



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Nijmegen en westentree

Reactienota

op Zienswijzen op het Ontwerptractébesluit



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Nijmegen en westentree

Reactienota

op Zienswijzen op het Ontwerptractébesluit

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Terinzagelegging en zienswijzen	5
1.2	Plaats van het Tracébesluit in de planuitwerkingsfase	6
1.3	Methode van beantwoording en leeswijzer	6
2	Beantwoording zienswijzen omgeving Lent	8
2.1	Indiener 1	11
2.2	Indiener 2	11
2.3	Indiener 3	12
2.4	Indiener 5	13
2.5	Indiener 6	15
2.6	Indiener 10	17
2.7	Indiener 11	18
2.8	Indiener 13	19
2.9	Indiener 16	20
2.10	Indiener 17	22
2.11	Indiener 18	23
2.12	Indiener 20	24
3	Beantwoording zienswijzen station Nijmegen en directe omgeving	25
3.1	Indiener 4	26
3.2	Indiener 7	27
3.3	Indiener 8	28
3.4	Indiener 9	29
3.5	Indiener 19	32
3.6	Indiener 21	33
3.7	Indiener 23	35
3.8	Indiener 24	38
4	Beantwoording zienswijzen emplacement	40
4.1	Indiener 12 en 15	42
4.2	Indiener 14	46
4.3	Indiener 22	48
5	Verklarende woordenlijst	49
	Bijlage A Transponeertabel	51

1

Inleiding

1.1

Terinzagelegging en zienswijzen

Deze reactienota bevat de reacties op de zienswijzen over het Ontwerptracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER) voor het project PHS Nijmegen en westentree. Het project PHS Nijmegen en westentree voorziet in aanpassingen aan de spoorweginfrastructuur bij station Nijmegen.

Hiervoor is overeenkomstig de Tracéwet een Tracébesluit (TB) nodig, dat tot stand komt volgens de reguliere Tracéwetprocedure. In het kader van deze procedure is een OTB opgesteld met bijbehorende toelichting en achtergrondrapportages. Ter ondersteuning van de besluitvorming over het TB is de procedure van de milieueffectrapportage (verder: m.e.r.) doorlopen. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat treedt op als bevoegd gezag voor de Tracéwet- en m.e.r.-procedure. Het OTB en het bijbehorende MER voor het project PHS Nijmegen en westentree hebben gedurende 6 weken, van 1 juli tot en met 11 augustus 2021, ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon eenieder (bewoners, bedrijven en overige belangstellenden), een zienswijze indienen bij de Directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Tevens zijn de betreffende documenten toegestuurd aan betrokken bestuursorganen en is de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd een toetsingsadvies uit te brengen.

Tijdens de periode van terinzagelegging van het OTB en het MER zijn 24 zienswijzen ingediend.

Deze zijn te onderscheiden in:

- Reacties van lokale bedrijven en omwonenden
- Reacties van georganiseerde belangengroepen van bewoners, te weten:
 - Werkgroep Spooreplacement Nijmegen
 - Werkgroep Spoor Handelskade Nijmegen
 - Stichting Wijkraad Lent
- Andere belangenorganisaties, te weten:
 - Stichting Fietsersbond Nijmegen
 - Stichting Hoornmij. NVVS-Gelderland
 - Zelfregiecentrum Nijmegen
 - Oogvereniging Nederland

In deze reactienota kunt u lezen hoe de zienswijzen zijn beantwoord. Mede naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. is een aantal wijzigingen doorgevoerd. De belangrijkste wijzigingen in het Tracébesluit ten opzichte van het Ontwerptracébesluit zijn opgenomen in paragraaf 2.4.3. van de toelichting.

1.2

Plaats van het Tracébesluit in de planuitwerkingsfase

Voor het project PHS Nijmegen en westentree wordt de uitgebreide (project)m.e.r.-procedure gevolgd. In het onderstaande schema staat een overzicht van de te doorlopen stappen. Stap 6 (grijs gearceerd) is met het publiceren van het Tracébesluit afgerond.

Tabel 1. Processtappen van de uitgebreide planuitwerkingsprocedure

1	Openbare kennisgeving/bekendmaking voornemen Het bevoegd gezag maakt bekend dat een MER zal worden gemaakt en legt het voornemen (NRD) ter visie.
2	Participatie/raadplegen over reikwijdte en detailniveau Bieden van participatie en raadplegen betrokken overheidsorganen en wettelijke adviseurs over de NRD van het MER.
3	Opstellen MER en Ontwerp-Tracébesluit (OTB, 2019-2020) De afzonderlijke effectstudies worden uitgevoerd en het MER wordt opgesteld. In samenhang daarmee wordt het OTB voorbereid.
4	Openbaar maken MER en OTB (2021) Het MER en het OTB worden openbaar gemaakt. Eenieder kan hierop zienswijzen indienen. Aan medeoverheden wordt advies gevraagd.
5	Toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r. Advies over de volledigheid MER.
6	Besluit en bekendmaking Tracébesluit (TB) Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat stelt het TB vast, mede op basis van het MER en het OTB, de reacties en de advisering daarover.
7	(Eventueel) Beroep tegen het Tracébesluit Belanghebbenden, die een zienswijze hebben ingediend over het OTB en/of MER, kunnen beroep instellen tegen het vastgestelde TB bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.3

Methode van beantwoording en leeswijzer

In deze reactienota worden de bij de Directie Participatie binnengekomen zienswijzen op het OTB en het MER PHS Nijmegen en westentree behandeld. Iedere zienswijze is door de Directie Participatie voorzien van een registratienummer. Dit is ter bescherming van de privacy van de indieners. De indieners van een zienswijze zijn door de Directie Participatie geïnformeerd over het aan hen toegekende registratienummer. In deze reactienota hebben alle binnengekomen zienswijzen een nummer gekregen van 1 t/m 24 voor de verwerking in deze reactienota. In Bijlage A van deze reactienota is een overzicht opgenomen van alle registratienummers en het daaraan gekoppelde nummer zoals gebruikt in de reactienota. Aan de hand van deze verwerkingsnummers zijn in hoofdstuk 2, 3 en 4 alle zienswijzepunten uit de ingediende individuele zienswijzen terug te vinden. Ieder zienswijzepunt is voorzien van een antwoord of van een verwijzing naar een reeds eerder geformuleerd antwoord. Tevens is er een aantal identieke zienswijzen: in dat geval wordt verwezen naar de reeds eerder beantwoorde gelijklopende zienswijze.

De hoofdstukken zijn verdeeld op basis van de geografische locatie van het zienswijzepunt. Per hoofdstuk is een kort overzicht van veel voorkomende vragen opgenomen. Daarna volgt de beantwoording van de zienswijzepunten per indiener. Achtereenvolgens worden in deze nota de volgende onderwerpen behandeld:

- Hoofdstuk 2 gaat per zienswijze in op de vragen en opmerkingen met betrekking tot de omgeving van Lent.
- Hoofdstuk 3 gaat per zienswijze in op de vragen en opmerkingen met betrekking tot het station Nijmegen en de directe omgeving.
- Hoofdstuk 4 gaat per zienswijze in op de vragen en opmerkingen met betrekking tot het emplacement bij station Nijmegen (GE-terrein).
- In hoofdstuk 5 is een verklarende woordenlijst opgenomen.

Waar vindt u de beantwoording van uw zienswijze?

Iedereen die een zienswijze heeft ingediend heeft een ontvangstbevestiging ontvangen. In de ontvangstbevestiging is een registratienummer opgenomen. Dit registratienummer is ook opgenomen in de brief die u heeft ontvangen over de bekendmaking van het Tracébesluit. Uw registratienummer vindt u in Bijlage A van de reactienota met daarnaast het nummer waaronder uw zienswijze is verwerkt (verwerkingsnummer). In de hoofdstukken 2 tot en met 4 vindt u de beantwoording, onderverdeeld naar de verwerkingsnummers van alle individuele zienswijzen.

Alle reacties zijn anoniem verwerkt.

2

Beantwoording zienswijzen omgeving Lent

Indieners vrezen voor een toename van geluid en trillingen door de realisatie van dit Tracébesluit. In zijn algemeenheid wordt de vraag gesteld of de locaties waar metingen zijn uitgevoerd voor het trillingenonderzoek, voldoende representatief zijn voor alle woningen in het omliggend gebied nabij het spoor. Andere zienswijzen betreffen vragen over mogelijke toename van parkeerdruk en bijbehorend verkeer in de woonwijken. Op het thema trillingen (en de representativiteit van de uitgevoerde metingen) wordt hierna in zijn algemeenheid ingegaan.

Reactie

Het project PHS Nijmegen en westentree voorziet niet in een toename van reizigerstreinen, ook niet voor station Lent. Dat betekent dat het project niet leidt tot verandering of toename van parkeerdruk of verkeer in omliggende woonwijken rond het station van Lent. Het project PHS Nijmegen en westentree voorziet ook niet in een toename van goederentreinen. Wel geldt dat op de verbinding richting Arnhem een toename wordt verwacht van 2 naar 5 goederentreinen gemiddeld per werkdag. Deze toename wordt echter reeds verwacht in de autonome situatie. Met andere woorden, als dit Tracébesluit niet wordt uitgevoerd, dan wordt er nog steeds een toename verwacht. Het gaat hierbij om een beperkt aantal extra treinen. Verder voorziet het project in een beperkte toename van lege treinen richting het goederenemplacement (GE)-terrein. Dit leidt echter niet tot een toename van parkeerdruk of verkeer in omliggende woonwijken rond het station van Lent. In paragraaf 4.5.1 van het Tracébesluit worden de treinintensiteiten nader toegelicht.

Wat wel met dit Tracébesluit mogelijk wordt gemaakt, is de snelheidsverhoging van 40 km/u naar 80 – 110 km/u. De snelheidsprofielen zijn theoretische maxima. Binnen deze snelheidsprofielen worden dienstregelingen ontworpen. Net als bij auto's heeft ook degene die de trein bestuurt een bepaalde mate van vrijheid om van A naar B te komen.

In de spits rijden over het algemeen langere treinen die vanwege het grotere aantal reizigers een relatief langere halteertijd (veel in- en uitstappers) in Nijmegen Lent nodig hebben. Deze Sprinters lopen in de spits dus het grootste risico op vertraging en zullen daarom ook het meeste baat hebben om zo snel mogelijk na vertrek uit Nijmegen vlot aan te zetten. In de over het algemeen rustigere daluren geldt precies het omgekeerde. De beschikbare rijtijd voor Sprinters ligt vast in de dienstregeling.

De sprinters stoppen allemaal bij station Lent om vervolgens weer te vertrekken richting Arnhem. Het Tracébesluit voorziet niet in een snelheidsverhoging richting Arnhem. De snelheidsverhoging van de Sprinters beperkt zich daarom tussen station Nijmegen en station Lent. Door de aanpassingen van de

sporen in station Nijmegen is het voor Intercity treinen en goederentreinen ook mogelijk met een hogere snelheid te vertrekken vanaf station Nijmegen of met een hogere snelheid het station te passeren. Hierdoor zijn deze treinen eerder op snelheid. Doordat Intercity's en goederentreinen niet stoppen te Lent is de rij-snelheid van deze treinen rondom Lent hoger dan in de huidige situatie. Tussen Oosterhout en Lent is de snelheid in de plansituatie weer gelijk aan de snelheid in de huidige situatie. Vanaf dit punt is dus geen sprake meer van een snelheidsverhoging.

Voor het aspect trillingen worden geen eisen gesteld aan het aantal locaties waar metingen moeten worden uitgevoerd. De trillingsmetingen zijn momentopnames van de huidige situatie tijdens een representatieve dienstregeling. De belangrijkste criteria voor het selecteren van de referentiepannen worden in dit geval bepalend geacht voor de keuze van de meetlocaties:

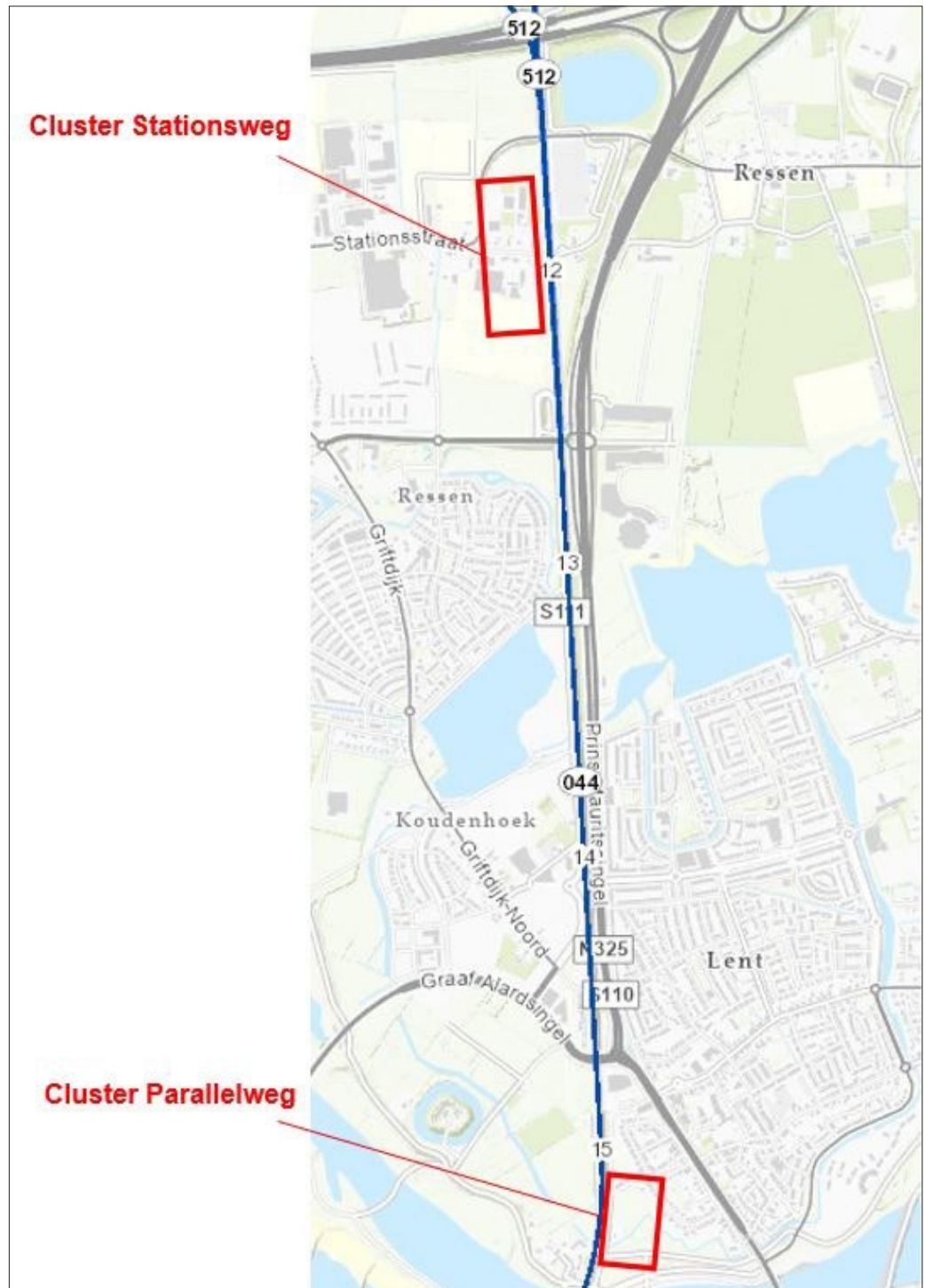
- Woning type en bouwjaar;
- Afstand van de woningen tot het spoor;
- Grondopbouw bij de woningen;
- Veranderingen in de spoor-layout (ten noorden van de Waalbrug onveranderd ten opzichte van de referentiesituatie);
- Veranderingen in de rij-snelheid;
- Lay-out van de spoorbaan en locaties van wissels.

Op verschillende locaties zijn trillingsmetingen gedaan tijdens verschillende treinpassages om maatgevende karakteristieken van de ondergrond (raaimetingen) en panden (pandmetingen) te bepalen. De methode die gehanteerd is om gidspannen en locaties voor raaimetingen te bepalen is als volgt. Er wordt eerst op clusterniveau naar wijken gekeken, vervolgens wordt een pand uitgezocht waar de grootste impact verwacht wordt en daar wordt de pandmeting uitgevoerd (op basis van locatie, geologie, ouderdom, constructiemethode). Deze panden dienen als gidspannen voor de overige panden met gelijke kenmerken.

De ondergrondsituatie in Lent (ten noorden van de Waal) varieert licht, maar over het algemeen bestaat deze uit een dunne kleilaag (1-2m) gelegen op een zandpakket met een diepe stijve kleilaag. Daarmee geeft de raaimeting die gedaan is aan de Parmasingel een representatief beeld van de ondergrond.

In Lent zijn er twee panden uitgekozen als gidspannen (referentiepannen): een pand aan de Stationsstraat (circa 35m van het spoor) en aan de Parallelweg (circa 28m van het spoor). Door de keuze van de twee gidspannen aan de Stationsstraat en Parallelweg wordt een worst case benadering gehanteerd. Deze panden hebben in relatie tot de overige panden die in het studiegebied liggen de meest risicovolle kenmerken: de bouwkundige staat is van voor 1950 en de afstand van de woning tot aan het spoor is relatief dichtbij. De overige panden in het studiegebied staan verder van het spoor gepositioneerd en/of zijn later gebouwd dan de gidspannen.

Op het kaartje van het studiegebied (zie Figuur 1) zijn de kilometeringen te zien, de zogenaamde hectometerpaaltjes nabij het spoor. Het gidspand aan de Stationsstraat is toegewezen als gidspand voor panden gelegen ten noorden van kilometering 14. Het gidspand aan de Parallelweg is toegewezen als gidspand voor panden die ten zuiden van kilometering 14 liggen. Er is gekozen om een grens te trekken bij kilometering 14 omdat hiermee de lokale verschillen in bouwkundige staat van de panden en ondergrond worden ondervangen.



Figuur 1: Ligging clusters trillingsmetingen

2.1

Indiener 1

Zienswijzepunt 1.01

Indiener stelt sinds de verplaatsing van station Lent in 2016 richting woonwijk de Bongerd meer last van geluid van het spoor te ervaren. Indiener benoemt hoorbare ‘klappen’ bij treinpassages en het geluid van stoppen en optrekken van treinen bij het station. Indiener maakt uit de presentaties tijdens de informatie-avonden voor PHS Nijmegen op dat er in het kader van het project geen geluidsmaatregelen worden getroffen ter hoogte van Lent en het station en vraagt waarom wordt bezuinigd op geluidswerende maatregelen in woongebieden. Indiener stelt dat er onvoldoende nul-metingen zijn gedaan, er teveel gedacht is in theoretische modellen, en pleit voor extra geluidswerende maatregelen op het spoortraject Arnhem – Nijmegen ter hoogte van Lent / de Bongerd, waarbij ook gekeken wordt naar het ‘klappen’ en stoppen / optrekken van treinen.

Reactie

De woning van de indiener is gelegen buiten de projectgrenzen van PHS Nijmegen en westentree. Indien de indiener een klacht wil indienen kan contact worden gezocht met ProRail via de afdeling Publieksvoorlichting op 0800-7767 245.

2.2

Indiener 2

Zienswijzepunt 2.01

Indiener is woonachtig op een perceel grenzend aan het spoortraject Nijmegen – Utrecht – Schiphol en geeft aan dat het spoorverkeer op dit traject door goederentreinen (overdag en in de nacht) is toegenomen. Indiener ervaart een toename van geluidsoverlast (mogelijk mede vanwege slijtage en verzakkingen) en vreest een verdere toename als in het kader van het project PHS Nijmegen en westentree personentreinen frequenter en met hogere snelheid gaan rijden, en vraagt welke maatregelen in dit kader worden getroffen. Indiener geeft aan dat de door ProRail toegevoegde tekening de indruk wekt dat de geluidswal doorloopt tot het verder richting Arnhem gelegen viaduct. Dat is echter niet het geval.

Indiener vermoedt dat de toename van geluidsoverlast wordt versterkt door cumulatie met andere bronnen (windmolens, snelweg en bedrijfsactiviteiten van Wijk).

Reactie

De woning van indiener is gelegen buiten de akoestische projectgrenzen voor de wettelijk voorgeschreven toetsing van het Tracébesluit aan de vigerende geluidproductie plafonds (GPP's). In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het OTB is er daarom ter hoogte van de woning van indiener geen onderzoek gedaan en zijn er ook geen geluidmaatregelen beschouwd. Of een eventuele toename van geluid door het project voor een overschrijding van de GPP's zorgt wordt jaarlijks getoetst middels het GPP-nalevingsonderzoek. Mocht hieruit een overschrijding van het GPP volgen, dan wordt nader onderzoek gedaan naar geluidmaatregelen.

De woning van indiener is wel gelegen binnen het (grotere) onderzoeksgebied van het MER. Hierin zijn verschillende situaties (geluidregister-, huidig-, referentie- en plansituatie) met inbegrip van de daarin opgenomen geluidsmaatregelen met elkaar vergeleken. Hieruit volgt dat de situatie met project zorgt voor een toename van geluid ten opzichte van de huidige- en referentiesituatie. Echter is door instroom van nieuw treinmaterieel en het uitfaseren van oud materieel de geluidemissie sterk verlaagd sinds 2010 (het moderne treinmaterieel is schijfgeremd en dit heeft een lagere geluidemissie tot gevolg). Gecombineerd met de eventuele vervanging van houten dwarsliggers door betonnen dwarsliggers is de geluidemissie in de huidige situatie daarom lager dan ten tijde van de vaststelling van de geluidproductieplafonds. Het Tracébesluit zorgt o.a. door de snelheidsverhoging voor een toename van de geluidniveaus ten opzichte van de referen-

tiesituatie. Maar de hinder in de situatie met project is nog steeds duidelijk lager dan in de geluidregister-situatie. Naar cumulatie met andere bronnen zoals door indiener genoemd is in dat verband geen onderzoek verricht.

Zienswijzepunt 2.02

Indiener geeft aan dat de referentiewoning voor trillingen zich qua bouw van de woning van indiener onderscheidt.

Reactie

In de inleiding bij hoofdstuk 2 van de Reactienota is toegelicht hoe de referentiewoningen zijn bepaald.

Zienswijzepunt 2.03

Indiener verzoekt om voor het bepalen van schade door trillingen ten gevolge van PHS-Nijmegen een 0-meting uit te voeren.

Reactie

Er zijn drie woningen in Ressen waar op grond van de onderzoeken, beoordeeld volgens de SBR-A richtlijn, een kans op schade wordt verwacht die groter is dan 1%. Bij deze drie woningen worden 0-metingen verricht. De betreffende eigenaren worden hierover persoonlijk geïnformeerd. Voor de woning van de indiener wordt geen kans op schade verwacht en zal dan ook geen 0-meting plaatsvinden. Indien de indiener toch schade meent te ondervinden door trillingen is ProRail altijd bereikbaar voor individuele bewonersvragen via de afdeling Publieksvoorlichting op 0800-7767 245.

Zienswijzepunt 2.04

Indiener verwijst naar paragraaf 6.2.3 Eindbeoordeling kans op schade in het OTB. Indiener vraagt in hoeverre de uitgevoerde bouwkundige inspecties op een zorgvuldige wijze hebben plaatsgevonden? Heeft er een nulmeting met registratie plaatsgevonden? Als dat niet heeft plaatsgevonden op welke wijze wil men dan nieuwe schade van de oude schade onderscheiden?

Reactie

De SBR-A-richtlijn in Nederland is het kader om te beoordelen of trillingsschade al dan niet zal optreden. Omdat de trillingen ruim lager zijn dan de grenswaarden en de afstand van het pand tot het spoor, is een 0-meting voor het aspect trillingsschade niet nodig. Voor een drietal woningen wordt een schadekans van > 1% conform SBR-A verwacht. Om die reden worden er op deze locaties 0-metingen uitgevoerd.

2.3 Indiener 3

Zienswijzepunt 3.01

Indiener uit zijn zorgen over geluid van het spoor en geeft aan dat in de afgelopen 2 jaar op het spoortraject tussen station Lent en de spoorbrug over de Waal een aanpassing aan het spoor (een 'railverbinding') is gedaan waardoor er sindsdien een overmatig 'kedeng-kedeng'-geluid waarneembaar is. Indiener concludeert dat op het betreffende spoortraject vanuit het project PHS Nijmegen geen geluidmaatregelen genomen worden, op grond van het onderzoek dat daartoe is uitgevoerd met metingen uit 2016 en doorrekening van wijzigingen. Indiener pleit daarom voor een nieuwe geluidsmeting op het spoortraject zodat ook de laatste wijzigingen worden betrokken in de besluitvorming, en vraagt zich af of de geluidsafstraling van de genoemde railverbinding aan de geluidnormen voldoet.

Reactie

De woning van de indiener is gelegen buiten de projectgrenzen van PHS Nijmegen en westentree en om die reden is eventuele overlast die de indiener ervaart niet te wijten aan dit Tracébesluit. Er vindt in het kader van dit Tracébesluit dan ook geen nieuwe meting plaats. In het geluids- en trillingenonderzoek zijn alle wijzigingen van het door indiener genoemde spoortraject betrokken. Hieruit blijkt dat het Tracébesluit vol-

doet aan de vigerende geluidsnormen. Indien de indiener een klacht wil indienen kan contact worden gezocht met ProRail via de afdeling Publieksvoorlichting op 0800-7767 245.

2.4 Indiener 5

Zienschwizjepunt 5.01

Indiener uit haar ongenoegen over de slechte communicatie vanuit ProRail over het project PHS Nijmegen en westentree. Op basis van een chronologische beschrijving van het communicatieproces stelt indiener dat communicatie te laat, onvoldoende of niet heeft plaatsgevonden. Indiener uit de wens dat de communicatie vanuit ProRail in het vervolgetraject verbetert, zodat belanghebbenden vooraf duidelijk en persoonlijk worden geïnformeerd.

Reactie

Vanaf de start van de procedure van het Tracébesluit voor PHS Nijmegen en westentree zijn bewonersbrieven verstuurd naar bewoners in Lent die direct naast het spoor wonen, inclusief uitnodigingen voor informatiebijeenkomsten. Ook is het voornemen voor PHS Nijmegen en westentree gepubliceerd in de Staatscourant en regionale dagbladen bij belangrijke inspraakmomenten (publicatie Notitie Reikwijdte en Detailniveau in 2019 en het OTB-MER in 2021). In 2020 hebben omwonenden een tussentijdse update op papier ontvangen omdat een fysieke informatiebijeenkomst niet mogelijk was in verband met de Coronapandemie.

In de zomer van 2021 zijn de eerste resultaten van de studie naar de omgevingseffecten ter inzage gelegd. Voorafgaand aan een informatieavond voor alle omwonenden is er op 22 juni een digitale informatiebijeenkomst georganiseerd voor alle Wijkraden rondom het spoorproject. Deze resultaten zijn gepresenteerd op een digitale informatieavond op 5 juli 2021. De informatie is ook te bekijken via een speciale projectpagina <https://www.prorail.nl/projecten/uitbreiding-station-nijmegen/ontwerptracebesluit> waar de informatieavond teruggekeken kan worden en een publiekssamenvatting te vinden is. Op 22 juli hebben ProRail en Gemeente Nijmegen een extra informatiesessie georganiseerd met de wijkraad Lent en inwoners om meer uitleg te geven over de situatie specifiek in Lent.

Daarnaast is ProRail altijd bereikbaar voor individuele bewonersvragen via de afdeling Publieksvoorlichting op 0800-7767 245. Indiener krijgt deze Reactienota persoonlijk toegestuurd en wordt geïnformeerd over het vervolgetraject.

Zienschwizjepunt 5.02

Indiener stelt dat in de openbare onderzoeksrapporten behorende bij het Ontwerptracébesluit van project PHS Nijmegen en westentree veel lijsten zijn opgenomen met adresgegevens die in de betreffende onderzoeken zijn beschouwd. Indiener stelt dat enkel door het benoemen van adresgegevens in openbare onderzoeken zoals rondom het thema trillingen bewoners in hun belang kunnen worden geschaad. Fotomateriaal van panden waar metingen of onderzoeken hebben plaatsgevonden mogen naar opvatting van indiener niet zomaar worden gebruikt. Indiener wijst in dit verband op de bepalingen van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) en stelt dat in strijd met deze verordening is gehandeld.

Reactie

ProRail is gerechtigd om adresgegevens te verzamelen ten behoeve van de onderzoeken die op grond van de geldende wetgeving moeten worden uitgevoerd bij de voorbereiding van een Tracébesluit. Dat zijn met name de onderzoeken in het kader van geluid en trillingen. Voor deze onderzoeken is het noodzakelijk om de specifieke locaties waar gemeten is dan wel waar effecten plaatsvinden op adresniveau vast te leggen. De AVG is van toepassing indien een gegeven, eventueel met enige moeite, herleidbaar is naar één natuurlijk persoon. In geval van adressen van woningen betekent dit dat een woning in dat geval op naam van één persoon dient te staan. Mocht hier sprake van zijn, dan heeft het Ministerie van IenW een AVG-grondslag om de adressen in het onderzoeksrapport (trilling/geluid e.d.) op te nemen vanwege een 'gerechtvaardigd

belang'. Er kan namelijk alleen een onderzoeksrapport worden opgesteld indien de waargenomen waardes per woning worden genoteerd. Zonder deze gegevens is de informatie niet bruikbaar.

Daarnaast is het van belang dat de desbetreffende eigenaren van de woning die genoemd wordt, bezwaar kunnen maken tegen de gemelde waardes. Tenslotte wordt de privacy-inbreuk als gering beschouwd aangezien alleen adressen worden genoemd, zonder de namen van de eigenaren. Om deze redenen is het verwerken van de adressen in de onderzoeksrapporten toegestaan.

Zienswijzepunt 5.03

Indiener stelt dat in het onderzoek naar trillingshinder in het gebied ten noorden van de Waal twee meetlocaties als 'referentieband' zijn gehanteerd, en dat dit geleet op de diversiteit qua ligging, bouw en ondergrond van woningen in dit gebied te weinig is om tot goede objectieve inzichten te komen.

Reactie

In de inleiding bij hoofdstuk 2 van de voorliggende Reactienota Tracébesluit is toegelicht hoe de referentiewoningen zijn bepaald.

Zienswijzepunt 5.04

Indiener stelt dat op het thema trillingen sprake is van een willekeurig beleid, daar ProRail zelf onderzoek doet naar eventuele maatregelen en de doelmatigheid daarvan. Het is niet duidelijk welke criteria of normen hierbij worden gehanteerd. Indiener stelt dat ProRail bepaalt of er maatregelen worden getroffen, dit wordt niet navolgbaar geacht, de werkwijze wordt als subjectief ervaren.

Reactie

De gehanteerde werkwijze voor het thema trillingen is conform de Beleidsregel trillinghinder spoor. In de inleiding bij hoofdstuk 2 van deze Reactienota is dit nader toegelicht.

Zienswijzepunt 5.05

Indiener geeft aan dat de onderzoeken en berekeningen naar hinder en schade door trillingen complex en voor leken niet te volgen zijn. Mocht in de toekomst schade ontstaan, dan moeten burgers zelf aantonen dat deze schade is ontstaan door treinverkeer als gevolg van het project PHS Nijmegen en westentree, en de schade voordien niet aanwezig was. Indiener beschouwt dit als eigenlijk onmogelijk en onrechtvaardig, en pleit voor een voldoende representatieve 0-meting aan een geselecteerde representatieve groep woningen strak langs het spoor zodat eventuele schade beter aangetoond kan worden.

Reactie

De onderzoeken naar hinder en schade door trillingen zijn inderdaad technisch van aard. Voor drie woningen in Ressen waar op grond van de onderzoeken volgens de SBR-A richtlijn een kans op schade groter dan 1% wordt verwacht worden 0-metingen verricht. De betreffende eigenaren worden hierover persoonlijk geïnformeerd. Voor de woning van de indiener wordt geen kans op schade verwacht en zal dan ook geen 0-meting plaatsvinden. Indien de indiener toch schade meent te ondervinden door trillingen is ProRail altijd bereikbaar voor individuele bewonersvragen via de afdeling Publieksvoorlichting op 0800-7767 245.

Zienswijzepunt 5.06

Indiener geeft aan te horen dat veel omwonenden in de wijk Lent veel last hebben van het geluid van het spoor, in combinatie met toenemend wegverkeer op de Prins Mauritssingel en Graaf Allardsingel. Indiener verzoekt ProRail te onderzoeken of langs het spoortracé door Lent toch geen geluidsdemping kan worden gerealiseerd.

Reactie

Het Tracébesluit is getoetst aan de geldende geluidproductie plafonds (GPP's). Nabij Lent wordt het GPP in de situatie met project niet overschreden waardoor er wettelijk geen noodzaak is voor het treffen van geluidmaatregelen. De geluidbelasting in Lent zal toenemen door het Tracébesluit ten opzichte van de huidige situatie. Echter blijft de geluidbelasting nog ruimschoots onder de ter plaatse geldende GPP's. De normen die de wet stelt aan de toelaatbaarheid van geluidhinder hebben tot doel de bewoners te

beschermen en een grens te stellen aan het geluidniveau. Het is echter niet zo dat er absoluut geen sprake is van door omwonenden ervaren geluidhinder wanneer wordt voldaan aan deze normen.

2.5

Indiener 6

Zienswijzepunt 6.01

Indiener stelt de afgelopen jaren in toenemende mate hinder te ondervinden van het treinverkeer in de vorm van geluid en trillingen in/aan de woning. Ook maakt indiener melding van muren die scheurtjes zijn gaan vertonen. Indiener pleit daarom voor het uitvoeren van een 0-meting om de bouwkundige stand van zaken van de woning goed vast te leggen en beter eventuele schade als gevolg van het treinverkeer te kunnen signaleren. Daarnaast wordt een nulmeting voor de geluidssituatie wenselijk bevonden.

Reactie

Het Tracébesluit is getoetst aan de geldende geluidproductie plafonds (GPP's). Nabij Lent wordt het GPP in de situatie met project niet overschreden waardoor er juridisch geen noodzaak is voor het treffen van geluidmaatregelen. Het is waar dat de geluidbelasting in Lent zal toenemen door PHS Nijmegen ten opzichte van de huidige situatie. Echter blijft de geluidbelasting ruimschoots onder de geldende GPP's.

Voor drie woningen in Ressen waarvan op basis van de onderzoeken de kans bestaat op schade door trillingen, beoordeeld volgens de SBR-A richtlijn, groter is dan 1% wordt een 0-meting uitgevoerd. De betreffende eigenaren worden daarover persoonlijk benaderd. Voor de woning van de indiener wordt geen kans op schade verwacht en zal dan ook geen 0-meting plaatsvinden. Indien de indiener toch schade meent te ondervinden door trillingen is ProRail altijd bereikbaar voor individuele bewonersvragen via de afdeling Publieksvoorlichting op 0800-7767 245.

Ten aanzien van een 0-meting voor geluid: voor geluid worden geen 0-metingen verricht. De spoorwegbeheerder heeft wel de verplichting om jaarlijks te monitoren of het geluid onder de GPP's blijft. Dit is de nalevingsplicht. De verslagen van de nalevingsonderzoeken worden gepubliceerd (www.geluidregister-spoor.nl). Bij (dreigende) overschrijdingen van GPP's wordt onderzocht of er maatregelen kunnen worden getroffen.

Zienswijzepunt 6.02

Indiener stelt dat het aantal locaties waar voor trillingen als gevolg van spoorverkeer metingen zijn uitgevoerd, niet representatief is gelet op het aantal woningen in de directe nabijheid van de spoorverbinding Arnhem – Nijmegen. Inwoner vraagt zich af of er rekening is gehouden met het effect op de ondergrond van het veranderende klimaat en stelt dat meer woningen dan in de stukken is aangenomen hinder gaan ondervinden als gevolg van trillingen. Daarbij stelt indiener dat de ondergrond van zijn huis uit zware kleigrond bestaat, en niet uit zand en grond zoals in het rapport vermeld staat.

Reactie

De gehanteerde werkwijze voor het thema trillingen is conform de Beleidsregel trillinghinder spoor. In de inleiding bij hoofdstuk 2 van deze Reactienota is dit nader toegelicht. In de inleiding staat ook vermeld dat bij het selecteren van referentiepanden rekening is gehouden met onder andere het criterium 'grondopbouw bij de woningen'. Er is dan ook rekening gehouden met de verschillen tussen een zware kleigrond en zandgrond. De ondergrondsituatie in Lent (ten noorden van de Waal) varieert licht, maar over het algemeen bestaat deze uit een dunne kleilaag (1-2m) gelegen op een zandpakket met een diepe stijve kleilaag. Daarmee geeft de raaimeting die gedaan is aan de Parmasingel een representatief beeld van de ondergrond.

Zienswijzepunt 6.03

Indiener wijst op de verplichting vanuit de m.e.r.-procedure om de daadwerkelijk optredende milieueffecten van het project te monitoren en te evalueren.

Reactie

In artikel 16 van de besluittekst van het Tracébesluit is inderdaad opgenomen dat de gevolgen van de ingebruikname van het project zullen worden onderzocht. In het artikel is tevens opgenomen op welke wijze deze monitoring zal plaatsvinden. Er wordt dus invulling gegeven aan de genoemde verplichtingen vanuit de m.e.r.-procedure.

Zienswijzepunt 6.04

Indiener pleit voor een herbeoordeling van de effecten van het project PHS Nijmegen en westentree op de natuur. Indiener geeft aan dat de natuur in Lent door de vele ontwikkelingen in Lent en rondom het spoor al grote schade heeft opgelopen.

Reactie

De zorgen van indiener voor de natuur in Lent vanwege de ruimtelijke ontwikkelingen zijn begrijpelijk, gelet op de vele ontwikkelingen in en rond Lent. Er is onderzoek gedaan naar mogelijke effecten van de maatregelen die genomen worden binnen het Tracébesluit PHS Nijmegen en westentree op de door de Wet natuurbescherming beschermde soorten en beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden). Er vinden binnen het Tracébesluit PHS Nijmegen en westentree enkel werkzaamheden plaats vanaf de zuidzijde van de Waalbrug tot aan het emplacement ter hoogte van de Graafseweg. Er vinden dus geen werkzaamheden plaats in Lent waardoor er geen effecten worden verwacht voor beschermde soorten.

Voor beschermde gebieden geldt dat Lent deels binnen het Gelders Natuur Netwerk (GNN) ligt. Uit de effectenanalyse zoals beschreven in het deelrapportage ecologie (Nmp-Arc-02-09-RP-UV-0002) blijkt dat er geen oppervlakteverlies en versnippering van GNN aan de orde is door de afstand van het plangebied tot het dichtstbijzijnde GNN te Lent. Verder blijkt uit de effectenanalyse dat bij het feitelijke gebruik van het spoor door ingebruikname van PHS Nijmegen en westentree geen verandering optreedt in de hoeveelheid dieseltractie waardoor er voor de gebruiksfase geen sprake is van effecten op het gebied van stikstofdepositie.

De werkzaamheden voor PHS Nijmegen en westentree leiden in de aanlegfase tot een tijdelijke stikstofdepositie van maximaal 0,09 mol/ha/jaar op habitattypen en maximaal 0,16 mol/ha/jaar op leefgebieden van Natura 2000-gebied Rijntakken. Lent ligt gedeeltelijk in dit leefgebied. Voor deze tijdelijke depositie is een nadere passende beoordeling opgesteld om de effecten van de aanlegfase van PHS Nijmegen en westentree te beoordelen. De conclusie hieruit is dat voor het habitatype glanshaver- en vossenstaart-hooilanden het huidige beheer het grootste knelpunt is en dat de extra tijdelijke depositie geen effect heeft op de staat van instandhouding van dit habitatype. De lage tijdelijke extra depositie op een kleine oppervlakte heeft daarnaast geen effect op de stikstofgevoelige leefgebieden van de bittervoorn, kamsalamander, watersnip en kwartelkoning. Overigens kent de Wnb een vrijstelling voor aanlegwerkzaamheden, zie paragraaf 4.5.8 van de Toelichting van dit Tracébesluit.

Effectbeperkende maatregelen in het kader van gebiedsbescherming Natura 2000 en gebiedsbescherming NNN zijn niet aan de orde omdat effecten als gevolg van het project zijn uitgesloten.

Zienswijzepunt 6.05

Indiener stelt dat het project PHS Nijmegen en westentree ertoe zal leiden dat de reeds ervaren luchtvervuiling in en rond Nijmegen zal toenemen.

Reactie

Met het onderzoek luchtkwaliteit is aangetoond dat er vanwege het project geen relevante verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit. Voor wat betreft stikstofdioxide bedraagt het verschil tussen het project en de referentiesituatie minder dan 0,4 µg/m³. De toe- of afname van de concentratie NO₂ vanwege realisatie van PHS Nijmegen en westentree is hiermee verwaarloosbaar en daarmee wordt voldaan aan het besluit Niet In Betekende Mate. Voor wat betreft fijn stof geldt dat tussen de plansituatie en referentiesituatie in het gehele studiegebied het verschil eveneens minder dan 0,4 µg/m³ bedraagt. Hiermee is het effect van het project PHS Nijmegen en westentree nihil en wordt voldaan aan het besluit Niet In Betekende Mate.

2.6

Indiener 10

Zienschijfpunt 10.01

Indiener stelt dat de verschillende rapporten behorende bij het project PHS Nijmegen en westentree moeilijk te begrijpen zijn voor mensen die niet thuis zijn de materie en vindt de gebrekkige informatievoorziening onjuist.

Reactie

De stukken die met het Ontwerptracébesluit zijn gepubliceerd zijn inderdaad in sommige gevallen niet eenvoudig te begrijpen vanwege de complexe inhoudelijke materie. Daarom is de publicatie van het Ontwerptracébesluit ondersteund met een informatie-avond en is daar aan eenieder de gelegenheid geboden om vragen te stellen. Om het project en de diverse onderzoeken beknopt uit te leggen, is er ook een publieksamenvatting gemaakt, welke raadpleegbaar is op de website van het platform participatie.

Zienschijfpunt 10.02

Indiener vindt het onjuist dat geen mogelijkheid gevonden kan worden om bezwaar te maken tegen de waarden voor trillingen en geluidsoverlast.

Reactie

Van deze opvatting van indiener is kennisgenomen. Daarbij moet worden opgemerkt dat, anders dan indiener stelt, het wel degelijk mogelijk is om een zienschijf in te dienen bij een (Ontwerp)Tracébesluit over geluids- en trillingswaarden, waarbij concreet de waarden kunnen worden voorgelegd.

Zienschijfpunt 10.03

Indiener kan geen mogelijkheid vinden om schade als gevolg van de realisatiefase of de gebruiksfase van het project PHS Nijmegen en westentree te melden en vindt dit niet correct.

Reactie

In artikel 13 van de besluittekst van het OTB en in paragraaf 2.2.1 van de toelichting is beschreven hoe diegenen die menen een vorm van schade te lijden door de realisatie dan wel het gebruik van het project een verzoek tot schadevergoeding kunnen indienen.

Zienschijfpunt 10.04

Indiener geeft aan het onjuist te vinden dat in de onderzoeksrapportage trillingen resultaten van metingen aan andere panden direct gekoppeld worden aan het pand van indiener. Indiener is van mening dat er bij zijn woning geen onderzoek heeft plaatsgevonden en dat het gehanteerde referentiekader niet juist is. Indiener stelt dat schade die ontstaat als gevolg van (aanleg van) het project PHS Nijmegen en westentree ten koste komt van de spoorbeheerder.

Reactie

De gehanteerde werkwijze voor het thema trillingen is conform de Beleidsregel trillinghinder spoor. In de inleiding bij hoofdstuk 2 van deze Reactienota is dit nader toegelicht.

Zienschijfpunt 10.05

Indiener geeft aan geluidsoverlast te ervaren van passerende goederentreinen (met name in de nachtelijke uren) en personentreinen. Indiener vreest dat de dag- en nachtrust verder verstoord zal worden door het meer en sneller rijden van treinen als gevolg van het project PHS Nijmegen en westentree. Indiener geeft hierbij aan dat de geluidsoverlast niet is gemeten voor zijn pand, maar dat een ander pand als referentie wordt gehanteerd. Indiener stelt dat dit referentiekader onjuist is, gelet op verschillende maatregelen die individuele bewoners aan hun eigen panden hebben getroffen.

Reactie

Door het Tracébesluit PHS Nijmegen en westentree kunnen treinen met een hogere snelheid station Nijmegen binnenrijden en weer vertrekken. Het Tracébesluit voorziet niet in een verhoging van de maximumsnelheid. Ter hoogte van de woning van indiener is het effect van het sneller aankomen- en vertrekken vanaf station Nijmegen al verdwenen en is er in de situatie met project geen sprake van hogere rijnsnelheden van de treinen. Daarnaast zijn in het kader van het Tracébesluit geen geluidmetingen verricht voor het doorgaand spoor. Alle geluidbelastingen zijn berekend met computermodellen. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de regels uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Overigens betreft het hier de belasting op de gevel, maatregelen aan de woning beïnvloeden dat niet.

Zienswijzepunt 10.06

Indiener stelt dat er sprake is van een toename van stof en stofdelen in de lucht als gevolg van het project PHS Nijmegen en westentree, en vreest voor gezondheidsproblemen.

Reactie

Met het onderzoek luchtkwaliteit is aangetoond dat vanwege het project geen relevante verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit. Voor stikstofdioxide bedraagt het verschil tussen het project en de referentiesituatie minder dan 0,4 µg/m³. De toe- of afname van de concentratie NO₂ vanwege realisatie van PHS Nijmegen en westentree is hiermee verwaarloosbaar en daarmee wordt voldaan aan het besluit Niet In Betekenende Mate. Voor fijn stof geldt dat tussen de plansituatie en referentiesituatie in het gehele studiegebied het verschil eveneens minder dan 0,4 µg/m³ bedraagt. Hiermee is het effect van het project PHS Nijmegen en westentree nihil en wordt voldaan aan het besluit Niet In Betekenende Mate.

Zienswijzepunt 10.07

Indiener vreest een aantasting van zijn woongenot door toename van trillingen, geluid en stof en stelt dat de waarde van zijn woning aanzienlijk zal verminderen als gevolg van het project PHS Nijmegen en westentree.

Reactie

Het is mogelijk dat indiener als gevolg van de voorgenomen activiteit een afname van het woongenot kan ervaren. Op basis van de verrichte onderzoeken is beoordeeld welke maatregelen ter voorkoming daarvan in het Tracébesluit zijn opgenomen. Voor zover indiener meent dat de waarde van zijn woning zal verminderen, heeft indiener de gelegenheid een verzoek om schadevergoeding in te dienen zoals beschreven in paragraaf 2.2.1 van de toelichting van het Tracébesluit.

2.7 Indiener 11

Zienswijzepunt 11.01

Indiener stelt dat mensen overlast anders kunnen ervaren dan een rekenmodel tot uitdrukking brengt. Indiener verbaast zich dat aan de ene kant overlast voor bewoners erkend en voorspeld wordt, en tegelijkertijd, door een kosten/banen-analyse besloten wordt dat een aanpassing te duur is. Hij zou graag zien dat de gehele Parallelweg én de Warmoezenierstraat wordt meegenomen als gebied wat blijvende overlast gaat ervaren als er uitbreidingen komen op het traject Arnhem – Nijmegen. De aanpassingen zijn wellicht te duur voor 5 huizen, maar het wordt wel rendabel voor een hele wijk. Indiener doet een verzoek om voldoende aanpassingen, betrekking hebbende op geluids- en trillingenoverlast in het plan op te nemen.

Reactie

Het Tracébesluit is getoetst aan de vigerende geluid productie plafonds (GPP's). Nabij Lent wordt het GPP niet overschreden waardoor er wettelijk geen noodzaak is voor het treffen van geluidmaatregelen. De 'theoretische' modellen waarmee de geluidbelastingen zijn berekend volgen de rekenregels conform het Reken en Meetvoorschrift 2012. Alhoewel de besluitvorming inderdaad is gebaseerd op rekenmodellen, is daaraan wel de verplichting tot naleving gekoppeld. Dat wil zeggen dat de beheerder van de spoorweg de plicht

heeft om zorg te dragen voor de naleving van de GPP's langs het spoor. Onderdeel van deze verplichting is het uitbrengen van een jaarlijks verslag over de naleving. De verslagen van de nalevingsonderzoeken worden gepubliceerd (www.geluidregisterspoor.nl). Bij (dreigende) overschrijdingen van GPP's wordt onderzocht of er maatregelen kunnen worden getroffen.

Daarnaast is het Tracébesluit getoetst aan de gestelde norm voor trillingen (SBR-A, SBR-B en Beleidsregel trillinghinder spoor) waaraan voldaan moet worden. De toetsing is op individueel pand-niveau uitgevoerd waardoor het niet mogelijk is om een volledige wijk op te nemen in de analyse. Daarbij wordt ook bepaald of het toepassen van de maatregelen doelmatig is vanuit kosten oogpunt (wegen de kosten van de maatregel op tegen de opbrengsten). Indien volledige mitigatie niet kostendoelmatig is wordt conform de Beleidsregel trillinghinder spoor (art 6, lid 2) bovendien afgewogen of maatregelen waarbij de toename van de trillingssterkte (V_{max}) tot 30% wordt beperkt kostendoelmatig zijn.

2.8 Indiener 13

Zienschijfpunt 13.01

Indiener maakt zich zorgen om de parkeerdruk in Lent. Indiener heeft regelmatig meldingen gedaan via de "bel en herstel-app" als er geen beschikbare parkeerplaats was in de eigen wijk. Volgens het OTB gaan er meer mensen met de trein. Waar worden al die auto's dan geparkeerd? Indiener verwacht dat de parkeerdruk in de eigen wijk zal toenemen naar mate de nieuwbouw (met te weinig parkeerplekken) vordert en vestigt de aandacht op sociale veiligheid bij de bestaande parkeerplaatsen.

Reactie

Het project voorziet niet in een toename van reizigerstreinen, ook niet voor station Lent. Parkeerdruk rondom het station Lent wordt dus niet door het project PHS Nijmegen en westentree beïnvloed. Voor het station in Nijmegen geldt dat de ontwikkelingen betreffende de nieuwe volwaardige stationsentree en doortrekken van de perrontunnel (onderdeel van de scope van het Tracébesluit) niet zullen leiden tot extra verkeersbewegingen. Om die reden wordt er ook rondom station Nijmegen geen toename van parkeerdruk verwacht. De sociale veiligheid bij de bestaande parkeerplaatsen zal dan ook niet wijzigen door dit project.

Zienschijfpunt 13.02

Volgens het OTB is de verwachting dat meer mensen met de trein gaan rijden. Indiener trekt dit in twijfel en verwijst naar berichten die aangeven dat veel mensen de voorkeur geven aan thuiswerken.

Reactie

De suggestie van indiener is begrijpelijk. Een toename van het thuiswerken betekent echter niet dat in de toekomst geen nieuwe investeringen in infrastructuur nodig zijn. Ook bij een blijvende toename van het thuiswerken zijn de opgaven fors. De langetermijnprognoses van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (die in juni 2021 naar de Tweede Kamer is verzonden, Kamerstukken II, 2020-2021, 31 305, nr. 328) wijzen op een groei van het totaal aantal reizigerskilometers (bandbreedte van -1% tot +31%). Deze groei is echter niet gelijkmatig over het land verdeeld. Op veel plekken in Nederland zal de mobiliteit op de langere termijn blijven groeien. We werken weliswaar meer thuis, maar daartegenover staan ontwikkelingen die zorgen voor een sterke toename van mobiliteit, zoals de groei van de bevolking en de welvaart. Daarnaast treedt er een verschuiving van reismotieven op. Mensen maken bijvoorbeeld meer recreatieve verplaatsingen. Het CBS verwacht dat de bevolking groeit tot 19,1 miljoen inwoners in 2040. Tot 2030 zijn bijna een miljoen extra woningen nodig. Het is een grote opgave om de extra woningen die de komende decennia worden gebouwd bereikbaar te maken en te houden. Covid-19 en het meer thuiswerken, leiden derhalve niet tot een herbezinning op het project.

Zienschijfpunt 13.03

Indiener wijst op de extra verkeersbewegingen van mogelijke treinreizigers die hun auto parkeren rondom het station. De extra verkeersbewegingen brengen risico's op het gebied van verkeersveiligheid met zich mee.

Reactie

Zie de reactie bij zienswijzepunt 13.01.

Zienswijzepunt 13.04

Indiener verwacht geluidsoverlast en trillingen en neerslag van ijzervijsel door de toename aan verkeersbewegingen van treinreizigers die de auto willen parkeren. Indiener uit zorgen dat zijn huis het al zwaar te verduren heeft gehad met verschillende werkzaamheden (aanleg nieuwbouw, bouw van een hotel etc.) en is bang voor scheuren door trillingen. Indiener heeft dubbelglas laten plaatsen dat maar gedeeltelijk werkt; alleen als de ramen gesloten zijn.

Reactie

Zoals eerder is gesteld bij zienswijzepunt 13.01 voorziet het Tracébesluit niet in een toename van verkeersbewegingen rondom station Lent. Om die reden wordt er geen neerslag van ijzervijsel door dit Tracébesluit verwacht.

Met betrekking tot geluid en trillingen is onderzoek gedaan naar de snelheidsverhoging van de treinen. Het Tracébesluit is getoetst aan de geldende geluid productie plafonds (GPP's). Nabij Lent wordt het GPP in de situatie met project niet overschreden waardoor er wettelijk geen noodzaak is voor het treffen van geluidmaatregelen. De geluidbelasting in Lent zal toenemen door het Tracébesluit ten opzichte van de huidige situatie. Echter blijft de geluidbelasting nog ruimschoots onder de geldende GPP's. De normen die de wet stelt aan de toelaatbaarheid van geluidhinder hebben tot doel de bewoners te beschermen en een grens te stellen aan het geluidniveau. Het is echter niet zo dat er absoluut geen sprake is van, door omwonenden ervaren, geluidhinder wanneer wordt voldaan aan deze normen. Op grond van het onderzoek naar mogelijke schade door trillingen komt niet naar voren dat dergelijke schade aan de woning van indiener op voorhand te verwachten is.

Uit het trillingenonderzoek blijkt dat voor de locatie van de indiener een kleine toename van de trillingsniveaus wordt verwacht. Ondanks de kleine toename ten opzichte van de huidige situatie blijft de toekomstige situatie ver onder de gestelde grens van schade en hinder. Hierdoor wordt gesteld dat de impact op schade en hinder minimaal is.

Zienswijzepunt 13.05

Indiener verwacht neerslag van ijzervijsel door de optrekkende- en remmende treinen. Bij de wrijving van wielen met het spoor en de vonken van de elektriciteit komen kleine stukjes metaal los. Dit metaal slaat neer in de wijk. Op vensterbanken en auto's zijn duidelijk kleine roestplekjes te zien.

Reactie

Met het onderzoek luchtkwaliteit is aangetoond dat er vanwege het project geen relevante verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit. Hierbij is rekening gehouden met de slijtage van de bovenleiding en de rails. Op basis van STREAM Goederenvervoer 2016, CE Delft, juli 2016, zijn de emissies van brandstof en slijtage van de bovenleiding en rails door de goederentreinen bepaald. Voor passagierstreinen zijn de emissies van brandstof en door slijtage van de bovenleiding en rails bepaald op basis van het rapport STREAM Personenvervoer 2014, CE Delft, maart 2015.

2.9 Indiener 16

Zienswijzepunt 16.01

Indiener uit zorgen over het trillingenonderzoek. Er zijn maar 6 huizen van de 2600 langs het traject meegenomen in een nulmeting voor trillingen, dit is volgens ProRail representatief. Uit metingen van ProRail is gebleken dat een huis in de directe omgeving van de indiener meer hinder gaat ondervinden. Indiener wil graag weten wat dit betekent voor zijn woning. De woning staat wellicht op een andere fundering, heeft een

andere samenstelling van bouwmaterialen en staat pal voor het station waar weer andere trillingen plaats vinden. Indiener is om deze reden van mening dat van representatief onderzoek geen sprake kan zijn.

Reactie

In de inleiding bij hoofdstuk 2 van deze Reactienota is toegelicht hoe de referentiewoningen zijn bepaald. Uit het onderzoek is niet gebleken dat op voorhand te verwachten is dat er schade door trillingen kan ontstaan aan de woning van indiener. Indien de indiener toch schade meent te ondervinden door trillingen is ProRail altijd bereikbaar voor individuele bewonersvragen via de afdeling Publieksvoorlichting op 0800-7767 245.

Zienschwizjepunt 16.02

Indiener geeft aan dat bij de presentatie tijdens de informatieavond gesproken is over opslagtoename van goederenwagons bij het centraal station te Nijmegen. Er wordt nergens gesproken over een verhoogde frequentie van het goederenvervoer over dit traject. De huidige frequentie van goederenvervoer zorgt bij de indiener al voor de nodige trillingen in huis. Als deze frequentie toeneemt dan zou dit zeker negatieve effecten kunnen hebben voor het gezin van de indiener, zoals ook in de presentatie van ProRail zelf wordt vermeld, maar ook zeker voor de staat van de woning.

Reactie

Het aantal treinbewegingen (zowel passagiers als goederentreinen) is verwerkt in het onderzoek naar trillingen, zie paragraaf 5.3.1.2 en figuur 15 van het OTB Trillingen rapport, en daarmee ook in de beoordeling voor hinder. Voor schade is de maximale trillingsnelheid en niet de frequentie van het aantal treinbewegingen van belang voor de beoordeling.

Uit de analyse gemaakt voor de locatie van de indiener van de zienschwijze wordt een kleine toename van de trillingsniveaus verwacht. Ondanks de kleine toename ten opzichte van de huidige situatie blijft de toekomstige situatie (na realisatie van het project) ver onder het gestelde maximale niveau voor schade en hinder.

Zienschwizjepunt 16.03

Indiener verzoekt een 0-meting voor het trillingenonderzoek voor zijn huis, maar ook voor meerdere woningen langs het traject.

Reactie

Voor drie woningen in Ressen waarvan op basis van de onderzoeken volgens de SBR-A richtlijn de kans op schade door trillingen groter is dan 1% wordt een 0-meting uitgevoerd. De betreffende eigenaren worden daarover persoonlijk benaderd. Voor de woning van de indiener wordt geen kans op schade verwacht en zal dan ook geen 0-meting plaatsvinden. Indien de indiener toch schade meent te ondervinden door trillingen is ProRail altijd bereikbaar voor individuele bewonersvragen via de afdeling Publieksvoorlichting op 0800-7767 245.

Zienschwizjepunt 16.04

Indiener gaat ervan uit op de hoogte gehouden te worden over de verdere procedure.

Reactie

Nu het Tracébesluit is vastgesteld, zijn de omwonenden hierover geïnformeerd. Degenen die een zienschwijze hebben ingediend hebben daarnaast een bericht ontvangen via het platform participatie dat het Tracébesluit is vastgesteld.

2.10 Indiener 17

Zienswijzepunt 17.01

Indiener verzoekt een 0-meting voor het trillingenonderzoek op kosten van ProRail. Hiermee is het eenvoudiger om, indien schade ontstaat, een schadeclaim in te dienen.

Reactie

Voor drie woningen in Ressen waarvan op basis van de onderzoeken volgens de SBR-A richtlijn de kans op schade door trillingen groter is dan 1% wordt een 0-meting uitgevoerd. De betreffende eigenaren worden daarover persoonlijk benaderd. Voor de woning van de indiener wordt geen kans op schade verwacht en zal dan ook geen 0-meting plaatsvinden. Indien de indiener toch schade meent te ondervinden door trillingen is ProRail altijd bereikbaar voor individuele bewonersvragen via de afdeling Publieksvoorlichting op 0800-7767 245.

Zienswijzepunt 17.02

Bij de berekening is rekening gehouden met een aantal factoren, zonder dat deze factoren per huis zijn onderzocht. Een voorbeeld is de factor 'houten vloer'. Er is op nr. 27 een meting gedaan waar een houten vloer ligt. In het huis van de indiener ligt echter een betonnen vloer. Sommige huizen aan de Parallelweg zijn verbouwd of gaan verbouwen, waardoor de omvang van de woning afwijkt van de berekeningen.

Reactie

Door de omvang van het studiegebied voor trillingen is het niet haalbaar om voor elk langs het tracé gelegen pand kenmerken te inventariseren en metingen uit te voeren. De constructieve eigenschappen van gebouwen, zoals onder meer het gewicht en stijfheid van de woning, kunnen per woning variëren. Ook kan per woning de vloersoort (houten vloeren/betonnen vloeren) per woning en zelfs per etage verschillen. Door deze verschillen kan de trillings-response van een gebouw (hoe reageert het gebouw op trillingen) op trillingen in de ondergrond door een passerende trein ook verschillend zijn.

Er zijn twee panden gekozen als referentie pand waarbij metingen zijn gedaan. Deze panden hebben in relatie tot de overige panden die in het studiegebied liggen de meest risicovolle kenmerken: de bouwkundige staat is van voor 1950 en de afstand van de woning tot aan het spoor is relatief dichtbij. De overige panden in het studiegebied staan verder van het spoor gepositioneerd en/of zijn later gebouwd dan de gids panden. In de inleiding bij hoofdstuk 2 van deze Reactienota is nader toegelicht hoe de referentiewoningen zijn bepaald. Uit het onderzoek is niet gebleken dat op voorhand te verwachten is dat er schade door trillingen kan ontstaan aan de woning van indiener.

Zienswijzepunt 17.03

Indiener stelt dat een toename van trillingen met 31% niet acceptabel is.

Reactie

Bij deze woningen neemt de trillingssterkte (V_{max}) toe van maximaal 0,21 in de huidige situatie naar maximaal 0,28. Dit is een toename van 31 procent. Dit betekent dat de toetswaarde van 30 procent toename met 1 procent wordt overschreden. Als gevolg hiervan zijn maatregelen afgewogen en beoordeeld op doelmatigheid. Voor de doelmatigheidsafweging worden de baten getoetst aan een normbedrag per woning. Het richtbedrag dat daarvoor geldt is €47.000,- per woning. Uit de toetsing is gebleken dat de beoogde maatregelen niet kosteneffectief zijn en daarom niet toegepast worden voor deze locatie.

Zienswijzepunt 17.04

Indiener wil graag weten hoeveel treinen er momenteel rijden vanaf Nijmegen richting Arnhem en vice versa. Indiener heeft begrepen dat er per 10 minuten een Intercity gaat rijden na de realisatie van dit project. Geldt dit alleen voor de NS of ook voor andere gebruikers van het spoor op dit traject? Kortom: hoeveel treinen gaan er in totaal rijden?

Reactie

Deze aantallen treinen zijn weergegeven in paragraaf 6.5.1 van het MER (tabel 6-2, reizigerstreinen per uur en goederentreinen per dag). Volgens de gehanteerde prognoses wijzigt het aantal reizigerstreinen in de toekomstige situatie (2030) niet ten opzichte van de dienstregeling uit 2017. Volgens deze prognose gaan er per dag wel wat meer goederentreinen rijden vanaf Nijmegen in de richting van Arnhem (2 goederentreinen per dag in 2017 en 5 goederentreinen per dag in 2030). Dit is overigens niet het gevolg van het project PHS Nijmegen en westentree, maar een autonome ontwikkeling.

Zienschijfwepunt 17.05

Indiener meldt dat er op het traject van Nijmegen naar station Lent ter hoogte van de Parallelweg een bepaalde cadans is, die als men buiten zit, erg vervelend is. Dit moet volgens de indiener worden opgelost.

Reactie

Een cadans van de treinen kan mogelijk veroorzaakt worden door een onjuiste aansluiting van twee spoorstaven. De zienschijfwijze is gemeld zodat het wordt opgepakt in het beheers- en onderhoudsprogramma van ProRail. Omwonenden hebben overigens te allen tijde de mogelijkheid om klachten over dit soort hinder in te dienen bij ProRail (0800-7767245).

Zienschijfwepunt 17.06

Er worden raildempers geplaatst om geluidstoename tot een minimum te beperken. Indiener vraagt waarom deze in Nijmegen Zuid wel worden geplaatst en niet op het traject te Lent. Indiener verwijst naar een 'verspreking' van ProRail die zou hebben plaatsgevonden en waar een overleg met de wijkraad over zou plaatsvinden. Indiener wil graag uitleg hierover.

Reactie

Het project is getoetst aan de geldende geluid productie plafonds (GPP's). Nabij Lent wordt het GPP in de situatie met project niet overschreden waardoor er wettelijk gezien geen noodzaak is voor het treffen van geluidmaatregelen. Raildempers en een geluidscherm zijn wel noodzakelijk ten noorden van station Nijmegen, ten zuiden van de Waal, omdat hier de GPP's wel worden overschreden door het project.

Zienschijfwepunt 17.07

Indiener wil graag vooraf kenbaar maken voornemens te zijn gebruik te maken van de mogelijkheid tot het claimen van planschade. Het is bekend bij de indiener dat dit voor deze zienschijfwijze nog niet relevant is.

Reactie

Er is kennisgenomen van het feit dat indiener gebruik zal maken van de mogelijkheid om een verzoek in te dienen tot nadeelcompensatie.

2.11

Indiener 18

Zienschijfwepunt 18.01

Indiener is woonachtig op een perceel grenzend aan het spoortraject Nijmegen – Utrecht – Schiphol en geeft aan dat het spoorverkeer op dit traject door goederentreinen (overdag en in de nacht) is toegenomen. Indiener ervaart een toename van geluidsoverlast en vreest een verdere toename als in het kader van het project PHS Nijmegen en westentree personentreinen frequenter en met hogere snelheid gaan rijden. Indiener vraagt welke maatregelen in dit kader worden getroffen.

Reactie

Het Tracébesluit is getoetst aan de vigerende geluid productie plafonds (GPP's). Nabij Lent wordt het GPP in de situatie met het project niet overschreden waardoor er juridisch geen noodzaak is voor het treffen van geluidmaatregelen. De modellen waarmee de geluidbelastingen zijn berekend volgen de rekenregels conform het Reken en Meetvoorschrift 2012. Hierin wordt bijvoorbeeld ook rekening gehouden met het

optrekken en afremmen van treinen. Dit rekenvoorschrift wordt beheerd door het RIVM en ook gecontroleerd en gevalideerd door het RIVM middels geluidmetingen.

Volgens de gehanteerde prognoses wijzigt het aantal reizigerstreinen in de toekomstige situatie (2030) niet ten opzichte van de dienstregeling uit 2017. Volgens deze prognose gaan er per dag wel wat meer goederentreinen rijden vanaf Nijmegen in de richting van Arnhem (2 goederentreinen per dag in 2017 en 5 goederentreinen per dag in 2030). Dit is overigens niet het gevolg van het project PHS Nijmegen en westentree, maar een autonome ontwikkeling.

Verder wordt ter hoogte van de woning van de indiener de snelheid niet gewijzigd. Ter illustratie, stationsweg 22 ligt ter hoogte van spoorkilometer 11.9. De verandering in snelheid (met name remmen en aanzetten) loopt tot station Lent, circa ter hoogte van spoorkilometer 14.6. Op Figuur 1 van deze Reactienota is weergegeven waar de spoorkilometers liggen.

Zienswijzepunt 18.02

Indiener wijst op de aanwezigheid van een onafgeschermd hogedruk aardgasleiding van de Gasunie op geringe diepte (80cm - mv) direct grenzend aan zijn perceel. Indiener heeft zorgen over gevaarlijke situaties ingeval van een ongeval of ontsporing van treinen in relatie tot deze leiding, en vraagt welke maatregelen in dit kader getroffen worden. Aangegeven wordt dat de hogedruk gasleiding mechanisch niet is afgeschermd. Bij een ontsporing zou dit catastrofaal zijn.

Reactie

De locatie waar de indiener naar verwijst ligt ten zuidwesten van knooppunt Ressen (op meer dan 4 kilometer ten noorden van het plangebied). Op deze specifieke locatie wordt het spoor niet aangepast en wordt de gasleiding ook niet aangepast. De zorg van indiener betreft daarom de vraag of de ontsporingkans toeneemt als gevolg van de snelheidsverhoging ter plaatse van deze specifieke locatie.

Ter hoogte van de woning van de indiener wijzigt de snelheid niet. Bovendien is er ter plaatse van deze specifieke locatie geen sprake van een boog en liggen er geen wissels. Deze specifieke locatie ligt ter plaatse van de grens tussen baanvak L van route 64 en baanvak M van route 64. Baanvak L van route 64 is een baanvak zonder wissels. Baanvak M van route 64 is een baanvak met wissels, echter liggen de wissels ten noorden van het viaduct (ten noorden van de Stationsstraat). De ontsporingkans ter plaatse van deze specifieke locatie neemt daarom niet toe. Hier komt bij dat op deze specifieke locatie geluidschermen langs het spoor staan. Een ontsporende trein zal hierdoor nauwelijks van de spoorbaan afgeraken. Als dat toch gebeurt, dan staan bovenleidingsportalen en bomen nog in de weg. Een ontsporende trein moet meer dan 20 meter van de spoorbaan afgeraken om de leiding te raken. Bovendien ligt er 80 tot 120 centimeter grond op de leiding. De kans dat een ontsporende trein de leiding raakt, is nihil.

2.12

Indiener 20

Zienswijzepunt 20.01

Indiener is woonachtig aan de Parallelweg te Lent. In het OTB is te lezen dat er schade kan optreden aan deze woningen door trillingen die veroorzaakt worden door de uitbreiding van het spoor. Er gaat echter geen 0-meting worden uitgevoerd waardoor het niet mogelijk is om later eventuele schade aan te kunnen tonen. Indiener wenst een 0-meting en maatregelen om de negatieve effecten (geluid en trillingen) van de uitbreiding zoveel mogelijk te verlagen.

Reactie

Voor drie woningen in Ressen waarvan op basis van de onderzoeken volgens de SBR-A richtlijn de kans op schade door trillingen groter is dan 1% wordt een 0-meting uitgevoerd. De betreffende eigenaren worden daarover persoonlijk benaderd. Voor de woning van de indiener wordt geen kans op schade verwacht en zal dan ook geen 0-meting plaatsvinden. Indien de indiener toch schade meent te ondervinden door trillingen is ProRail altijd bereikbaar voor individuele bewonersvragen via de afdeling Publieksvoorlichting op 0800-7767 245.

3

Beantwoording zienswijzen station Nijmegen en directe omgeving

Indieners vrezen onder meer voor te weinig aandacht voor fietsers en verkeersstromen rondom het station, met name aan de centrumzijde van het station Nijmegen. Verder vragen indieners om een nadere beschrijving van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de nieuwe perrontunnel. Daarnaast zijn er zorgen rondom de aantasting van cultuurhistorische waarden van het station.

Reactie

Bij het ontwerpen van de maatregelen in het Tracébesluit PHS Nijmegen en westentree is rekening gehouden met de ontwikkelingen aan de centrumzijde. De gemeente houdt anderzijds bij het ontwikkelen van de centrumzijde rekening met hetgeen in het Tracébesluit is opgenomen. Er is tussen de partijen die betrokken zijn bij beide ontwikkelingen (de gemeente Nijmegen, ProRail, NS, Provincie Gelderland) logischerwijs continue en nauw overleg zodat de ontwikkelingen goed op elkaar aansluiten. Er kan echter geen reactie worden gegeven op zienswijzepunten die betrekking hebben op de ontwikkelingen aan de centrumzijde, aangezien deze ontwikkelingen in andere processen en procedures vorm krijgen en buiten de scope van dit Tracébesluit vallen. De zienswijzen die op dit Tracébesluit zijn ingediend zijn uiteraard gedeeld en besproken met de partijen die verantwoordelijk zijn voor het project centrumzijde.

Bereikbaarheid

De perrontunnel is in de huidige en toekomstige situatie bedoeld als looproute voor treinreizigers om vanaf de stationsingang naar de perrons en de treinen te lopen en vice versa. De perrontunnel zal alleen toegankelijk zijn met een OV-chipkaart zoals ook in de huidige situatie. Het stationcomplex wordt 's nachts uit het oogpunt van sociale veiligheid afgesloten. De sluiting vindt plaats tussen circa 30 minuten na aankomst van de laatste trein en 30 minuten voor de eerst vertrekende trein. De perrontunnel wordt niet aangelegd ten behoeve van een betere verbinding tussen centrum en Nijmegen west; de formele oost-westverbinding blijft via de verkeerstunnel Tunnelweg lopen. Dit geldt ook voor fietsers en voetgangers, aangezien hier ook een fiets- en voetgangerspad aanwezig is. Eventueel kunnen voetgangers die in het bezit zijn van een OV-chipkaart, inchecken bij de nieuwe westentree en uitchecken aan de centrumzijde om zo aan de andere kant van het spoor te komen.

Toegankelijkheid

De vloer van de nieuwe perrontunnel heeft overal dezelfde hoogte; de huidige hellingbaan in de tunnel verdwijnt. Hiermee is de perrontunnel beter te gebruiken door reizigers met een beperking. Verder biedt de perrontunnel toegang aan de perrons door middel van trappen, op- en neergaande roltrappen en een lift. De trappartijen naar de verschillende perrons zijn zo breed ontworpen dat reizigers bij grote drukte niet of slechts weinig hoeven wachten voor de trap.

Vanuit de westzijde is het station toegankelijk via trappen (of rechtstreeks of via het verhoogde voorplein) en een lift. De lift ontsluit op drie niveaus: het maaiveld, het verhoogd voorplein en de perrontunnel. Alle aanpassingen die gedaan worden aan station Nijmegen dienen te voldoen aan de Europese regelgeving (TSI PRM 2014): Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem in de Europese Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.

Cultuurhistorie

Het Tracébesluit voorziet in het verplaatsen van de wachthuisjes op perron 3-4. De wachthuisjes worden zorgvuldig gedemonteerd en gereconstrueerd op het zuidelijke en noordelijke deel van perron 3-4 waar ze weer de oorspronkelijke historische functie (wachtverblijf) zullen krijgen. De waardevolle elementen worden daarbij hergebruikt. Initiatiefnemer onderkent de cultuurhistorische waarde van de wachthuisjes en heeft de omgang hiermee altijd expliciet deel uit laten maken van de effectbeoordeling. Dit geldt tevens voor de cultuurhistorische perronkap die ingekort wordt.

3.1 Indiener 4

Zienswijzepunt 4.01

Indiener is bezorgd dat het ontwerp van het nieuwe station en tunnel in het kader van project PHS Nijmegen en westentree teveel voortbouwt op de huidige structuur en verschijningsvorm. Indiener vreest dat daardoor kansen voor substantiële verbetering worden gemist, zoals toepassing van zonnepanelen en onderhoudsarme materialen en goede omroepvoorzieningen.

Reactie

Het nieuwe station wordt ontworpen volgens de huidige ontwerprichtlijnen. Hierbij wordt rekening gehouden met het volgende:

- Het huidige ProRail-beleid zegt dat alle geschikte stationsdaken en perronoverkappingen worden voorzien van zonnepanelen. Een station wordt hiertoe als kansrijk aangemerkt als de investering zich in vijftien jaar terugverdient.
- Er wordt een beheer- & onderhoudsplan opgesteld waar het aspect onderhoudsarme materialen onderdeel van is. Dit sluit aan bij de duurzaamheidsambitie van de minister bij het voorbereiden van dit Tracébesluit. De duurzaamheidsambitie focust zich op drie thema's: ecologie & natuur, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam materiaalgebruik. Om invulling te geven aan het thema 'duurzaam materiaalgebruik', wordt bij elke materiaalkeuze afgewogen of er een duurzamere variant bestaat die toegepast kan worden. Ook wordt bij elk onderdeel van het station (zoals perronmeubilair, installaties, omroepvoorzieningen, verlichting) bekeken of vervanging nodig is en wordt het betreffende onderdeel of systeem indien nodig vervangen.

Zienswijzepunt 4.02

Indiener wijst op de ontwikkeling van online werken die de groei van het aantal reizigers zal afremmen. Indiener vindt een afname van 10% redelijk.

Reactie

De suggestie van indiener is begrijpelijk. Een toename van het thuiswerken is denkbaar, maar betekent niet dat in de toekomst geen nieuwe investeringen in infrastructuur nodig zijn. Ook bij een blijvende toename van het thuiswerken zijn de opgaven fors. De langetermijnprognoses van de Integrale Mobiliteitsanalyse

2021 (die in juni 2021 naar de Tweede Kamer is verzonden, Kamerstukken II, 2020–2021, 31 305, nr. 328) wijzen op een groei van het totaal aantal reizigerskilometers (bandbreedte van –1% tot +31%). Deze groei is echter niet gelijkmatig over het land verdeeld. Op veel plekken in Nederland zal de mobiliteit op de langere termijn blijven groeien. We werken weliswaar meer thuis, maar daartegenover staan ontwikkelingen die zorgen voor een sterke toename van mobiliteit, zoals de groei van de bevolking en de welvaart. Daarnaast treedt er een verschuiving van reismotieven op. Mensen maken bijvoorbeeld meer recreatieve verplaatsingen. Het CBS verwacht dat de bevolking groeit tot 19,1 miljoen inwoners in 2040. Tot 2030 zijn bijna een miljoen extra woningen nodig. Het is een grote opgave om de extra woningen die de komende decennia worden gebouwd bereikbaar te maken en te houden. Covid-19 en het meer thuiswerken, leiden derhalve niet tot een herbezinning op het project.

Zienswijzepunt 4.03

Indiener wijst op ontwikkelingen gerelateerd aan klimaat en ecologie, met toename van verdroging alsook het plots voorkomen van hevige stortbuien. Indiener pleit voor het aanbrengen van ruime wadi's om beide verschijnselen het hoofd te bieden.

Reactie

In lijn met hetgeen indiener suggereert is er naast de wettelijke verplichting voor het bergen van water binnen het projectgebied naar aanvullende mogelijkheden gekeken voor de afvoer of opvang van hemelwater. In de periode naar vaststelling van het Tracébesluit heeft een riolinspectie plaatsgevonden op perron 3-4. Hieruit blijkt dat de kwaliteit van de riolering matig is. Om die reden is een aanpassing van het riool ontworpen met afvoer op infiltratiekratten onder het perron. Door het verlengen van de perrontunnel is de hemelwaterafvoer opgeknipt in een afvoer aan weerszijde van de perrontunnel. Op het moment dat de infiltratiekratten vol raken, wordt het water geleid naar de groenvoorzieningen op het GE-terrein. Ter plaatse van de groenvoorzieningen worden wadi's ingericht om het hemelwater op te vangen. Op die manier wordt extra waterberging voorzien bovenop wat nu wettelijk is voorgeschreven. Het waterhuishoudkundig plan is daarmee reeds in lijn met het nieuwe, nog vast te stellen klimaatbeleid van de gemeente Nijmegen. De extra waterberging middels infiltratiekratten en wadi's is na de publicatie Ontwerptracébesluit nader onderzocht en vastgelegd in het Tracébesluit.

Zienswijzepunt 4.04

Indiener pleit voor een toekomstvaste vormgeving van station en stationsstructuur, en vraagt daarbij het plan van de fietsersbond te betrekken, met suggesties voor gescheiden verkeersstromen op het stationsplein doorlopend tot Metterswaene, alsook een aanvullende extra oost-west-wandeldoorgang.

Reactie

Een Tracébesluit is een instrument waarmee op Rijksniveau een project met betrekking tot de hoofdinfrastructuur (in dit geval een landelijke spoorweg) wordt ingepast. Het Tracébesluit bevat het project PHS Nijmegen aangevuld met de wens van de gemeente Nijmegen de perrontunnel door te trekken en een volwaardige westentree te realiseren. De gemeentelijke ontwikkelingen in het aangrenzende gebied rond het station aan de zijde van het centrum van Nijmegen vallen daar buiten. In paragraaf 1.4 van de toelichting bij het Tracébesluit is toegelicht welke gemeentelijke ontwikkelingen er zijn in het gebied grenzend aan het station.

3.2 Indiener 7

Zienswijzepunt 7.01

Indiener beschrijft dat de oorspronkelijke overkapping van het perronplein van het stationsgebouw van architect Peters werd gedragen door 9 ijzeren bogen, steunend op markante beeldhouwde leeuwen aan de achtergevel van het stationsgebouw. Indiener heeft begrepen dat door het inkorten van de perronkap op het eilandperron bij de sporen 3/4 er ijzeren bogen overtollig worden, en doet de suggestie om met deze bogen het perronplein in zijn oude luister te herstellen, inclusief nieuwe beeldhouwde steunpunten.

Reactie

Als onderdeel van het project PHS Nijmegen en westentree is de restauratie van de bestaande perronkappen onderzocht. De randvoorwaarden van het onderzoek is om zoveel mogelijk bestaand materiaal her te gebruiken. De overtollige onderdelen van de kap op perron 3-4 worden zoveel mogelijk hergebruikt in de restauratie van de kap op perron 3-4.

3.3 Indiener 8

Zienswijzepunt 8.01

Vanuit het belang van de grote groep slechthorenden in Nederland wijst indiener op eisen die voor toegankelijkheid gelden voor personen met een handicap (o.a. het VN Verdrag Handicap) en pleit indiener voor perrons en een stationstunnel met weinig echo en een omroepinstallatie-systeem met goede verstaanbaarheid. Indiener verwijst naar een in Spanje toegepast systeem met op bepaalde plekken een klankkast met een speaker erin waar goede ervaringen mee zijn.

Reactie

De omroepinstallatie wordt volledig nieuw ontworpen conform de thans geldende eisen (o.a. het VN Verdrag Handicap) die aan dergelijke installaties worden gesteld. Hiermee wordt ook rekening gehouden met een systeem dat weinig echo veroorzaakt.

Zienswijzepunt 8.02

Indiener geeft aan dat bij de westentree van het nieuwe station Nijmegen één lift is voorzien. Indiener wijst op de toenemende groep mensen die van een lift afhankelijk zijn en het risico op uitval bij één lift, en verzoekt om het realiseren van twee liften in overweging te nemen.

Reactie

Voor wat betreft de toegankelijkheid voor reizigers met een fysieke beperking: alle aanpassingen die worden gedaan aan station Nijmegen voldoen aan de Europese regelgeving (TSI PRM 2014): Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit van spoorwegsysteem in de Europese Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.

Volgens de ontwerpvoorschriften van ProRail is in dat verband 1 lift voldoende. Dit is vergelijkbaar met de situatie van bijvoorbeeld Utrecht CS, waar ook 1 lift per ingang en per perron is. Uitgangspunt hierbij is dat de liften aan zeer strenge voorwaarden moeten voldoen, weinig storingsgevoelig zijn en dat er afspraken zijn dat storingen zeer snel opgelost worden.

Zienswijzepunt 8.03

Indiener pleit voor gescheiden routes voor voetgangers, fietsers, bussen en auto's om ervoor te zorgen dat deze modaliteiten elkaar niet kruisen.

Reactie

Een Tracébesluit is een instrument waarmee op Rijksniveau een project met betrekking tot de hoofdinfrastructuur (in dit geval een landelijke spoorweg) wordt ingepast. Het Tracébesluit bevat het project PHS Nijmegen aangevuld met de wens van de gemeente Nijmegen de perrontunnel door te trekken en realiseren van een volwaardige westentree. De gemeentelijke ontwikkelingen in het aangrenzende gebied rond het station met routes voor voetgangers, fietsers, bussen en auto's – al dan niet gescheiden – valt daar buiten. In paragraaf 1.4 van de toelichting bij het Tracébesluit is toegelicht welke gemeentelijke ontwikkelingen er zijn in het gebied grenzend aan het station.

Zienswijzepunt 8.04

Indiener pleit in de nieuwe fietsstalling van het station ook plaatsen te realiseren voor handbikes en driewielers.

Reactie

In de fietsenstalling komen plaatsen voor zogenoemde buitenmodel-fietsen. Deze fietsen hoeven niet in een rek te worden geplaatst, maar worden op een soort parkeervlak geparkeerd. De ontwikkeling van de fietsenstalling wordt gelijktijdig met dit Tracébesluit gerealiseerd, maar maakt er geen onderdeel van uit.

Zienschwizjepunt 8.05

Indiener stelt voor om te voorzien in gehandicaptenparkeerplaatsen in de nabijheid van het station, ook aan de nieuwe westzijde.

Reactie

Er komen 2 parkeerplaatsen voor mindervaliden op het nieuwe voorplein aan de westzijde van het station. Deze komen dicht bij de ingang te liggen zodat de mindervalide-reizigers gemakkelijk de overstap kunnen maken tussen auto en trein. De ontwikkeling van de directe omgeving van het station wordt voor een deel gelijktijdig met dit Tracébesluit gerealiseerd, maar maakt er geen onderdeel van uit.

Zienschwizjepunt 8.06

Indiener stelt dat de buitenruimte van het station dient te voldoen aan de eisen van het handboek 'Nijmegen Toegankelijk' en doet een voorstel voor een partij die goede ervaring heeft volgens deze richtlijnen te werken. Indiener stelt voor om PBT Constant te betrekken.

Reactie

ProRail heeft de afgelopen jaren al haar stations toegankelijk gemaakt voor mensen met een visuele beperking. Dit is in samenwerking met Koninklijke Visio, PBTconsult, Accessibility onderdeel van Bartiméus en de Oogvereniging tot stand gekomen. Bij PHS Nijmegen en westentree wordt dan ook rekening gehouden met de eisen op het gebied van toegankelijkheid conform het VN Verdrag Handicap. Een aanvullende ervaringsdeskundige wordt om die reden niet geraadpleegd.

3.4 Indiener 9

Zienschwizjepunt 9.01

Indiener benoemt dat de oostelijke entree van het station Nijmegen aan de centrumzijde afzonderlijk van onderhavig project PHS Nijmegen en westentree via een bestuursakkoord wordt uitgewerkt. Dit maakt in de ogen van indiener een goede integrale beoordeling van een samenhangende stationsontwikkeling (geheel van PHS Nijmegen, westentree en Oostentree) onmogelijk, met name als het gaat om de verschillende verkeersstromen.

Reactie

De voorgenomen ontwikkeling aan de centrumzijde van het station heeft betrekking op het busstation, busbaan, ondergrondse fietsenstalling, snelfietsroute, stationshal en vergroening van het voorplein. Deze ontwikkelingen aan de centrumzijde staan los van het project PHS Nijmegen en westentree en kennen ook een andere planning (nadere afspraken over de scope en het ontwerp moeten nog worden gemaakt) en zijn daarom niet meegenomen in het MER en het Tracébesluit voor PHS Nijmegen en westentree. Dit is toegelicht in paragraaf 4.7 van het MER en in paragraaf 1.4 van de toelichting bij het Tracébesluit.

Zienschwizjepunt 9.02

Indiener stelt dat in het MER PHS Nijmegen en westentree de toetsingscriteria 'bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid' moeten worden toegevoegd.

Reactie

In reactie op het toetsingsadvies van de Commissie voor milieueffectrapportage is bij het Tracébesluit aanvullende informatie opgenomen over de opbouw en functies van de perrontunnel mede in relatie tot de bereikbaarheid van de gebieden ter weerszijden van het station. Daarbij is aandacht besteedt aan het voet-

gangersverkeer, het fietsverkeer maar ook aan reizigers met fysieke beperkingen. Tegen deze achtergrond is gemotiveerd dat het station goed en veilig kan functioneren.

Voor wat betreft de toegankelijkheid voor reizigers met een fysieke beperking: alle aanpassingen die worden gedaan aan station Nijmegen voldoen aan de Europese regelgeving (TSI PRM 2014): Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit van spoorwegsysteem in de Europese Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.

Zienswijzepunt 9.03

Ook stelt indiener dat het Tracébesluit de juridische planologische grondslag is voor gemeentelijke bestemmingsplannen en omgevingsvisies. Uit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening en een integrale beoordeling van de aspecten bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid is het daarom nodig dat er één integraal Tracébesluit komt voor PHS, westentree en Oostentree.

Reactie

Een Tracébesluit is een instrument waarmee op rijksniveau een project met betrekking tot de hoofdinfrastructuur (in dit geval een landelijke spoorweg) wordt ingepast. Het Tracébesluit bevat het project PHS Nijmegen aangevuld met de wens van de gemeente Nijmegen de perrontunnel door te trekken en realiseren van een volwaardige westentree. De gemeente is gehouden een Tracébesluit wanneer dit onherroepelijk is geworden in te passen in het bestemmingsplan. Het Tracébesluit is dus niet een soort omgevingsvisie met beleidskaders voor bestemmingsplannen. In paragraaf 1.4 van de toelichting bij het Tracébesluit is toegelicht welke gemeentelijke ontwikkelingen er zijn in het gebied grenzend aan het station. Op bestuurlijk niveau worden bij rijksontwikkelingen de gemeente en provincie om advies gevraagd, en bij de gemeentelijke ontwikkelingen is het rijk één van de wettelijke adviseurs. Op die manier is geborgd dat de gemeentelijke plannen en hetgeen in het Tracébesluit is bepaald goed op elkaar worden afgestemd.

Bij het ontwerpen van de maatregelen in het Tracébesluit PHS Nijmegen en westentree is rekening gehouden met de ontwikkelingen aan de centrumzijde. De gemeente houdt anderzijds bij het ontwikkelen van de centrumzijde rekening met hetgeen in het Tracébesluit is opgenomen. Er is tussen de partijen die betrokken zijn bij beide ontwikkelingen (de gemeente Nijmegen, ProRail, NS, Provincie Gelderland) continue nauw overleg zodat de ontwikkelingen goed op elkaar aansluiten. Het juridisch besluit dat thans voorligt, het Tracébesluit, voorziet echter alleen op de eerder genoemde scope.

Zienswijzepunt 9.04

Indiener vindt de detailkaarten bij het Ontwerptracébesluit onduidelijk in de consequenties voor reizigers en reizigersstromen. Indiener vraagt om kaarten en detailkaarten toe te voegen waarop voor de voorkeursvariant bereikbaarheid en toegankelijkheid voor reizigers zijn uitgewerkt, in het bijzonder voor mensen met een visuele beperking. De oostentree moet op deze kaarten worden toegevoegd.

Reactie

Het weergeven op de detailkaarten van de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor reizigers behoort niet tot het doel van de detailkaarten bij het Tracébesluit. Het doel van de kaarten is om het verloop en de geografische omvang van het project weer te geven. Zoals toegelicht bij zienswijzepunt 9:02 wordt in de reactie op het toetsingsadvies van de Commissie voor milieueffectrapportage nader ingegaan op de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor reizigers. Omdat de oostentree geen onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit PHS Nijmegen en westentree wordt op de situatie voor reizigers aan die zijde van het station niet nader ingegaan en is het niet zichtbaar op de detailkaart.

Zienswijzepunt 9.05

Indiener mist in het MER PHS Nijmegen en westentree een aantal autonome ontwikkelingen, zoals ter plaatse van het voormalige belastingkantoor, het politiebureau en Vissers wooninrichting. Zonder deze plannen in beschouwing te nemen is een integrale beoordeling in het MER en Ontwerptracébesluit niet mogelijk.

Reactie

Over deze ontwikkelingen is ten tijde van het Tracébesluit over PHS Nijmegen en westentree nog geen (voorlopig) besluit genomen waardoor deze ontwikkelingen nog niet concreet genoeg zijn. Bij zienswijzepunt 9.03 is toegelicht op welke manier het Rijk en de gemeente borgen dat de ontwikkelingen goed op elkaar aansluiten.

Zienswijzepunt 9.06

Volgens Indiener wordt een capaciteitsprobleem op het opstel- en rangeerterrein in Arnhem op het terrein in Nijmegen opgelost. Volgens indiener is niet inzichtelijk gemaakt wat hiervan het ruimtebeslag te Nijmegen is, en welke (ontwerp)ruimte er zou ontstaan bij het niet realiseren van het project zoals nu voorzien. Tevens vraagt indiener hoe milieuoverlast zou kunnen worden beperkt. Indiener vraagt een afweging van het besluit op dit punt.

Reactie

In paragraaf 2.3 van het MER zijn de overwegingen opgenomen om te kiezen voor het GE-terrein te Nijmegen voor het realiseren van de benodigde opstel- en handelcapaciteit in plaats van te Arnhem. Het ruimtebeslag te Nijmegen is zoals weergegeven op de detailkaarten bij het Tracébesluit. Bij het niet realiseren van het project zoals nu voorzien ontstaat er geen andere (ontwerp)ruimte omdat er gebruik wordt gemaakt van gronden die nu reeds in gebruik zijn ten behoeve van het spooreplacement. Door de compactere vormgeving van het nieuwe emplacement komt er ten opzichte van de huidige situatie wel meer ruimte beschikbaar voor groen. Ook het beperken van milieuoverlast maakt onderdeel uit van de maatregelen die in het Tracébesluit zijn vastgelegd, en van de vergunningvoorschriften die door de vergunningverlener worden opgenomen in de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van activiteiten op het emplacement.

Zienswijzepunt 9.07

Indiener geeft aan dat van de 45.000 reizigers per dag op station Nijmegen er meer dan 15000 reizigers per OV en fiets doorreizen naar Universiteit, Hogeschool en ziekenhuizen. Indiener stelt daarom voor om PHS niet te laten eindigen op station Nijmegen, maar door te trekken naar station Nijmegen Heijendaal. Dit scheelt een aanzienlijke reizigersstroom door de stad.

Reactie

Het Kabinet heeft op 4 juni 2010 een Voorkeursbeslissing over PHS genomen (TK 32404, nr. 1). Onderdeel hiervan is de corridor Schiphol – Utrecht – Arnhem / Nijmegen (SUN) in het hoofdspoorwegennet, deze loopt tot aan station Nijmegen. De Maaslijn naar station Nijmegen Heijendaal valt hier niet onder. Deze regionale spoorlijn wordt bereden door een andere vervoerder (Arriva) dan de corridor Schiphol – Utrecht – Arnhem / Nijmegen (NS) waardoor de treinen van de corridor 'SUN' niet kunnen doorrijden op dit spoor. Door de elektrificatie van de Maaslijn en de aanpassingen aan het station ten gevolge van dit Tracébesluit worden de overstapmogelijkheden van Nijmegen richting station Heyendaal verder geoptimaliseerd.

Zienswijzepunt 9.08

Indiener vraagt hoe bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid voor reizigers zijn gewaarborgd. Van de 45.000 reizigers per dag op station Nijmegen moet een groot deel de huidige druk bereden busbaan en fietsroute aan de oostzijde van het station oversteken richting (binnen)stad. Indiener vraagt op de kortst mogelijke termijn om adequate (tijdelijke) oversteekvoorzieningen voor mensen met een (visuele) beperking.

Reactie

Zoals reeds vermeld bij zienswijzepunt 9.03 is een Tracébesluit een instrument waarmee op Rijksniveau een project met betrekking tot de hoofdinfrastructuur (in dit geval een landelijke spoorweg) wordt ingepast. Het Tracébesluit bevat het project PHS Nijmegen aangevuld met de wens van de gemeente Nijmegen de perrontunnel door te trekken en realiseren van een volwaardige westentree. De gemeentelijke ontwikkelingen in het aangrenzende gebied rond het station met routes voor voetgangers, fietsers, bussen en auto's – al dan niet met een (tijdelijke) oversteekvoorziening voor mensen met een (visuele) beperking – valt daar buiten.

Zienswijzepunt 9.09

Indiener pleit ervoor een goede doorgaande Oost-westverbinding te realiseren tussen de stadsdelen Nijmegen Centrum en Nijmegen West. Indiener stelt voor de stationstunnel aan de oostzijde van het station aan te sluiten op een verdiept gelegen stationsplein met kruisingsvrije aansluiting op de Burgemeester Hustinxstraat. Aan de westzijde kan de stationstunnel met een hellingbaan aansluiten op de Koninginnelaan. Zodoende hoeven de hoogteverschillen niet meer met liften en trappen overbrugd te worden.

Reactie

De aansluiting naar het oosten ligt buiten de scope van dit Tracébesluit (zie eerder geformuleerde reactie bij zienswijzepunt 9:03). Zoals toegelicht bij het voorgaande zienswijzepunt maken ontwikkelingen aan de oostzijde van het station geen onderdeel uit van het Tracébesluit. Aan de westzijde is onvoldoende ruimte beschikbaar om een dergelijke hellingbaan conform de normen te creëren binnen de beschikbare ruimte.

Zienswijzepunt 9.10

Indiener verzoekt de Werkgroep Inclusief Station & Omgeving, Nijmegen, als ervaringsdeskundige bij de planontwikkeling te laten participeren, conform het VN Verdrag Handicap.

Reactie

ProRail heeft de afgelopen jaren al haar stations toegankelijk gemaakt voor mensen met een visuele beperking. Dit is in samenwerking met Koninklijke Visio, PBTconsult, Accessibility onderdeel van Bartiméus en de Oogvereniging tot stand gekomen. Bij PHS Nijmegen en westentree wordt dan ook rekening gehouden met de eisen op het gebied van toegankelijkheid conform het VN Verdrag Handicap. Een aanvullende ervaringsdeskundige wordt om die reden niet geraadpleegd.

3.5 Indiener 19

Zienswijzepunt 19.01

De Fietsersbond heeft haar zienswijze op het OV-knooppunt van Nijmegen al eerder gepresenteerd aan de ambtenaren, betrokken wethouders en de gemeenteraad van de gemeente Nijmegen. Het voorliggende OTB is een beperkt deel van het OV-knooppunt in Nijmegen. Echter vormt het een integraal onderdeel van de toekomstige ontwikkelingen aan de centrumzijde.

Reactie

Bij het ontwerpen van de maatregelen in het Tracébesluit PHS Nijmegen en westentree is rekening gehouden met de ontwikkelingen aan de centrumzijde. De gemeente houdt anderzijds bij het ontwikkelen van de centrumzijde rekening met hetgeen in het Tracébesluit is opgenomen. Er is tussen de partijen die betrokken zijn bij beide ontwikkelingen (de gemeente Nijmegen, ProRail, NS, Provincie Gelderland) nauw overleg zodat de ontwikkelingen goed op elkaar aansluiten. Er kan echter geen reactie worden voorzien in zienswijzen die betrekking hebben op de ontwikkelingen aan de centrumzijde. De zienswijzen op dit Tracébesluit zijn uiteraard gedeeld en besproken met het project centrumzijde.

Zienswijzepunt 19.02

In het huidige OTB wordt gesproken over het verbeteren van de verbinding tussen west- en oostzijde. Het gebruik van deze verbinding dient dan wel via het in- en uitchecken bij NS-poortjes te gebeuren en is dus niet openbaar toegankelijk. De Fietsersbond stelt dat dit niet een verbeterde verbinding is.

Reactie

In de inleiding van hoofdstuk 4 van deze Reactienota wordt beschreven hoe de verbinding tussen de oost- en westzijde gefaciliteerd wordt.

Zienschwizjepunt 19.03

De Fietsersbond stelt dat de perrontunnel verder verbreed moet worden voor een sociaal veilige loopverbinding. Er dient ruimte te komen voor een looproute als verbinding tussen west- en oostzijde inclusief het busstation. De stationstunnel die de Fietsersbond voorstelt loopt door onder het stationsplein, door de Keizer Karel garage, en komt bij Metterswane pas naar boven.

Volgens de Fietsersbond staat op pagina 29 van het OTB dat de aanpassingen leiden tot een reistijdwinst van 5 minuten voor de helft van reizigers. De voorgestelde stationstunnel zal volgens de Fietsersbond ook resulteren in een tijdswinst van ca 5 minuten voor de helft van de reizigers (die met de fiets komen). De Fietsersbond kijkt naar de reistijd die er toe doet, namelijk de tijd van deur tot deur, en beperkt zich niet tot de tijd van vertrekperron tot aankomstperron.

Reactie

De reistijdwinst van 5 minuten betreft de treinreis tussen Nijmegen en Randstad en zegt niets over de tijd van voor- of natransport. Het doortrekken van de perrontunnel naar de westzijde is bedoeld om een rechtstreekse stationsentree te maken aan de westzijde van het spooreplacement. Deze tunnel is niet bedoeld als interwjkverbinding. Er ligt in het gebied al een interwjkverbinding: de Tunnelweg. Van de suggesties van de Fietsersbond voor de stationstunnel wordt kennis genomen.

Zienschwizjepunt 19.04

De Fietsersbond stelt voor om parallel aan de perrontunnel ruimte te creëren voor fietsenstallingen. De fietsenstalling kan bestaan uit 2 verdiepingen. De stalling met toegang vanaf de westzijde ligt onder de fietsenstalling die toegang heeft vanaf centrumzijde en die op perrontunnelhoogte ligt. Je maakt zo gebruik van het hoogteverschil tussen de oost- en westzijde.

Reactie

Zowel binnen de plannen aan de centrumzijde als aan de westzijde wordt rekening gehouden met ruime fietsenstallingen. Hier is bewust gekeken naar locaties onder de grond en met de mogelijkheid van dubbel ruimte gebruik. Het aanleggen van een fietsenstalling onder de sporen brengt dermate hoge kosten met zich mee dat dit geen reële mogelijkheid is. Van de suggesties van de Fietsersbond wordt kennis genomen.

Zienschwizjepunt 19.05

De Fietsersbond constateert dat de westentree niet is aangesloten op het SnelFietsRoute (SFR) netwerk. De Fietsersbond stelt voor de SFR over de dienstweg naar het spoor te leiden en aan te sluiten op de fietsenstalling naast de perrontunnel. De fietsenstalling onder het verhoogde voorplein kan dan kleiner worden uitgevoerd en bijvoorbeeld geschikt gemaakt worden voor bijzondere fietsen.

Reactie

De fietsenstalling aan de westzijde (onder het voorplein) en de SnelFietsRoute is geen onderdeel van dit Tracébesluit.

3.6 Indiener 21

Zienschwizjepunt 21.01

Indiener merkt op dat de argumentatie voor dit grootschalige project nogal sober is. In de documentatie staan termen als overzichtelijker, comfortabeler en handiger. Nergens wordt uitgelegd wat die termen op een station betekenen en hoe ze worden gemeten. Ook wordt nergens vermeld waar het huidige station strijdig is met die termen. Het is wenselijk dat duidelijk wordt aangegeven wat er ontbreekt, anders moet en hoe het voorliggende plan die tekortkomingen gaat oplossen.

Reactie

Nut en noodzaak van de maatregelen die in het Tracébesluit PHS Nijmegen en westentree zijn opgenomen is uitgebreid toegelicht in paragraaf 1.2 van de toelichting bij het Tracébesluit. Hierbij worden de termen 'overzichtelijker, comfortabeler en handiger' niet gebruikt.

Zienswijzepunt 21.02

De afgelopen jaren is er nauwelijks gebruik gemaakt van de westzijde van het station voor goederentreinen en het is dringend gewenst deze ruimte terug te geven aan de stad. De verbinding tussen de oost- en westzijde van het spoortracé is niet erg goed en verdient een impuls met meer overkluzingen. In ieder geval dient er (op het GE-terrein, invoeging INO) geen voorziening te komen die uitsluitend dient om de handeling van treinen de vergemakkelijken in een dicht bevolkt gebied.

In totaal neemt de NS ongeveer 400 ha binnenstedelijk terrein in beslag. Indiener ziet hier, net als aan het Waalfront, een uitstekende kans voor een grondexploitatie project met nieuwe woningen nabij het centrum van Nijmegen. Een bijkomstig voordeel is het doorbreken van de blokkade die het spoor vormt voor de stad.

Reactie

Naast het behandelen en opstellen van treinen is het gebied uiteraard ook nodig voor het functioneren van het station met de doorgaande lijnen in de richting van 's-Hertogenbosch, Arnhem en Venlo / Roermond. In paragraaf 2.3.1 van het MER is onderzocht of er vanuit een sternet gedachte een alternatieve opstel- of behandellocatie met voldoende restcapaciteit beschikbaar is. Als in Nijmegen geen opstel- en behandelcapaciteit voor Arnhem wordt gerealiseerd (en uitbreiding te Arnhem is niet reëel), zijn er vanuit Arnhem bezienswaardigheden: Amersfoort (afstand 45 km), Utrecht (afstand 65 km), Winterswijk (afstand 60 km) en Zutphen (afstand 30 km). Al deze locaties liggen in een stedelijke omgeving. Het realiseren van een volledig nieuwe locatie buiten stedelijk gebied resulteert in een aanzienlijk extra ruimtebeslag, aanzienlijke (milieu)effecten en in hoge kosten en is daarmee niet reëel.

Zienswijzepunt 21.03

Indiener stelt dat de huidige plannen voorzien in een fietsstalling bij de westentree, maar verder weinig aandacht is voor de fiets. De gemeente heeft plannen voor een verdiept fietspad voor het station, maar indiener voorziet meer nieuwe problemen dan hierdoor opgelost worden.

Indiener ziet een enorme kans het fietsverkeer te stimuleren door de fiets vanaf de Snelbinder door een nieuw aan te leggen fietstunnel (1) naar de westzijde van het spoor te leiden en van daar over het talud over de verkeerstunnel naar de Graafseweg en aansluiten op bestaande fietsinfrastructuur aldaar. Idealiter zou er daar nog een tweede fietstunnel (2) onder het spoor door moeten om de fiets ook ruimte te geven om door de spoorkuil naar de Annastraat zuidzijde te fietsen. Er is op het talud een mooie groene mogelijk zonder hinderlijke verkeersknooppunten. De kosten voor de fietstunnel (1) zullen vele malen kleiner zijn dan het verdiepen van het fietspad aan de voorzijde. Ook heeft dit als voordeel dat er aan de voorzijde ruimte blijft om ook daar de voetgangerstunnel onder de sporen door te trekken naar de oostzijde.

Reactie

Het station Nijmegen wordt aangepast vanwege de aanpassingen aan de sporen, het verbeteren van de verbinding tussen de oost- en westzijde van de stad en het groeiende aantal reizigers. Naast de aanpassingen aan de perrons en de perrontunnel, wordt de capaciteit vergroot van de stijgpunten (de trappen en roltrappen waarmee de reizigers vanuit de perrontunnel naar de perrons gaan), waardoor een snellere overstap mogelijk wordt.

De nieuwe westelijke entree wordt gecombineerd met de realisatie door de gemeente van een fietsstalling onder een verhoogd voorplein aan de westzijde van het station. De ontwikkeling van de fietsstalling en verhoogd voorplein worden gelijktijdig met dit Tracébesluit gerealiseerd, maar maken er geen onderdeel van uit. De plannen van de gemeente Nijmegen voor een verdiept fietspad worden dan ook niet met dit Tracébesluit gerealiseerd. Van de suggesties van indiener is kennis genomen.

Zienschwizjepunt 21.04

Indiener stelt voor de huidige fietsenstalling onder het stationsplein te laten vervallen. De perrontunnel is smal, maar levert in de praktijk geen belemmeringen voor de reiziger. De echte belemmering zit in de smalle trappen en weinig liften. Commercie in de perrontunnel is niet nodig voor mensen die op reis gaan met de trein.

Volgens indiener zou het mooi zijn om de perrontunnel door te trekken naar de oostzijde en onder de busbaan en fietspad door te verbinden met de Tunnelweg of de Schaek Mathonsingel.

Reactie

Het Tracébesluit PHS Nijmegen en westentree voorziet juist in het vergroten van de capaciteit van de trappen en roltrappen waarmee de reizigers vanuit de perrontunnel naar de perrons gaan. De ontsluiting vanaf het station richting de centrumzijde van de stad is geen onderdeel van het project. Zoals beschreven in paragraaf 4.7 van het MER hebben op 25 en 26 november 2020 Rijk en regio de ambitie uitgesproken om gezamenlijk een innovatieve OV-hub van de toekomst te realiseren, door de integrale opgave van het station en stationsgebied Nijmegen kwalitatief, duurzaam en toekomstbestendig te maken en om hier gezamenlijk in te investeren. Het project heeft betrekking op het busstation, busbaan, ondergrondse fietsenstalling, snelfietsroute, stationshal en vergroening van het voorplein. Deze ontwikkelingen aan de centrumzijde staan los van het project PHS Nijmegen en westentree en kennen ook een andere planning (nadere afspraken over de scope en het ontwerp moeten nog worden gemaakt) en zijn daarom niet meegenomen in het MER en het Tracébesluit voor PHS Nijmegen en westentree.

In de nieuwe perrontunnel worden winkels gerealiseerd ten behoeve van reizigerscomfort, alsmede infor-meel toezicht (zien en gezien worden). Dit versterkt het gevoel van sociale veiligheid.

Zienschwizjepunt 21.05

Indiener wijst erop dat de passagier zich welkom moet voelen en dat er voldoende zitplaatsen moeten zijn. Indiener komt met een aantal ideeën, zoals een getrapte zitkuil voor het station ter plaatse van de huidige ondergrondse fietsenstalling; het plaatsen van 'activity-center's (basketbal court, speeltoestellen, fitnessrekken, Cruyff court).

Reactie

De ontwikkelingen aan de centrumzijde van het station vallen niet binnen dit Tracébesluit. Indien u uw plannen graag met de gemeente Nijmegen wil delen, kunt u contact opnemen met de gemeente via stati-onsgebied@nijmegen.nl.

3.7 Indiener 23

Zienschwizjepunt 23.01

De werkgroep Wijk Handelskade wijst op het verschil tussen berekende GPP waarden uit 2012 (de spoorbrug 2016) en gemeten waarden en verzoekt daarom om professionele metingen van een onafhankelijke instantie. De gemeente Nijmegen heeft een gecertificeerde geluidssenor geplaatst op de gevel van GPP referentiepunt 15147. Op een willekeurige dag in 2019 levert dit geluidsniveaus op tussen de 70 en 80 dB, met af en toe een uitschieter naar 90 dB. Een willekeurige meting in 2021 levert een iets gunstiger beeld op, wellicht omdat wat lagere snelheden worden aangehouden na klachten. Nog steeds wordt echter het berekende maximumplafond uit 2012, uitgezonderd in de nachtelijke uren, nagenoeg altijd overschreden.

Reactie

Er worden door ProRail geen metingen uitgevoerd. ProRail berekent, conform de wet, elk jaar hoeveel geluid het verkeer op het spoor maakt. Het RIVM toetst elk jaar met metingen de resultaten van de berekeningen.

De geluidproductie van een spoorweg wordt berekend op basis van de rekenregels uit de wettelijke regeling Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In bijlage V van deze regeling zijn enkele vereenvoudigingen beschreven die voor de systematiek van de geluidproductieplafonds zijn ingevoerd. Het rekenvoorschrift wordt in opdracht van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op basis van analyses van geluidmetingen actueel gehouden door het RIVM.

Daarnaast brengt RIVM jaarlijks op basis van geluidmetingen een validatierapport uit met betrekking tot de berekende waarden voor de geluidproductie zoals de beheerder deze rapporteert. Het RIVM meet, modelleert en berekent geluidniveaus van het treinverkeer en vliegverkeer. Ook modelleert het RIVM de opdracht van de geluidbron naar de ontvanger. Het meten en berekenen van geluidniveaus gebeurt om de geluidniveaus van de treinen in Nederland te monitoren. De geluidmetingen langs spoorwegen uit het Trendmeetnet Geluid worden ook gebruikt voor de validatie van rekenmodellen. Zie <https://www.rivm.nl/geluid/meten-berekenen-geluid/trendmetingen-geluid>

Het ministerie van IenW heeft het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) opdracht gegeven om metingen steekproefsgewijs uit te voeren. Doel van deze metingen is om vast te stellen of onderdelen van de geluidberekeningen in voldoende mate corresponderen met de werkelijkheid.

Zienswijzepunt 23.02

Volgens het OTB dalen de berekende GPP's met 6 dB (ref punten 15143 en 15145) op de spoorbrug vanwege de aangenomen brugtoeslag van 10 dB uit 2012, die na het inmeten in 2016 is teruggebracht naar 6 dB ten opzichte van een aardenbaan. Echter, volgens het OTB zijn op de aardenbaan nabij de spoorbrug de nieuwe GPP waarden aan west- en oostzijde van het spoor rond de 58 dB. De nieuwe GPP waarden op de brug variëren van rond de 60 dB aan de westzijde tot 55 dB aan de oostzijde. Dat is een verschil van minder dan 6 dB of zelfs lager dan de aardenbaan. De werkgroep Wijk Handelskade concludeert dat de nieuwe berekende GPP waarden voor west- en oostzijde van de spoorbrug niet correct kunnen zijn.

Reactie

De geluidproductieplafonds (GPP's) zijn vastgestelde waarden op de referentiepunten, die zijn bepaald aan de hand van een set brongegevens die is opgenomen in het geluidregister. In deze brongegevens zitten onder andere de treinintensiteiten, de bovenbouwconstructie, de spoorligging, de snelheden, brugtoeslagen, het hoogteverschil van het spoor ten opzichte van de omgeving en geluidmaatregelen zoals raildempers en geluidschermen. Al deze factoren samen bepalen de geluidwaarde op iedere referentiepunt. Het verschil tussen de geluidwaarden op verschillende referentiepunten wordt dus niet alleen veroorzaakt door de brugtoeslag.

Zienswijzepunt 23.03

Op pagina 35 van het OTB wordt onder Geluidssanering gesteld dat "bij geluidsgevoelige objecten sprake kan zijn van een saneringssituatie... Het saneringsplan moet voor 31 december 2023 zijn aangeboden aan de minister... Dit plan is voor Nijmegen nog niet vastgesteld". De werkgroep Wijk Handelskade verzoekt met klem de spoorbrug uit 1984 in dit plan op te nemen.

Reactie

Het saneringsplan is op dit moment niet ingediend. Dit wordt in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG) uitgevoerd. Waar aan de orde, wordt de akoestische situatie van de spoorbrug in dit onderzoek betrokken.

Zienswijzepunt 23.04

De werkgroep Wijk Handelskade merkt op dat het merkwaardig is dat ter hoogte van het Gymnasium huidige geluidsplafonds van 55 en 52,9 dB (ref punten 50773 en 50775) te hoog worden geacht en met een geluidsscherm zullen worden teruggebracht tot 49,1 resp 46,8 dB. Terwijl de afstand van het spoor tot de gevel daar 42-45 meter bedraagt tegen 28 meter in de Dokstraat waar 56,7 dB na aanpassingen blijkbaar nog acceptabel wordt geacht. De werkgroep concludeert hieruit dat de te nemen maatregelen voor de wijk Handelskade volstrekt onvoldoende zijn. De werkgroep verzoekt metingen te verrichten van de huidige situatie en de maximumsnelheid in te stellen van 40 km/u voor het stalen deel van de brug.

Reactie

De geluidproductieplafonds (GPP's) op referentiepunten langs de hoofdspoorwegen hebben als doel om een einde te maken aan de ongebeeerde groei van geluidbelastingen langs het spoor. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van het spoor. In het geluidregister zijn de brongegevens opgenomen waarop de geluidproductieplafonds zijn gebaseerd. In deze brongegevens zitten onder andere de treinintensiteiten, de bovenbouwconstructie, de spoorligging, de snelheden, brugtoeslagen, het hoogteverschil van het spoor ten opzichte van de omgeving en geluidmaatregelen zoals raildempers en geluidschermen. Al deze factoren samen bepalen de geluidwaarde op ieder referentiepunt.

Wanneer de beheerder een wijziging aan het spoor wil aanbrengen, wordt nagegaan of een dergelijke wijziging past binnen de GPP's.

Als GPP's worden overschreden, dan wordt onderzocht of de geluidsbelasting bij geluidgevoelige bestemmingen wordt overschreden. Als daar sprake van is, dan worden geluidmaatregelen afgewogen, waarbij gestreefd wordt om de geluidsbelasting bij de geluidgevoelige bestemmingen terug te brengen naar de geluidsbelasting die hoort bij de vastgestelde GPP's. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ter hoogte van de Dokstraat aanvullende maatregelen, zoals een geluidscherm, niet doelmatig zijn. Wel worden er raildempers geplaatst ten zuiden van de Waalbrug.

Zienschwizjepunt 23.05

De werkgroep stelt dat de infrastructurele maatregel tot het aanpassen van sporen en wissels op het traject tussen spoorbrug en station zal leiden tot minder geluidsproductie, maar niet tot het rijden met hogere snelheden omdat dat voor het PHS project onnodig, onmogelijk of in het geval van de sprinters richting Arnhem, niet zinvol is.

De werkgroep geeft hierbij de volgende argumenten:

- 1 Voor Nijmegen geldt dat het aantal treinen per uur niet toeneemt, omdat nu reeds met de straks beoogde frequentie wordt geopereerd (pagina 56 tabel 4-2 van het OTB). Een hogere snelheid dan nu zal daarom niets toevoegen.
- 2 Alle treinen naar Nijmegen rijden vanaf de spoorbrug altijd met een snelheid van circa 40 km/u omdat ze op het station moeten stoppen. Dat levert met de hoge frequentie van heden ook geen problemen op met de dienstregeling.
- 3 De Intercity treinstellen en goederentreinen hebben niet een dusdanig acceleratievermogen dat ze vertrekkend uit Nijmegen ter hoogte van de Dokstraat en op de spoorbrug al een snelheid van 80 km/u kunnen bereiken. Een snelheidsbeperking zal voor dit type treinen dus geen belemmering opleveren ten opzichte van de huidige situatie.
- 4 Dat is wel van toepassing op de Sprinters richting Arnhem. Die moeten echter op station Lent, slechts een kilometer verderop alweer stoppen. De wachttijd is daar thans circa 1 tot 1.5 minuut, terwijl het verlies in tijd door een snelheidsbeperking op het stalen deel van de spoorbrug van 130 meter en het traject ervoor circa 10-20 seconden is. Reeds nu constateren we dat er machinisten zijn die rustig rijden en dan iets korter stoppen in Lent en andere die een zeer forse rijstijl hebben en vervolgens in Lent veel langer moeten stoppen.

Reactie

Onderstaand staat per argument van de werkgroep een reactie weergegeven.

- 1 Het aantal treinen verandert niet, maar wel de tijdligging (vertrektijden) van de treinen. Deze wijzigt als gevolg van de toename van het aantal intercity's tussen Utrecht en Arnhem (van 4 naar 6 per uur per richting). Hierdoor veranderen de zogenoemde opvolg- en overkruistijden van binnenkomende en vertrekkende treinen. Om deze gewijzigde dienstregeling mogelijk te maken is het noodzakelijk om de snelheid aan de noordzijde van het emplacement te verhogen naar 80 km/u.
- 2 Voor een remming van 80 km/u naar 0 km/u heeft een trein ca. 400 meter nodig (ca. 0.66 m/s^2). De afstand tussen de Waalbrug en het sein bij het perron waarvoor een binnenkomende trein moet stoppen is ca. 1 km. De treinen hoeven op de Waalbrug om die reden nog niet af te remmen en kunnen 80 km/u rijden. Dit levert een significante en noodzakelijke rijtijdwinst op.

- 3 Een intercitytrein heeft een acceleratie van ca. $0,55 \text{ m/s}^2$ en rijdt hierdoor na 750 meter 80 km/u. Voor de Waalbrug heeft een vertrekkende intercitytrein de snelheid van 80 km/u dus bereikt. Bij goederentreinen is vaak sprake van een doorgaande trein, deze vertrekt dus niet vanuit stilstand en heeft hierdoor ook voordeel van een hogere snelheid.
- 4 Zoals bij de voorgaande punten is aangegeven, is het rem- en acceleratievermogen van treinen groter dan door de werkgroep wordt verondersteld. Sprinters hebben daarnaast als eigenschap dat ze nog sneller kunnen remmen en optrekken dan intercitytreinen. De afstand tussen station Nijmegen en Lent is ca. 2,5 km en binnen deze afstand geeft het verschil in rijsnelheid tussen 40 km/u en 80 km/u een significante verbetering in rijtijd, zeker voor sprinters.

3.8 Indiener 24

Zienswijzepunt 24.01

Indiener geeft aan dat de wijze van omgang met het cultuurhistorisch erfgoed van het stationsgebouw, betreffende de wachthuisjes, nogal teleurstellend is. De wijze van presentatie is bovendien misleidend: er wordt gesuggereerd dat gezocht wordt naar opties waarbij de wachthuisjes niet gesloopt worden, maar uiteindelijk blijken alle denkrichtingen naar sloop of afbraak te leiden. Het zou wenselijk zijn om in het plan opties op te nemen waarin het behoud van zowel de twee wachthuisjes als het tussendeel het uitgangspunt zou zijn. Op dit moment worden slechts voorstellen gedaan waarin de gebouwen geheel of gedeeltelijk gesloopt worden, terwijl dit volgens de tekst zelf 'onwenselijk' is. Uitsluitend onwenselijke voorstellen doen, dat voldoet niet.

Reactie

Initiatiefnemers onderkennen de cultuurhistorische waarde van de wachthuisjes en hebben de omgang hiermee altijd expliciet deel uit laten maken van de effectbeoordeling. In het voorjaar van 2021 heeft aanvullend op het al uitgevoerde onderzoek een bouwhistorische verkenning (met waardering) plaatsgevonden naar de wachthuisjes (BAAC Rapport B-21.0064). Uit dit onderzoek blijkt dat het tussendeel moet worden gezien als een aantasting van de oudere delen van de wachthuisjes en zelf geen cultuurhistorische waarde vertegenwoordigd.

Zienswijzepunt 24.02

Indiener verwacht dat de staat zorgvuldig omgaat met cultureel erfgoed waaraan zij zelf 'een hoge monumentale waarde' toekent. Volgens het Ontwerptractébesluit vertegenwoordigen de '2 wachthuisjes uit 1894 en een later toegevoegd tussendeel uit 1927' een aanmerkelijke cultuurhistorische waarde.

Reactie

Het handhaven van een of beide wachthuisjes op de huidige locatie is niet mogelijk binnen de geplande ontwikkeling. Inmiddels is er een voorkeursvariant gekozen in de vorm van het afbreken van de wachthuisjes en het volledig reconstrueren hiervan aan de zuid- én de noordzijde van het perron, met hergebruik van de waardevolle elementen.

Zienswijzepunt 24.03

Indiener stelt dat vanuit het behoud van cultuurhistorisch erfgoed onacceptabel is dat het behoud van beide 19^e-eeuwse wachthuisjes niet gegarandeerd is. Het verplaatsen van gebouwen is een beproefde techniek die hier prima toepasbaar zou moeten zijn. Mogelijk is er 'complexe schuifequipment' nodig en mogelijk is het duurder dan sloop (al ontbreekt in het Ontwerptractébesluit becijfering). Meerkosten en complexiteit zijn geen onoverkomelijke bezwaren. De genoemde 'lange doorlooptijd' (overigens wederom zonder verdere onderbouwing) lijkt volgens indiener geen direct probleem, aangezien er vrijwel onmiddellijk met de verplaatsing begonnen kan worden.

Reactie

In het Ontwerptractébesluit wordt de cultuurhistorische waarde van de wachthuisjes onderkend. Op basis van de bouwhistorische verkenning (BAAC Rapport B-21.0064) kan worden geconcludeerd dat het later toegevoegde tussendeel een aantastingen is van de oorspronkelijke twee stenen wachthuisjes waarbij de oude voorgevels van de wachthuisjes daarvoor destijds zijn gesloopt. De nu behoudenswaardige delen van de wachthuisjes (exclusief later toegevoegde tussendeel) zijn in relatie tot de perronkappen te hoog om integraal verplaats te kunnen worden, zoals indiener voorstelt. Daarom is in de nu gekozen voorkeursvariant voor de omgang met de wachthuisjes gekozen voor afbreken en volledig reconstrueren aan de zuid- én de noordzijde van het perron, met hergebruik van de nog aanwezige waardevolle elementen. Daarmee is het behoud van beide 19^e -eeuwse wachthuisjes gegarandeerd.

Zienswijzepunt 24.04

Indiener ziet graag een herziening van het Ontwerptractébesluit waarbij wél recht wordt gedaan aan de genoemde cultuurhistorische waarde van de bouwwerken.

Reactie

In paragraaf 4.1 van het Tracébesluit is de definitieve aanpak van en nieuwe locatie van de wachthuisjes vastgelegd.

4

Beantwoording zienswijzen emplacement

Indieners vrezen onder meer voor verstoring van de nachtrust door geluid, trillingen en licht van het emplacement. In zijn algemeenheid worden zorgen geuit over de activiteiten op het goederenemplacement (GE-terrein) die door de realisatie van dit Tracébesluit zullen toenemen.

Reactie

Het Tracébesluit vormt de juridisch planologische basis voor het project. Voor het Tracébesluit is het emplacementsgeluid in beeld gebracht. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting bij de omwonenden van emplacement GE in de wijk Wolfskuil na realisatie van dit Tracébesluit zal toenemen ten opzichte van de huidige (vergunde) situatie. Deze toename van de geluidbelasting is het gevolg van een uitbreiding van de activiteiten op emplacement GE. Concreet betekent dit dat er na realisatie van dit Tracébesluit meer geluid van rangerende en opgestelde reizigerstreinen zal worden waargenomen naast het geluid van de andere activiteiten. Met het geluid van opgestelde reizigerstreinen worden geluidbronnen op de trein bedoeld, zoals bijvoorbeeld klimaatsystemen en compressoren. Dergelijke apparatuur op de trein staat tijdens het opstellen aan en maakt dan geluid. Het Tracébesluit voorziet in maatregelen om dit emplacementsgeluid te beperken. De nieuwe wissels zullen worden voorzien van spoorstaafconditioneringssystemen.

ProRail zal nadat het Tracébesluit is vastgesteld in 2022 een wijziging aanvragen van de nu geldende omgevingsvergunning milieu, dit wordt ook wel een revisievergunning genoemd. Dit omdat het GE terrein door de uitvoering van het Tracébesluit opnieuw wordt ingericht (met opstelsporen voor geparkeerde treinen) en er ook andere activiteiten gaan plaatsvinden dan momenteel vergund zijn. Hiervoor is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nijmegen het bevoegd gezag. Bij de aanvraag tot wijziging van de vergunning worden de wettelijk vereiste rapportages verstrekt met betrekking tot onder meer geluid, afvalwater en bodem. In de vergunning zullen voorschriften worden opgelegd aan de vergunninghouder ter bescherming van het milieu en de omgeving. Er zullen voorschriften worden opgenomen om hinder van geluid, trillingen en licht te beperken. De beschikking (het besluit op de aanvraag) wordt voorbereid met de uitgebreide voorbereidingsprocedure. De ontwerpbeschikking zal worden gepubliceerd waarna een ieder de gelegenheid heeft om zienswijzen in te dienen. Tegen het besluit staat vervolgens beroep open bij de Raad van State.

In de nu geldende omgevingsvergunning van 18 juni 2013 (kenmerk OD60 / Z12.013858/ D13.249347) zijn voorschriften vastgelegd aan de vergunninghouder ter bescherming van het milieu. Hierbij zijn onder andere de volgende voorschriften opgelegd met betrekking tot het beperken van geluid en lichthinder:

- Volgens art. 1.1.12 moet de in de inrichting aangebrachte of gebruikte verlichting zodanig zijn afgesteld dan wel afgeschermd dat geen directe lichtstraling buiten de inrichting waarneembaar is.
- Volgens art. 9.1.5 dient het personeel voor onderlinge communicatie op afstand gebruik te maken van

portofoons of telefoons. Het gebruik van megafoons en het elkaar luid toeroepen (behalve in nood-situaties met onmiddellijk gevaar) is niet toegestaan.

- Volgens art. 9.1.6 mogen tijdens schoonmaakwerkzaamheden de dieselmotoren van de treinstellen niet in werking zijn.
- Volgens art 9.1.7 mag het wachten met draaiende motor van trein(stell)en tussen twee rangeer-bewegingen niet onbewaakt geschieden en mag niet langer dan 10 minuten duren.
- Volgens art 9.1.12 mogen de wielen van de door het personeel gebruikte karretjes niet van metaal zijn om de geluidproductie vanwege de (schoonmaak) werkzaamheden zo veel mogelijk te beperken.
- Volgens art. 9.1.3 mogen gedurende het laden en lossen de motoren van de voertuigen, waarin wordt geladen of waaruit wordt gelost, niet in werking zijn tenzij dit noodzakelijk is ten behoeve van de laad- of losapparatuur.

Verder is er ten aanzien van lichthinder een studie uitgevoerd naar effecten op de omgeving. Hieruit zijn een aantal maatregelen voorgesteld die opgenomen zijn in het ontwerp terreininrichting. Het gaat hierbij om verlichtingsmasten die zo gepositioneerd zijn, dat de omgeving er zo min mogelijk last van heeft. Verder is de verlichting voorzien van een schakelaar of dimfunctie waarbij per deelgebied of functionaliteit bepaald wordt wanneer de verlichting wordt ingeschakeld:

- Op diverse posities naast de looppaden worden bewegingssensoren geplaatst, zodat bij het betreden van het looppad de verlichting gedeeltelijk verhoogd wordt van de minimaal naar de maximaal ingestelde verlichtingssterkte en daarna weer teruggaat naar de minimale sterkte.
- De dienstwegen worden conventioneel geschakeld, d.w.z. met een schemersensor al dan niet met een schakelklok. Dit betekent dat bij het intreden van de schemering de verlichting wordt ingeschakeld en bij daglicht weer uitgeschakeld.
- De verlichting van de railinzetplaats wordt individueel geregeld. Hiervoor wordt een bedienkast nabij de railinzetplaatsen geïnstalleerd.

De huidige situatie moet voldoen aan de omgevingsvergunning van 18 juni 2013 (kenmerk OD60 / Z12.013858/ D13.249347). Hierin zijn voorschriften vastgelegd aan de vergunninghouder ter bescherming van het milieu, waaronder voor geluid en licht.

De verwachting is dat de rangeeractiviteiten geen trillingshinder veroorzaken. Binnen de inrichting zijn geen stationaire bronnen voorzien welke trillingen kunnen veroorzaken. Ter borging is een standaardset voorschriften ter voorkoming van trillingshinder opgenomen in de omgevingsvergunning. Volgens art. 9.2.1 mogen trillingsniveaus in geluidgevoelige ruimten van woningen van derden en in andere geluidgevoelige bestemmingen veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen, werktuigen en installaties, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten, de hieronder genoemde beoordelingswaarden A₁ of A₂ en A₃ niet overschrijden.

Tabel 2 Beoordelingswaarden trillingen

Dag/avond (07.00 – 23.00 uur)			Nacht (23.00-07.00 uur)		
A ₁	A ₂	A ₃	A ₁	A ₂	A ₃
0,2	0,8	0,1	0,2	0,4	0,1

Toelichting: Dit voorschrift is niet van toepassing op trillingen die veroorzaakt worden door passerende doorgaande treinen.

Er vindt reguliere handhaving plaats door de gemeente Nijmegen. Als er sprake is van een overtreding van voorschriften uit de omgevingsvergunning milieu, zal een toezichthouder van de gemeente Nijmegen optreden. Er wordt doorgaans gestart met een waarschuwing met hersteltermijn, als de overtreding geen (blijvende) schade aan het milieu toebrengt. Een vooraanschrijving van een last onder dwangsom of van bestuursdwang kan plaatsvinden als het een overtreding met een directe milieubelasting betreft. Tenslotte kan direct worden opgetreden, waarbij de overtreding meteen ongedaan moet worden gemaakt (met boete of straf).

4.1 Indiener 12 en 15

Zienswijzepunt 12.01

De Werkgroep Spooremlacement Nijmegen heeft ernstige bezwaren tegen de handelswijze van de gemeente Nijmegen. De gemeente is zich op geen enkele manier bewust van de impact die dit project heeft op de buurt en de buurtbewoners. Pas nadat de werkgroep de plannen onder de aandacht brachten in de gemeenteraad (d.d. 16 juni) werd er per 6 juli een omgevingsmanager aangesteld. Gezien het feit dat de gemeente ook belanghebbende is bij het ODRN heeft de werkgroep weinig fiducia in een onafhankelijk rapportage betreffende de te verstrekken omgevingsvergunning-milieu.

De werkgroep stelt de gemeente als mogelijke vergunningverlener dan ook volledig aansprakelijk voor zowel de schade die kan ontstaan aan de gezondheid van omwonenden, de schade in materiele zin aan woningen en de leefbaarheid in de wijk in algemene zin. Iedere gemeente heeft de taak de bewoners te beschermen tegen zaken die afbreuk doen aan de leefbaarheid in een wijk. Dit gebeurt op geen enkele wijze. Hier is sprake van nalatig bestuur.

Reactie

De aansprakelijkheidstelling van de gemeente Nijmegen wordt voor kennisgeving aangenomen. Dit Tracébesluit voorziet echter de juridisch planologische basis voor het project waarbij de omgevingsvergunning milieu een hierop volgend proces is. De aanvraag tot wijziging van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van activiteiten op het emplacement (Omgevingsvergunning voor het inwerking hebben van een inrichting) wordt door ProRail ingediend bij de gemeente/ODRN. Bij de aanvraag tot wijziging van de vergunning worden de wettelijk vereiste rapportages verstrekt met betrekking tot onder meer geluid, afvalwater en bodem. In de vergunning zullen voorschriften worden opgelegd aan de vergunninghouder ter bescherming van het milieu. De beschikking (het besluit op de aanvraag) wordt voorbereid met de uitgebreide voorbereidingsprocedure als beschreven in paragraaf 3.3 van de Wabo. De ontwerpbeschikking zal worden gepubliceerd waarna een ieder de gelegenheid heeft om zienswijzen in te dienen. Tegen het besluit staat vervolgens beroep open bij de rechtbank.

De indiener geeft aan dat de gemeente per juli een omgevingsmanager heeft aangesteld. ProRail is echter al een aantal jaar in overleg met de omgeving rondom de Wolfskuil. Zo is ProRail aanwezig geweest op een wijkraadvergadering van de wijkraad Wolfskuil op 4 september 2018 in Wijkcentrum Titus Brandsma. Verder heeft ProRail een informatieavond gehouden voor alle wijkraden op 18 februari 2020 in het Stadhuis te Nijmegen. ProRail heeft daarnaast een informatieavond (digitaal in verband met Corona) voor alle wijkraden gehouden op 22 juni 2021. Daarnaast zijn er meerdere (digitale)overleggen gevoerd met de werkgroep emplacement en ProRail.

Zienswijzepunt 12.02

De werkgroep wijst op reeds bestaande hinder:

- In de nachten, vooral bij woningen en appartementen die direct aan het talud grenzen en met name de woningen vlakbij het opstelrein, wordt hinder van treinverkeer en werkzaamheden van ProRail ervaren.
- In het bijzonder doorgaande goederentreinen leveren vooral 's nachts hinder op in de vorm van lawaai en trillingen, en soms zelfs druk op de oren. Dit geldt eveneens voor nachtelijke werkzaamheden aan het spoor.
- Werkzaamheden aan het spoor, zoals de huidige aanpassingen aan de lijn naar Venlo, geven met name 's nachts overlast van geluid, licht en trillingen.

Reactie

In de inleiding van Hoofdstuk 4 is toegelicht welke voorschriften gelden in de omgevingsvergunning om hinder te beperken.

Ten aanzien van bestaande hinder geldt dat dit niet onder dit Tracébesluit valt. Indien de werkgroepen klacht wil indienen kan contact worden gezocht met ProRail via de afdeling Publieksvoorlichting op 0800-7767 245.

Het project leidt verder niet tot een toename van het aantal goederentreinen. Er gaan wel meer goederentreinen rijden, maar dat is een autonome ontwikkeling (zie ook de inleiding van H2). De effecten van het doorgaand treinverkeer zijn ten behoeve van het Tracébesluit onderzocht op geluid en trillingen, verwezen wordt naar de respectieve paragrafen 4.5.2 en 4.5.3 van het Tracébesluit.

Zienschijzepunt 12.03

De werkgroep stelt dat bestaande hinder zal toenemen door meer treinen en door uitbreiding van werkzaamheden 's nachts op het opstelrein. Het gaat om de volgende werkzaamheden:

- Er komt een verdere uitbreiding van het aantal opstelplekken.
- Volledige schoonmaak gaat 's nachts plaatsvinden, met bijhorende grote bedrijvigheid en bijhorende geluids- en stankoverlast.
- 's Nachts worden de treinen naar de opstelplaatsen gerangeerd en 's ochtends gaan de treinen terug naar het station.
- Treinen worden geïnspecteerd en waar nodig hersteld.
- Treinen moeten worden af- en aangekoppeld.

Werk overdag wordt door bewoners anders ervaren dan werk 's nachts, ookal ligt de geluidsoverlast onder de wettelijke norm.

Reactie

In de inleiding van Hoofdstuk 4 is toegelicht welke voorschriften gelden in de omgevingsvergunning om hinder te beperken.

Zienschijzepunt 12.04

De werkgroep geeft aan dat het gebied een grote klankkast vormt: het geluid galmt, draagt ver en weerkaatst tegen flatgebouwen. Hierdoor is er ook hinder bij woningen die niet direct aan het spoortalud grenzen.

Daarbij worden sommige woningen meer belast dan andere. Aan het begin van de straat liggen woningen hoger en dichterbij het emplacement dan aan het einde van de straat.

Reactie

Bij de bepaling van de geluideffecten is met alle omliggende bebouwing van het emplacement en het station en de eventuele geluidreflecties of geluidversterkingen die hierdoor optreden rekening gehouden.

Zienschijzepunt 12.05

De werkgroep verwacht een toename van fijnstof en lichtvervuiling. Dit terwijl de Graafseweg juist wordt versmald om autoverkeer uit de stad te weren, met als gevolg minder lawaai en fijnstof voor omwonenden. Het één staat haaks op het andere. Auto's eruit, treinstellen erin?

Reactie

Bij de voorbereiding van het Tracébesluit is onderzoek verricht naar onder meer fijnstof. In de eindsituatie zal het project niet leiden tot meer emissies. Er gaan immers ten gevolge van het project niet meer dieseltreinen rijden. Bij het opstellen en behandelen van reizigerstreinen op het emplacement zal geen fijn stof vrij komen aangezien het alleen gaat om elektrisch materieel en geen dieseltreinen. Bij de incidentele inzet van diesel onderhoudstreinen bij de railinzetplaatsen op het emplacement kan fijn stof vrijkomen. De effecten hiervan op de luchtkwaliteit zullen moeten worden getoetst en voldoen aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen. De versmalling van de Graafseweg valt buiten dit Tracébesluit.

Met betrekking tot de vraag over lichtvervuiling verwijzen wij graag naar de reactie bij zienschijzepunt 12.02.

Zienschijzepunt 12.06

De werkgroep stelt dat bij het meten van de milieufactoor 'geluid' niet alleen het emplacement/opstelrein betrokken moet worden, maar het geluid van alle aanwezige bronnen samen (gecumuleerd geluid).

Reactie

In tegenstelling tot hetgeen indiener stelt is het onderzoeken van cumulatie van geluid van alle aanwezige bronnen niet voorgeschreven bij het bepalen van de geluidemissie in het kader van de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het emplacement.

Zienswijzepunt 12.07

De werkgroep geeft aan dat in de gehanteerde 55 dB norm het volgende moet worden opgenomen:

- Het bestaande doorgaande (goederen)treinverkeer
- Wegverkeer op de Graafseweg en het spoorviaduct
- De mogelijke komst van en fietspad/groenstrook met de volgens de werkgroep bijkomende komst van brommers en uitgaanspubliek.

Reactie

Voor geluid afkomstig van een emplacement, het geluid van doorgaand treinverkeer en het geluid van wegverkeer gelden aparte geluidgrenswaarden. De geluidgrenswaarde voor het emplacement staat los van het wegverkeer op de Graafseweg of het fietspad/groenstrook. De verantwoordelijkheid voor de beoordeling van het geluid van wegverkeer en brommergeluid op het fietspad ligt bij de gemeente Nijmegen.

Zienswijzepunt 12.08

Indien er een groenstrook komt, dan wil de werkgroep graag weten of er maatregelen komen tegen geluid en rechtstreekse inkijk in tuinen grenzen aan het talud.

Reactie

In het Tracébesluit is geen wandelpad opgenomen langs het talud. De groenstrook zal dus niet openbaar toegankelijk zijn. De gemeente is momenteel bezig met plannen om mogelijk aan de westzijde van het talud een wandelpad aan te leggen. Dit zijn plannen die buiten dit Tracébesluit vallen en nog in de verkenningsfase zitten.

Doordat al wordt uitgegaan van voegloos spoor, en stille treinen en door het opnemen van de bronmaatregel spoorstaaf-conditioneringssystemen (SSCS) of een akoestisch gelijkwaardige maatregel bij wissels in artikel 8 van het Tracébesluit, wordt voorkomen dat de geluidsbelasting hoger wordt dan de grenswaarden die gelden voor een woonwijk in een stadscentrum, ofwel 55 dB(A) etmaalwaarde. Er is afstemming geweest met de gemeente Nijmegen als bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning milieu. Hieruit komt naar voren dat de nieuwe situatie vergunbaar wordt geacht zonder dat hiervoor aanvullende geluidsmaatregelen in de vorm van schermen noodzakelijk zijn.

Zienswijzepunt 12.09

De werkgroep wijst erop dat alleen rekening houden met wettelijke milieunormen nog niet betekent dat optimaal rekening gehouden wordt met de gezondheidsaspecten. Voor een aantal factoren geldt dat ook beneden de wettelijke grenswaarden gezondheidseffecten kunnen optreden bij omwonenden. Zo kan bij een geluidsbelasting onder de norm toch ernstige hinder en slaapverstoring optreden. Lichamelijke en psychische problemen kunnen hierdoor ontstaan. Voor kinderen uit de wijk kan dit leiden tot mindere schoolprestaties.

Reactie

Zoals indiener stelt kan ook bij hinder die onder de wettelijke normen ligt sprake zijn van gezondheidseffecten. De mate waarin omwonenden hinder ondervinden is zeer individueel. In de wetgeving in Nederland zijn normen bepaald die bij besluitvorming in acht moeten worden genomen. Op deze wijze wordt tegemoet gekomen aan het beperken van hinder voor zoveel mogelijk omwonenden. Het is niet mogelijk om elke vorm van hinder of gezondheidseffecten weg te nemen.

Zienswijzepunt 12.10

Indiener vraagt om extra zorgvuldigheid bij het vaststellen van hinder bij woningen en appartementen die dicht bij het spooreplacement staan en het gedeelte Graafseweg 126-128 waar zich een bedrijf bevindt: een B&B. Nachtelijk vrachtverkeer daarlangs geeft ook nu al hinder.

Reactie

Alle relevante dichtbij het spoor gelegen woningen zijn betrokken in het geluidonderzoek.

Zienswijzepunt 12.11

De werkgroep heeft een aantal vragen over maatregelen die genomen kunnen worden ten behoeve van het afnemen van hinder door geluid:

- Komen er maatregelen voor de woningen die het meeste hinder ondervinden?
- Wordt zo nodig voorzien in extra isolatie van gevels en/of ramen?
- Kunnen schermen de geluidsbelasting van doorgaand treinverkeer verminderen?
- Kunnen schermen de geluidsbelasting van nachtelijk werkverkeer verminderen?

Reactie

In principe is elke geluidmaatregel juist bedoeld om de woningen te ontlasten met de hoogste geluidbelasting. Zo komen er bronmaatregelen om de piekgeluiden te verminderen bij wissels en in het spoor. In het kader van de aanvraag van de gewijzigde omgevingsvergunning voor de activiteiten op het emplacement wordt een aanvullend onderzoek gedaan om na te gaan of hoogbelaste woningen vanwege emplacement geluid extra gevelisolatie nodig hebben. Uit het geluidonderzoek dat voor het Tracébesluit is uitgevoerd volgt niet dat er maatregelen in de vorm van geluidschermen ter plaatse van het emplacement moeten worden getroffen (afgezien van een geluidscherm ter hoogte van het Stedelijk Gymnasium Nijmegen).

Zienswijzepunt 12.12

De werkgroep wil graag weten welke maatregelen genomen kunnen worden tegen hinder van licht.

Reactie

Ten aanzien van lichthinder is er een studie uitgevoerd naar effecten op de omgeving. Hieruit zijn een aantal maatregelen voorgesteld die opgenomen zijn in het ontwerp terreininrichting. Het gaat hierbij om verlichtingsmasten die zo gepositioneerd zijn, dat de omgeving er zo min mogelijk last van heeft. Verder is de verlichting voorzien van een schakelaar of dimfunctie waarbij per deelgebied of functionaliteit bepaald wordt wanneer de verlichting wordt ingeschakeld:

- Op diverse posities naast de looppaden worden bewegingssensoren geplaatst, zodat bij het betreden van het looppad de verlichting gedeeltelijk verhoogd wordt van de minimaal naar de maximaal ingestelde verlichtingssterkte en daarna weer teruggaat naar de minimale sterkte.
- De dienstwegen worden conventioneel geschakeld, d.w.z. met een schemersensor al dan niet met een schakelklok. Dit betekent dat bij het intreden van de schemering de verlichting wordt ingeschakeld en bij daglicht weer uitgeschakeld.
- De verlichting van de railinzetplaats wordt individueel geregeld. Hiervoor wordt een bedienkast nabij de railinzetplaatsen geïnstalleerd.

Omdat het GE-terrein wordt vernieuwd en hier andere activiteiten gaan plaatsvinden dan momenteel vergund zijn, zal ProRail een aanvraag doen om de vergunning te wijziging (revisievergunning). In de omgevingsvergunning worden voorschriften opgelegd aan de vergunninghouder ter bescherming van het milieu. De bovengenoemde maatregelen zullen worden opgenomen in de voorschriften.

Zienswijzepunt 12.13

De werkgroep wijst op een alternatieve locatie voor het opstel terrein. De werkgroep heeft voorkeur voor een locatie buiten het centrum en dichtbebouwd gebied. In Elst staat een uitgebreid rangeerterrein ter beschikking.

Reactie

In de NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau) van PHS Nijmegen en westentree, gepubliceerd in januari 2019, is het volgende opgenomen:

Vanuit PHS gaan op de corridor Schiphol – Utrecht – Nijmegen meer en langere treinen rijden om meer reizigers te vervoeren. Dit betekent dat er een extra behoefte ontstaat aan capaciteit voor het opstellen

(parkeren), controleren en schoonmaken van treinen en voor het uitvoeren van kleine technische werkzaamheden. Binnen PHS is in 2012 vastgesteld dat er in Arnhem in 2028 een capaciteitstekort van elektrisch reizigersmaterieel zal ontstaan. In een nadere studie in het kader van het programma “Behandelen en Opstellen” blijkt dat dit capaciteitstekort voor opstel- en behandelcapaciteit in Arnhem voor elektrisch reizigersmaterieel alleen maar toeneemt.

Om hier een oplossing voor te vinden is gezocht waar rondom het eindpunt van de corridor de voor PHS gewenste opstelcapaciteit van reizigersmaterieel kan worden gevonden. Hierbij is naar Nijmegen en naar twee locaties in Arnhem (Arnhem Berg en Arnhem Goederen) gekeken. Hieruit is geconcludeerd dat de noodzakelijke opstelcapaciteit voor reizigerstreinen voor de corridor Schiphol – Utrecht – Nijmegen het beste in Nijmegen kan worden gerealiseerd. De in Arnhem onderzochte locaties blijken dus beide niet goed bereikbaar te zijn. Daarbij komt dat voor deze twee locaties in Arnhem grotere investeringen nodig zijn om deze locaties geschikt te maken en de noodzakelijke milieumaatregelen te nemen (onder andere de vervanging van een stalen brug over de Johan de Wittlaan bij Arnhem GE). Een belangrijk ander argument is dat Nijmegen aan het eindpunt van de PHS corridor Schiphol – Utrecht – Nijmegen is gelegen. Door treinen aan het eind van de dienstregeling op te stellen, wordt voorkomen dat leeg treinmaterieel aan de randen van de nacht grote afstanden moet afleggen om te worden opgesteld. Het rijden van leeg materieel veroorzaakt milieueffecten en hogere exploitatiekosten; dit wordt voorkomen door in Nijmegen op te stellen.

Voor Nijmegen is gekozen het GE terrein (= nabij Wolfskuil) uit te breiden. Hierbij is ook gekeken of in plaats van het GE terrein het rangeeremplacement (REP terrein = Spoorkuil) kan worden uitgebreid. Hierbij is echter vastgesteld dat uitbreiding van het REP terrein veel complexer is in verband met de geldende normen voor geluid. Om deze reden is ervoor gekozen de extra opstelcapaciteit op het GE terrein te realiseren door de daar aanwezige ruimte beter te benutten. Het een en ander is ook in paragraaf 2.3.1 van het MER beschreven.

In Elst ligt een aftakking (boog) van de lijn Arnhem-Nijmegen naar de Betuweroute. Hierbij zit ook een goederenwachtspoor bedoeld om intakkende goederentreinen te laten wachten indien dat noodzakelijk is. Daarnaast ligt op de Betuweroute (ten westen van de genoemde spoorboog) een Container Uitwissel Punt. Dit is bedoeld om containers van treinen naar vrachtauto's over te laden. De Betuweroute kent overigens een andere spanning (25 kV) dan het regulieren spoor; een reizigerstrein is hier niet toegestaan.

Daarnaast dient een emplacement goed bereikbaar te zijn voor personeel, en bij voorkeur in de buurt te liggen van een eindpunt van treinen om het aantal ritten van leeg materieel te minimaliseren.

4.2 Indiener 14

Zienswijzepunt 14.01

Indiener is van mening dat het goederenemplacement terrein niet ontwikkeld moet worden voor de voorgenomen activiteiten; deze horen niet thuis in een woonwijk. Terwijl op meer en meer plekken in het land grote rangeerterreinen worden omgebouwd in met name woonbouw, wordt midden in Nijmegen de activiteiten op het rangeerterrein uitgebreid. Dit strookt niet met de geldende ideeën over goed wonen in een stad.

Reactie

In paragraaf 2.3.1 van het MER is onderzocht of er vanuit een sternet-gedachte een alternatieve opstel- of behandellocatie met voldoende restcapaciteit beschikbaar is. Als in Nijmegen geen opstel- en behandelcapaciteit voor Arnhem wordt gerealiseerd (en uitbreiding te Arnhem is niet reëel), zijn er vanuit Arnhem gezien vier mogelijkheden: Amersfoort (afstand 45 km), Utrecht (afstand 65 km), Winterswijk (afstand 60 km) en Zutphen (afstand 30 km). Al deze locaties liggen in een stedelijke omgeving. Het realiseren van een volledig nieuwe locatie buiten stedelijk gebied resulteert in een aanzienlijk ruimtebeslag, aanzienlijke (milieu)effecten en in hoge kosten en is daarmee niet reëel.

Zienschijepunt 14.02

Indiener heeft reeds een zienschijze ingediend op de Nota Reikwijdte en Detailniveau. Indiener uitte destijds zorgen over toename van verkeersbewegingen naar het emplacement. In de Reactienota wordt aangegeven dat 'de verwachting is dat het verkeer niet dermate gaat toenemen'. Indiener heeft twijfels of zijn zorgen wel serieus worden genomen.

In het OTB valt te lezen dat per etmaal het bezoek van 1 vrachtwagen, 9 busjes en 30 personenauto's en het geluid van legen van fecaliëntanks wordt verwacht. Indiener wijst erop dat deze verkeersbewegingen heen en weer zullen gaan, wat 80 voertuigbewegingen per nacht, 7 dagen per week betekent. Indiener vraagt waarom deze voertuigbewegingen via het smalle straatje voor en naast de B&B moeten gaan? Waarom wordt er geen betere/bredere toegang naar het emplacement gemaakt, waardoor het verkeer niet meer door een woonwijk hoeft.

Reactie

De in het OTB genoemde aantallen vervoersbewegingen betreft de maximale situatie die theoretisch kan voorkomen. In de feitelijke situatie zullen geen 80 voertuigbewegingen per nacht langs de Graafseweg rijden. Er is een nieuwe toegang naar het emplacement voorzien aan de noordwestzijde van het emplacement die breder is zodat vrachtverkeer hier gebruik van kan maken. Vrachtverkeer wordt vanaf de Graafseweg niet toegelaten naar het emplacement, maar dient gebruik te maken van de nieuwe ingang. Bedrijfsbusjes worden zoveel mogelijk vanaf de nieuwe toegang geleid. NS medewerkers maken wel gebruik van de toegang vanaf de Graafseweg. Het is bijvoorbeeld niet exact aan te duiden op welk moment (welk dagdeel) bezoekers/werknemers arriveren. Het aanleveren van goederen door vrachtwagens en busjes zal in het algemeen overdag plaatsvinden.

Zienschijepunt 14.03

Indiener stelt dat er momenteel een ingang bij het parkeerterrein Oude Stad is, maar dat dit slechts tijdelijk lijkt. Indiener stelt voor om de ingang vanuit de Graafseweg geheel of gedeeltelijk buiten gebruik te stellen, en de ingang bij het parkeerterrein Oude Stad, waar meer ruimte is, te gebruiken als belangrijkste of enige ingang naar het emplacement.

Reactie

De toegangsweg aan de noordwestzijde is geen tijdelijke toegangsweg maar definitief. Deze zal met name voor niet NS-medewerkers gebruikt worden, zoals zwaar vrachtverkeer of busjes van onderhoudspersoneel. De toegangsweg vanuit de Graafseweg blijft gehandhaafd voor NS personeel.

Zienschijepunt 14.04

Indiener wijst erop dat het geluidsonderzoek gebaseerd is op het geluidproductieplafond (GPP). GPP's gaan alleen over geluid van doorgaand treinverkeer op de vrije baan. De GPP's gaan niet over het rangeren op het GE-terrein, nachtelijke schoonmaak- en reparatiewerkzaamheden en het draaien van motoren. Indiener vraagt hoe er een reëel beeld verkregen wordt over geluid veroorzaakt door de volgende opgesomde activiteiten:

- Geluid van aankomst, vertrek en mogelijk rangeren van de treinen.
- Geluid van aankomst en vertrek van auto's.
- Geluid wat gemaakt wordt door minimaal 40 mensen aan 't werk (dit aantal baseer ik op het verwachte aantal auto's elke nacht). De 'nota van antwoord' na mijn vorige zienschijze komt niet verder dan: "Van de gebruikers van het emplacement wordt verwacht dat ze zich houden aan algemene gedragsregels."
- Geluid van het legen van fecaliëntanks.
- Geluid van motoren van stilstaande treinen die langere tijd blijven lopen.
- Geluid van reparaties.

Reactie

Om de geluideffecten van het emplacement te onderzoeken is een zelfstandig geluidsonderzoek uitgevoerd. Anders dan bij een geluidsonderzoek voor toetsing aan GPP's wordt er in het geluidsonderzoek van het emplacement juist wel rekening gehouden met rangeren, aankomst en vertrek van treinen, stilstaande opgestelde treinen, auto's op het emplacement, etc. in de geluidberekeningen (OTB-rapport Geluid

emplacement 22 januari 2021 M+P.RAIL.20.13.3 M+P raadgevende ingenieurs BV). In paragraaf 4.5.2 van het Tracébesluit onder het kopje Uitwerking spoorweglawaaai emplacement wordt ingegaan op de bevindingen van dat onderzoek.

Zienswijzepunt 14.05

Indiener vraagt hoe een reëel beeld van het geluid op het GE-terrein wordt verkregen en welke maatregelen er getroffen worden om de geluidsoverlast voor omwonenden, met name Ridderspoor en Graafsweg 126 en 128, te voorkomen.

Reactie

In het bij zienswijzepunt 14.04 genoemde onderzoek is ook gekeken naar (mogelijke) te treffen geluidmaatregelen met als uitkomst dat de nieuwe situatie vergunbaar wordt geacht door uit te gaan van stille treinen en voegloos spoor en het opnemen van spoorstaaf-conditioneringssystemen, maar zonder aanvullende geluidschermen.

4.3 Indiener 22

Zienswijzepunt 22.01

Submitter states that as a taxpayer of Nijmegen, the respect of having the full facts about the potential impact on your home and daily life (via additional noise) should be clearly and thoroughly explained. Submitter is extremely concerned that it has taken local residents to bring this topic up and explain the situation. If there could be any material effect tot the investment and/or the structural integrity of the submitters house, he expects to be told of this. Should there be a detrimental noise effect due to the new ProRail development, he also expects to be informed.

Reactie

In the Environmental Impact Assesment (EIA) and the draft routing decision (in Dutch: Tracébesluit) along with the attached reports, the environmental impact of the project is captured. Around the publication of the EIA, the nearby residential areas of the project have been informed. Residents of these areas have received an information letter, as well as an invitation to an information evening, which took place on the 5th of July 2021.

It seems that no further research is required for the façade at the house of this local resident. The expected noise exposure at night is sufficiently low.

5

Verklarende woordenlijst

Aanlegfase

De tijdsperiode waarin de bouw van de spoorlijn en de bijbehorende voorzieningen plaatsvindt.

Aansluiting

Daar waar twee spoorlijnen samenkomen.

Brugtoeslag

Bij stalen spoorbruggen wordt de geluidemissie niet alleen bepaald door het rolgeluid, maar ook door de geluidafstraling van de spoorbrug zelf. Deze toename van de geluidafstraling wordt uitgedrukt in de brugtoeslag

Intensiteiten

Hoeveelheid treinen (in rekeneenheden/uur).

Gebruiksfase

Tijdsperiode waarin de spoorlijn in gebruik is, veelal direct volgend op de aanlegfase.

Geluidproductieplafond (GPP)

Toegestane geluidproductie op een referentiepunt.

Goederenemplacement (GE) terrein

Opstel- en serviceterrein ten zuidwesten van station Nijmegen.

Snelheidsprofielen

Karakteristiek van de snelheid van de treinvoertuigen

Spoorstaafconditioneringssysteem (SSCS)

Installaties naast de spoorbaan die een biologisch afbreekbare vloeistof in de rails spuiten. Met deze substantie op de baan ontstaat er minder wrijving tussen wielen en rails. Op die manier snerpen de treinen minder vaak en minder hard.

Stijgpunt

Een stijgpunt is een voorziening op een station waardoor reizigers een hoogteverschil kunnen overwinnen. Stijgpunten kunnen als roltrap, gewone trap of lift zijn uitgevoerd.

Tijdelijke maatregelen

Maatregelen die leiden tot alleen in de aanlegfase benodigde bouwwerken en voorzieningen waaronder bouwdokken, werk- en montagerterreinen, opslagruimten, bouwketen, depots, bouwwegen, persleidingen en wegomleggingen.

Wadi

Bufferings- en infiltratievoorziening die tijdelijk gevuld is met hemelwater.

Bijlage A

Transponeertabel

Referentienummer	Verwijzingsnummer	Geografische locatie	Behandeld in hoofdstuk
83070398	1	Lent	2
82991961	2	Lent	2
82985123	3	Lent	2
82977562	4	Station en directe omgeving	3
82976974	5	Lent	2
82975930	6	Lent	2
82975614	7	Station en directe omgeving	3
82969467	8	Station en directe omgeving	3
82967971	9	Station en direct omgeving	3
82966598	10	Lent	2
82965633	11	Lent	2
82964321	12	Emplacement	4
82960776	13	Lent	2
82949335	14	Emplacement	4
82948343	15	Emplacement	4
82937398	16	Lent	2
82842925	17	Lent	2
82842286	18	Lent	2
82828649	19	Station en directe omgeving	3
82777335	20	Lent	2
82730666	21	Station en directe omgeving	3
82729276	22	Emplacement	4
82728160	23	Station en directe omgeving	3
82340997	24	Station en directe omgeving	3

Colofon

Titel:

Programma
Hoogfrequent Spoorvervoer
Nijmegen en westentree

Reactienota
op Zienswijzen op het Ontwerptracébesluit

Datum:

Mei 2022

Vormgeving en productie:

Inpladi bv, Cuijk

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Mei 2022