissieniveaus ter plaatse van de woningen (maximale geluidniveaus  $L_{Amax}$  en langtijdgemiddeld beoordelingsniveau  $L_{Ar,LT}$ ).

### Voorschriften

Voor de beoordeling van de geluidbelastingen is uitgegaan van de eisen zoals weergegeven in Afdeling 2.8 "Geluidhinder" van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Hierin zijn voor de nachtperiode grenswaarden voor langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus van respectievelijk 40 en 60 dB(A) opgenomen.

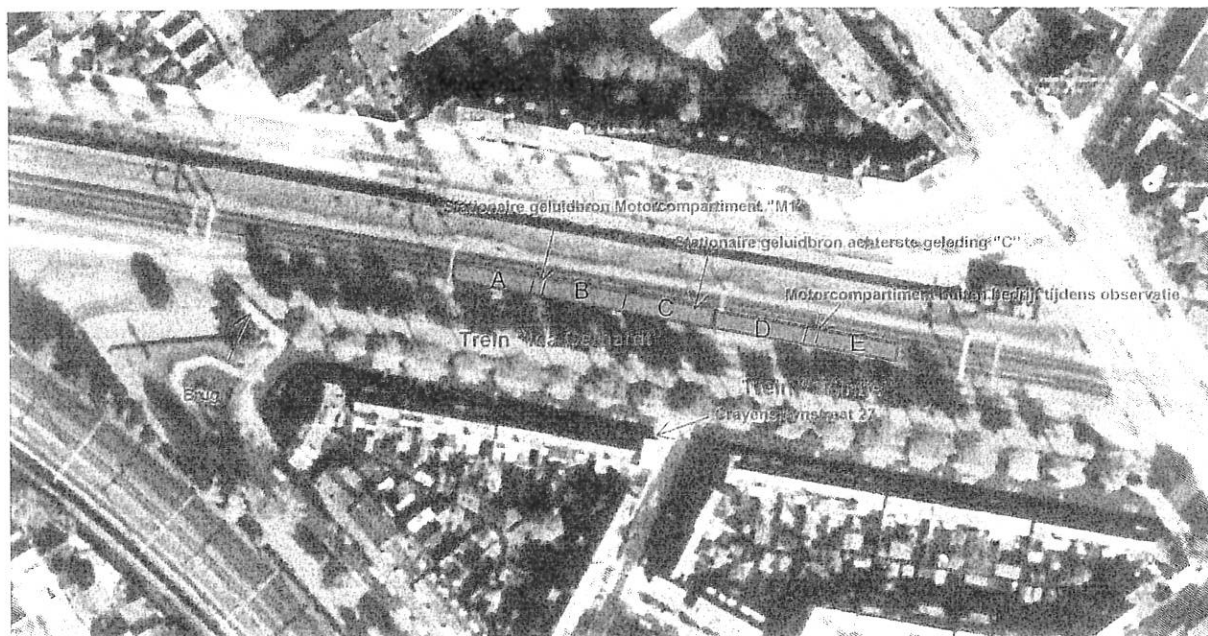
Voor bronnen met een bijzonder tonaal karakter, zoals bijvoorbeeld snerpand booggeluid, piepende remmen, ontluchting van remleidingen en stationaire machinale bronnen kan een strafcorrectie van 5 dB op de  $L_{Ar,LT}$  niveaus worden toegepast, e.e.a. zoals in de "Handleiding meten en rekenen Industrielawaai" (1999) is aangegeven. Een straffactor voor de equivalente bijdrage van piekgeluiden met hoge stijgsnelheid is in dit geval niet aan de orde.

Het Activiteitenbesluit en de Circulaire voorzien niet in een beoordeling van de cumulatieve geluidbelasting vanwege de inrichting en het doorgaand treinverkeer. Daarnaast wordt het doorgaande treinverkeer niet als onderdeel van de inrichting beschouwd. Geluidbelastingen ten gevolge van doorgaand treinverkeer blijven derhalve buiten beschouwing.

### Situatie en (geluid)gebeurtenissen

- Aankomst ter plaatse om 2:00 uur. Bij aankomst stond trein "Ida Gerhardt", type Arriva Spurt, van de MerwedeLingelijn opgesteld op de spoorbaan aan de Crayensteynstraat zijde. Dit treinstel bestaat uit 3 geledingen.
- Bij aankomst produceerde motorcompartiment M1 gedurende ca. 1 minuut een stationair geluidniveau (geluidmeter nog niet geïnstalleerd).

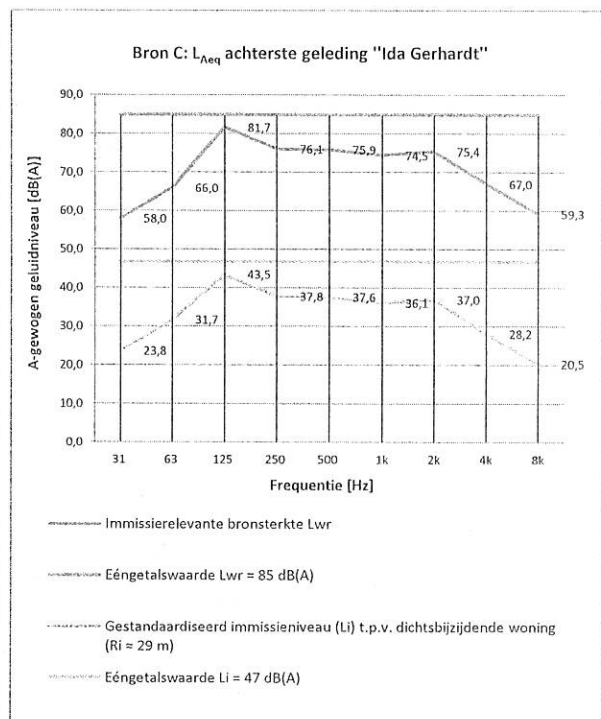
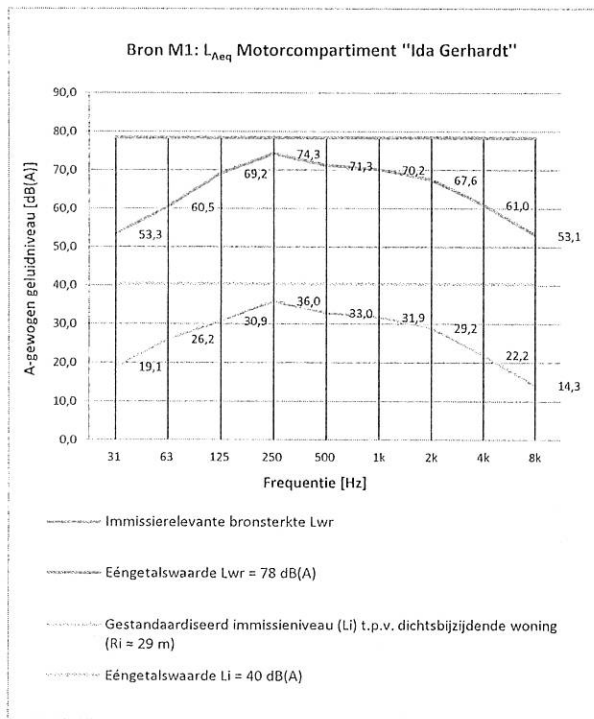
- Om 2:05 uur komt trein "Trijntje", type Arriva Spurt, van de MerwedeLingelijn uit de richting van Station Dordrecht Stadspolders met een lage snelheid aanrijden. Dit treinstel bestaat uit 2 geledingen. Deze stoot tegen "Ida Gerhardt" aan waarna remleidingen kort worden ontvlucht en de twee treinen hoorbaar worden gekoppeld. Dit ging niet gepaard met onnodige herrie (geluidmeter nog niet geïnstalleerd).
- Daarna rijdt het gekoppelde treinstel, nu bestaande uit 5 geledingen, langzaam een stukje verder tot de eindpositie zoals in onderstaand figuur is weergegeven (geluidmeter nog niet geïnstalleerd).



- Om 2:06 uur staat de geluidmeter opgesteld en worden de geluidmetingen aangevangen.

Geluidgebeurtenissen stationaire geluidbronnen t.g.v. opgestelde treinen:

- Tussen 2:00 en 4:40 uur produceert Motorcompartment "M1" zesmaal gedurende iets meer dan 1 minuut een stationair geluid (totaal ca. 7,5 minuten). Het bronvermogen bedroeg hierbij 78,3 dB(A). Ter plaatse van de maatgevende woning (ca. 29 m afstand) resulteert dit in een equivalent geluidniveau van 40,1 dB(A). In de onderstaande grafiek zijn de spectrale A-gewogen geluidniveaus weergegeven. 250 Hz is A-gewogen de dominante octaafband.
- Tussen 2:07 en 4:49 uur produceert de achterste geleding "C" 2 maal gedurende ca. 2,5 minuten en 1 maal gedurende 4 minuten een stationair geluid (totaal ca. 9 minuten). Het bronvermogen bedroeg hierbij 84,8 dB(A). Ter plaatse van de maatgevende woning (ca. 29 m afstand) resulteert dit in een equivalent geluidniveau van 46,6 dB(A). In de onderstaande grafiek zijn de spectrale A-gewogen geluidniveaus weergegeven. 125 Hz is A-gewogen de dominante octaafband.



Geluidgebeurtenissen met piekgeluiden t.g.v. opgestelde treinen, gemeten ter plaatse van de gevel van Crayensteynstraat 27 op 5 meter hoogte:

- 5:11:53 uur: sissend c.q. snerpend geluid, vermoedelijk een rem of deur, met een immissieniveau  $L_{Amax}$  van 47,7 dB(A). In de volgende tabel zijn de spectrale A-gewogen geluidniveaus weergegeven.

Frequentie [Hz]	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Totaal
A-gewogen geluidniveau	13,5	19,1	28,1	33,1	37,8	41,7	<u>43,0</u>	41,2	34,3	47,7

- 5:12:02 uur: opstartend geluid, vermoedelijk van de elektrische motor, met een immissieniveau  $L_{Amax}$  van 44,3 dB(A). In de volgende tabel zijn de spectrale A-gewogen geluidniveaus weergegeven.

Frequentie [Hz]	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Totaal
A-gewogen geluidniveau	16,1	29,8	33,3	37,1	35,9	<u>39,5</u>	36,9	28,7	14,5	44,3

- 5:12:16 uur: treincombinatie begint te rijden met een geleidelijk op- en aflopende geluidbelasting waarbij na 15 seconden het hoogste maximale immissieniveau  $L_{Amax}$  van 61,7 dB(A) optreedt. 15 seconden daarna is het geluidniveau gezakt tot 47 dB(A). In de volgende tabel zijn de spectrale A-gewogen geluidniveaus weergegeven tijdens de hoogste piek om 5:12:31 uur weergegeven.

Frequentie [Hz]	31,5	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Totaal
A-gewogen geluidniveau	19,0	24,7	42,5	51,2	52,5	<u>58,0</u>	56,0	50,6	34,6	61,7

Overige geluidgebeurtenissen zonder relatie met het rangeerterrein (blijven buiten beschouwing):

- 2:41 uur: busje van Strukton Railinfra rijdt met een aanhangwagen met losliggende rammelende platen op de onverharde weg parallel aan c het spoor langs met een maximaal geluidniveau  $L_{Amax}$  van 76,4 dB(A), gemeten op ca. 10 meter afstand op de brug.
- Ca. 10 passages van goederentreinen op het andere railtraject van Dordrecht Centraal richting Dordrecht Zuid. maximaal geluidniveaus  $L_{Amax}$  van ca. 57 dB(A) ter plaatse van de kruising Toloyenstraat met de Crayensteynstraat en een  $L_{Amax}$  van ca. 74 dB(A) ter plaatse van de brug.
- 3 passages van doorgaande treinen op het parallelspoor achter de opgestelde trein met een maximaal immissieniveau  $L_{Amax}$  ter plaatse de gevel van Crayensteynstraat 27 op 5 meter hoogte van:
  - o 59,4 dB(A) ten gevolge van een langzaam rijdende trein om 5:42 uur. De voornaamste geluidbron is gehobbel over de spoorwegovergang. Tevens is snerpend booggeluid hoorbaar.
  - o 56,1 dB(A) ten gevolge van een langzaam rijdende trein om 5:03 uur. De voornaamste geluidbron is gehobbel over de spoorwegovergang. Tevens is snerpend booggeluid hoorbaar. Ook wordt een  $L_{Amax}$  van 55,4 dB(A) gemeten ten gevolge van een onbekend schrapend/resonerend geluid.
  - o 78,2 dB(A) ten gevolge van een harder voorbij rijdende trein. De voornaamste geluidbron hierbij is snerpend geluid van staal op staal, vermoedelijk ten gevolge van booggeluid of remmen. Ook wordt een  $L_{Amax}$  van ca. 58 dB(A) gemeten ten gevolge gehobbel over de spoorwegovergang.

## Conclusie

Op basis van de meetresultaten wordt het volgende geconcludeerd:

- Ervan uitgaande dat de gemeten stationaire geluidbronnen beide effectief 15 minuten in de nachtperiode optreden, is het gesommeerde langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus 33 dB(A). Hiermee wordt ruimschoots voldaan wordt aan de grenswaarde van 40 dB(A). De equivalente geluidemissie kan als laag- tot middenfrequent worden gekarakteriseerd (maatgevende octaafbanden 125 en 250 Hz).
- Het piekgeluid tijdens het wegrijden van de treincombinatie overschrijdt met een  $L_{Amax}$  van 61,7 dB(A) de eis van 60 dB(A). De piekgeluidemissie kan als midden- tot hoogfrequent worden gekarakteriseerd (maatgevende octaafbanden 1.000 en 2.000 Hz).
- De kortstondige piekgeluiden dragen niet relevant bij aan het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau.
- Door personeel van Arriva zijn geen handelingen geconstateerd die een onnodige of onnodig hoge geluidemissie tot gevolg hebben gehad.